



Koninklijke Belgische Marine Academie
Académie Royale de Marine de Belgique

Zeerecht ~ Droit de la Mer



Codex - Code

Vol. II. Belgisch Recht – Droit belge

Teksten verzameld door- Textes rassemblés par
Louis le Hardÿ de Beaulieu
01 IV 2016

Inhoudstafel - Table des matières

| | |
|--|-----|
| 21 AUGUSTUS 1879. – Zeewet - WETBOEK VAN KOOPHANDEL : BOEK II _ [Zeevaart en binnenvaart]. (WET houdende Boek II van het Wetboek van Koophandel) | 5 |
| 21 AOÛT 1879. – Loi maritime - CODE DE COMMERCE : LIVRE II _ De la navigation maritime et de la navigation intérieure. (Loi contenant le Livre II du Code de Commerce) | 5 |
| 5 JUNI 1928. - Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij. | 70 |
| 5 JUIN 1928. - Loi portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime..... | 70 |
| 19 AUGUSTUS 1891. - [Wet betreffende de zeevisserij in de territoriale zee | 96 |
| 19 AOÛT 1891. - [Loi relative à la pêche maritime dans la mer territoriale]. | 96 |
| 12 APRIL 1957. - [Wet waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee] (W 18-07-1973) | 101 |
| 12 AVRIL 1957. - [Loi autorisant le Roi à prescrire des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques de la mer] (L 18-07-1973) | 101 |
| 13 JUNI 1969. - Wet inzake de exploratie en de exploitatie van niet -levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat | 105 |
| 13 JUIN 1969. - Loi sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental..... | 105 |
| 10 OKTOBER 1978. - Wet houdende vaststelling van een Belgische visserijzone..... | 110 |
| 10 OCTOBRE 1978. - Loi portant établissement d'une zone de pêche de la Belgique. | 110 |
| 4 AUGUSTUS 1981. - Koninklijk besluit houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust..... | 114 |
| 4 AOÛT 1981. - Arrêté royal portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge | 114 |
| 6 OKTOBER 1987. - Wet tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België..... | 150 |
| 6 OCTOBRE 1987. - Loi fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique | 150 |
| 20 JANUARI 1999. - Wet ter bescherming van het mariene milieu [en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning] in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. [Opschrift gewijzigd bij W 2012-07-20/39, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 21-09-2012] | 152 |
| 20 JANVIER 1999. - Loi visant la protection du milieu marin [et l'organisation de l'aménagement des] espaces marins sous juridiction de la Belgique. [Intitulé modifié par L 2012-07-20/39, art. 2, 005; En vigueur : 21-09-2012] | 152 |
| 22 APRIL 1999. - Wet betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee | 192 |
| 22 AVRIL 1999. - Loi concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord | 192 |
| 7 APRIL 2005. - Wet houdende uitvoering van het Protocol betreffende milieubescherming bij het Verdrag inzake Antarctica, het Aanhangsel en de Bijlagen I, II, III en IV, ondertekend te Madrid, op 4 oktober 1991, en Bijlage V, aangenomen te Bonn op 7 tot 18 oktober 1991. | 213 |
| 7 AVRIL 2005. - Loi portant exécution du Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement, de l'Appendice et des Annexes I, II, III et IV, faits à Madrid le 4 octobre 1991, et Annexe V, faite à Bonn le 7 à 18 octobre 1991. | 213 |
| 5 MAART 2006. - Koninklijk besluit tot instelling van een gericht marien reservaat in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 oktober 2005 tot instelling van speciale beschermingszones en speciale zones voor natuurbehoud in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België | 220 |

| | |
|---|-----|
| 5 MARS 2006. - Arrêté royal créant une réserve marine dirigée dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et modifiant l'arrêté royal du 14 octobre 2005 créant des zones de protection spéciales et des zones de conservation spéciales dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique | 220 |
| 5 FEBRUARI 2007. - Wet betreffende de maritieme beveiliging | 224 |
| 5 FEVRIER 2007. - Loi relative à la sûreté maritime | 224 |
| 30 DECEMBER 2009. - Wet betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek..... | 235 |
| 30 DECEMBRE 2009. - Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire..... | 235 |
| 30 DECEMBER 2009. - Wet betreffende de strijd tegen piraterij op zee | 239 |
| 30 DECEMBRE 2009. - Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime | 239 |
| 23 JUNI 2010. - Koninklijk besluit betreffende de mariene strategie voor de Belgische zeegebieden | 243 |
| 23 JUIN 2010. - Arrêté royal relatif à la stratégie pour le milieu marin concernant les espaces marins belges | 243 |
| 1 JULI 2011. - Wet betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur..... | 254 |
| 1 JUILLET 2011. - Loi relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques..... | 254 |
| 27 JULI 2011. - Wet betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven | 268 |
| 27 JUILLET 2011. - Loi relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance..... | 268 |
| 26 SEPTEMBER 2011. - Koninklijk besluit betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven..... | 274 |
| 26 SEPTEMBRE 2011. - Arrêté royal relatif à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance | 274 |
| 11 APRIL 2012. – [Koninklijk besluit tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid] [Titel gewijzigd door KB 2014-3-20/03]..... | 277 |
| 11 AVRIL 2012. - [Arrêté royal établissant une zone de sécurité autour des îles artificielles, installations et ouvrages pour la production, le stockage et le transport d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique][Intitulé remplacé par AR 2014-03-20/03] | 277 |
| 28 JUNI 2013. – Vlaams Decreet betreffende het landbouw- en visserijbeleid (Uittreksels) - S.B.: 12-09-2013 | 281 |
| 28 JUIN 2013. - Décret flamand relatif à la politique de l'agriculture et de la pêche (Extraits) - M.B.: 12-09-2013 | 281 |
| 17 AUGUSTUS 2013. - Wet betreffende de prospectie, de exploratie en de exploitatie van de rijkdommen van de zee- en oceaانبodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtmacht..... | 291 |
| 17 AOÛT 2013. - Loi relative à la prospection, l'exploration et l'exploitation des ressources des fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale..... | 291 |
| 20 MAART 2014. - Koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan | 300 |
| 20 MARS 2014. - Arrêté royal relatif à l'établissement du plan d'aménagement des espaces marins..... | 300 |
| 4 APRIL 2014. - Wet betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water | 333 |
| 4 AVRIL 2014. - Loi relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique | 333 |

21 AUGUSTUS 1879. – Zeewet - WETBOEK VAN KOOPHANDEL : BOEK II _ [Zeevaart en binnenvaart]. (WET houdende Boek II van het Wetboek van Koophandel)

21 AOUT 1879. – Loi maritime - CODE DE COMMERCE : LIVRE II _ De la navigation maritime et de la navigation intérieure. (Loi contenant le Livre II du Code de Commerce)

BOEK II. _ (ZEEVAART EN BINNENVAART.) [W 1997-10-21/30, art. 2, Inwerkingtreding : 07-12-1997]

EERSTE TITEL. _ Zeeschepen en andere zeevaartuigen.

(HOOFDSTUK I. _ Van zeeschepen.) [W 1990-12-21/31, art. 15, 004; Inwerkingtreding : 1996-05-11]

Artikel 1. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voor de toepassing van deze wet worden als zeeschepen beschouwd alle vaartuigen van ten minste 25 ton, bestemd of gewoonlijk gebruikt voor personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart of enige andere winstgevende scheepvaartverrichting ter zee.

Art. 2. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Zeeschepen zijn roerende goederen. Zij zijn echter niet onderworpen aan de regel dat met betrekking tot roerende goederen het bezit als titel geldt.

Art. 3. (Opgeheven) [W 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; Inwerkingtreding : 1996-05-11]

Art. 4. (opgeheven) [W 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; Inwerkingtreding : 1996-05-11]

Art. 5. (Opgeheven) [W 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; Inwerkingtreding : 1996-05-11]

Art. 6. (Opgeheven) [W 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; Inwerkingtreding : 1996-05-11]

Art. 7. (Opgeheven) [W 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; Inwerkingtreding : 1996-05-11]

Art. 7bis. (Opgeheven) [W 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; Inwerkingtreding : 1996-05-11]

HOOFDSTUK II. _ Openbaarheid van zakelijke rechten op zeeschepen.

Art. 8. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Akten en vonnissen die bewijs opleveren van een overeenkomst tot vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten, met uitzondering van voorrechten, op een zeeschip of een zeeschip in aanbouw, worden ingeschreven in het register der

LIVRE II. _ DE LA NAVIGATION MARITIME ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE.

TITRE Ier. _ [L 10-02-1908] DES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS DE MER.

(CHAPITRE Ier. _ DES NAVIRES.) [L 1990-12-21/31, art. 15, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Article 1. Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Art. 2. Les navires sont meubles. Néanmoins, ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre.

Art. 3. (Abrogé) [L 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 4. (Abrogé) [L 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 5. (Abrogé) [L 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 6. (Abrogé) [L 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 7. (Abrogé) [L 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 7bis. (Abrogé) [L 1990-12-21/31, art. 32, 1°, 004; En vigueur : 1996-05-11]

CHAPITRE II. _ DE LA PUBLICITE DES DROITS REELS CONCEDES SUR LES NAVIRES.

Art. 8. Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège, sur un navire construit ou en construction, sont inscrits (dans le registre des navires); jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers. [L 1990-12-21/31, art. 16, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 9. Sont également inscrites (dans le registre des navires) les demandes tendant à faire déclarer la

zeeschepen; zij kunnen niet eerder aan derden worden tegengesteld.

Art. 9. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In het register der zeeschepen worden eveneens ingeschreven de eisen tot ontbinding, herroeping, nietigverklaring van een onder het vorige artikel vallende overeenkomst, of tot het doen vaststellen van het bestaan van zakelijke rechten, met uitzondering van voorrechten, op een zeeschip of een zeeschip in aanbouw, alsmede de vonnissen op deze eisen geweest.

Deze eisen zijn eerst ontvankelijk nadat zij ingeschreven zijn. De nietontvankelijkheid moet door de rechter ambtshalve worden opgeworpen; zij kan in elke stand van het geding worden voorgedragen.

De griffier mag geen expeditie van het vonnis afgeven voordat hem is gebleken dat het vonnis ingeschreven is, op straffe van vergoeding van alle schade.

Art. 10. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Geregistreerde onderhandse akten en authentieke akten worden tot inschrijving toegelaten.

Art. 11. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Een akte wordt niet tot inschrijving toegelaten wanneer het schip niet in het register der zeeschepen geregistreerd is.

Art. 12. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voor de inschrijving in het register der zeeschepen ingevolge artikel 8 wordt aan de hypotheekbewaarder de aan de regel van de openbaarheid onderworpen akte zelf overgelegd indien het een onderhandse akte is, of een expeditie indien het een authentieke akte is.

Van een onderhandse akte worden twee originelen overgelegd. Van een authentieke akte worden een expeditie en een gewaarmerkt afschrift overgelegd.

Art. 13. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De hypotheekbewaarder vermeldt :

- 1° de datum van de akte;
- 2° de aard van de akte en, indien het een authentieke akte is, de vermelding van welke openbare ambtenaar of rechtbank zij uitgaat;
- 3° de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen;
- 4° de aard en hoofdbestanddelen van de overeenkomst.

Art. 14. Na de inschrijving geeft de bewaarder aan de aanvrager de expeditie van de authentieke akte of een van de originelen van de onderhandse akte terug.

résolution, la révocation, l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un navire construit ou en construction et les décisions rendues sur ces demandes. [L 1990-12-21/31, art. 17, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

Art. 10. Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

Art. 11. Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas (enregistré dans le registre des navires.) [L 1990-12-21/31, art. 18, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 12. L'inscription prévue par l'article 8 est faite (au registre des navires) sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé, et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique. [L 1990-12-21/31, art. 19, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux (...). S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée (...). [L 1997-10-21/30, art. 3, 007; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 13. Le conservateur des hypothèques mentionne (...) : [L 1990-12-21/31, art. 20, 004; En vigueur : 1996-05-11]

- 1° La date de l'acte;
- 2° La nature de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;
- 3° Les noms, prénoms, professions et domiciles des parties;
- 4° La nature de la convention et ses éléments principaux.

Art. 14. Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro.

La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original (...), si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau. [L 1997-10-21/30, art. 3, 007; En vigueur : 07-12-1997]

Onderaan op het stuk bevestigt hij de inschrijving te hebben verricht en vermeldt datum en nummer ervan.

Het gewaarmerkte afschrift van de authentieke akte of één origineel van de onderhandse akte blijft ten kantore berusten.

Art. 15. Wordt de in te schrijven akte door de kapitein tijdens de reis opgemaakt, dan kan de formaliteit worden vervuld op vertoon van een telegram dat de in artikel 13 bedoelde gegevens bevat.

Deze formaliteit heeft alle wettelijke gevolgen, mits de akte aan de hypotheekbewaarder ter inschrijving wordt aangeboden binnen drie maanden na de inschrijving van het telegram.

Art. 16. Voor de inschrijving ingevolge artikel 9 worden aan de bewaarder der sloopshypotheeken overgelegd:

1° indien het een eis in rechte betreft, twee uittreksels bevattende de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen, de vermelding van de rechten waarvan de vaststelling, ontbinding, herroeping of vernietiging wordt gevorderd, en van de rechtbank die van de eis kennis moet nemen;

2° indien het een vonnis betreft, twee uittreksels door de griffier afgegeven en bevattende de naam, de voornamen, het beroep en de woonplaats van de partijen, het beschikkende gedeelte van de beslissing, alsook de vermelding van de rechtbank of het hof waardoor de beslissing is geweest.

De bewaarder geeft aan de verzoeker een van de uittreksels terug, waarop hij de verklaring aanbrengt dat de inschrijving gedaan is.

Is het zeeschip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd, dan beperkt de hypotheekbewaarder zich tot de vaststelling in het register van de overleggingen, van de overlegging van de vermelde uittreksels. Hij gaat tot de inschrijving over als achteraf de registratie van het zeeschip wordt gevraagd.

Art. 17. Indien op dezelfde dag verscheidene aan de regel van de openbaarheid onderworpen titels op het hypotheekkantoor zijn aangeboden, wordt de voorrang bepaald naar het volgnummer waaronder de bewaarder de overhandiging heeft vermeld in het register der neergelegde titels.

Art. 18. Verzuim van een of meer van de formaliteiten, bij de vorige artikelen voorgeschreven, heeft alleen dan nietigheid van de inschrijving ten gevolge, wanneer daaruit nadeel voor derden ontstaat.

Art. 15. Si l'acte soumis à inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme contenant les indications mentionnées dans l'article 13.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que, dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

Art. 16. L'inscription exigée par l'article 9 est faite (...) sur la présentation au conservateur : [L 1990-12-21/31, art. 21, a), 004; En vigueur : 1996-05-11]

1° S'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, les droits dont la constatation, la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action;

2° S'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

(Si le navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation n'est pas enregistré en Belgique, le conservateur des hypothèques se borne à constater la remise desdits extraits au registre des dépôts, sauf à faire l'inscription si l'enregistrement du navire est ultérieurement requis.) [L 1990-12-21/31, art. 21, b), 004; En vigueur : 1996-05-11]

Art. 17. Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre des dépôts.

Art. 18. L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles qui précèdent n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

CHAPITRE III. _ DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES.

Art. 19. Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance; ils priment toujours les hypothèques.

Art. 20. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en

HOOFDSTUK III. - Voorrechten en hypotheek op zeeschepen.

Art. 19. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De voorrang tussen de schuldeisers van een schip vloeit voort uit voorrecht of uit hypotheek. Het voorrecht is verbonden aan de aard van de schuldvordering; het gaat altijd boven hypotheek.

Art. 20. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De schuldeisers die een voorrecht of een ingeschreven hypotheek hebben op een schip, volgen dat schip, in wiens handen het ook overgaat; zij worden gerangschikt en betaald volgens de orde van hun schuldvorderingen of inschrijvingen.

Art. 21. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de derdebezitter de bevoorrechte en hypothecaire schulden niet betaalt binnen de betalings- en uitsteltermijnen aan de schuldenaar verleend of de hierna te bepalen formaliteiten om zijn eigendom te zuiveren niet vervult, heeft elke schuldeiser het recht om het bezwaarde schip tegen hem te doen verkopen.

Art. 22. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Verandering van nationaliteit laat de rechten waarmede het schip bezwaard is onverminderd. De omvang van die rechten wordt geregeld door de wet van het land onder welke vlag het schip wettig voer ten tijde van de verandering van nationaliteit.

Afdeling I. - Voorrechten op zeeschepen.

Art. 23. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Bevoorrechte schuldvorderingen op het zeeschip, op de vracht voor de reis tijdens welke zij ontstaan zijn, en op het toebehoren van schip en vracht na de aanvang van de reis verkregen, zijn alleen:

1° de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de andere kosten in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers gemaakt voor het behoud van het schip of voor de verkoop en de verdeling van de opbrengst; de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, de loodslonen, de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen;

2° de schuldvorderingen uit de arbeidsovereenkomst van de kapitein, van de schepelingen en van de overige personen die aan boord van het schip in dienst zijn;

2°bis de bijdragen, op grond van de

quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Art. 21. Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

Art. 22. Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

SECTION Ière. _ DES PRIVILEGES MARITIMES.

Art. 23. [L 28-11-1928, art. 1] § (1er). Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage : [L 1997-10-21/30, art. 3, 007; En vigueur : 07-12-1997]

1° Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;

(2°bis Les cotisations, sur base du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, dues à la (Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins), ainsi que les cotisations dont cette dernière assure la perception;) [AR535 1987-03-31/43, art. 2, 002; En vigueur : 16-04-1987] [AR 1995-05-19/56, art. 2, 006; En vigueur : 13-08-1995]

3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;

5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la

arbeidsovereenkomst van de kapitein, het scheepsvolk en de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden, verschuldigd aan de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert;

3° het hulp- en bergloon en de bijdrage van het schip in de gemene averij;

4° de vergoedingen wegens aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede wegens schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, wegens lichamelijk letsel aan passagiers en schepelingen, wegens verlies of beschadiging van lading of bagage;

5° de schuldvorderingen uit overeenkomsten of handelingen die de kapitein krachtens zijn wettelijke bevoegdheden gesloten of verricht heeft buiten de thuishaven en die werkelijk noodzakelijk waren voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis, onverschillig of de kapitein tevens eigenaar is van het schip en of de schuldvordering aan hem dan wel aan leveranciers, herstellende, geldschieters of andere contractanten behoort.

§ 2. Onder het in § 1 bedoelde toebehoren van schip en vracht wordt verstaan:

1° de vergoeding aan de eigenaar verschuldigd wegens niet herstelde stoffelijke schade aan het schip of wegens verlies van vracht;

2° de vergoeding aan de eigenaar verschuldigd voor gemene averij, voor zover deze bestaat hetzij in niet-herstelde stoffelijke schade aan het schip, hetzij in verlies van vracht;

3° het loon aan de eigenaar verschuldigd wegens hulpverlening of berging voor het einde van de reis, na aftrek van de bedragen toegekend aan de kapitein en andere personen in dienst van het schip.

Het passagegeld wordt gelijkgesteld met de vracht.

Als toebehoren van schip of vracht worden niet beschouwd de vergoedingen aan de eigenaar verschuldigd krachtens verzekeringsovereenkomsten, evenmin als de premies, toelagen of andere subsidies van het eigen land.

In afwijking van § 1 strekt het voorrecht ten bate van de personen in dienst van het schip zich uit tot alle vrachten voor alle reizen die in de loop van eenzelfde arbeidsovereenkomst zijn gemaakt.

Art. 24. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Schuldvorderingen die op een zelfde reis betrekking hebben, zijn bevoorrecht in de volgorde waarin zij in artikel 23, § 1, gerangschikt zijn. De schuldvorderingen bedoeld onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk en worden naar evenredigheid betaald ingeval de opbrengst ontoereikend is.

Schuldvorderingen als bedoeld onder de nrs 3 en 5 worden in elk van die categorieën bij voorrang

continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

§ (2). Les accessoires du navire et du fret visés au § 1er ci-dessus s'entendent : [L 1997-10-21/30, art. 3, 007; En vigueur : 07-12-1997]

1° Des indemnités dues au propriétaire en raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;

2° Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;

3° Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

(Le prix de passage est assimilé au fret). [L 1989-04-11/30, art. 3, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'alinéa 1er ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 24. [L 28-11-1928, art. 2] § 1er. Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au § 1er de l'article 23 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux nos 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

§ II. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ III. En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectées par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles.

§ IV. Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de

betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn.

Schuldvorderingen die betrekking hebben op eenzelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

§ 2. Bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

Schuldvorderingen uit een en dezelfde arbeidsovereenkomst aangegaan voor verscheidene reizen, staan evenwel alle in rang gelijk met de schuldvorderingen van de laatste reis.

§ 3. Bij de verdeling van de opbrengst van de verkoop der bij voorrecht verbonden zaken kunnen de bevoorrechte schuldeisers opkomen voor het totaal bedrag van hun schuldvorderingen, met dien verstande dat daarop geen vermindering wordt toegepast volgens de regels van de aansprakelijkheidsbeperking, maar hun ook geen hoger bedrag wordt uitgekeerd dan krachtens die regels verschuldigd is.

§ 4. Het voorrecht op de vracht kan worden uitgeoefend, zolang de vracht nog verschuldigd is of het bedrag van de vracht zich nog bevindt in handen van de kapitein of de vertegenwoordiger van de eigenaar. Hetzelfde geldt ten aanzien van het voorrecht op het toebehoren.

§ 5. De bepalingen van dit artikel en van artikel 23 zijn van toepassing op een schip geëxploiteerd door een reder die er niet de eigenaar van is of door een bevrachter van het gehele schip, tenzij de eigenaar buiten het bezit gesteld is door een onrechtmatige daad en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw is.

§ 6. Het voorrecht bepaald in bovenstaand artikel 23, 2°bis heeft voorrang boven het voorrecht van de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, bepaald in artikel 19, 4°ter, van de hypotheekwet van 16 december 1851.

Afdeling II. - Hypotheek op zeeschepen.

Art. 25. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Zeeschepen kunnen met hypotheek worden bezwaard bij overeenkomst tussen de partijen.

De artikelen 73, 74 en 75 van de wet van 16 december 1851 zijn op die hypotheek van toepassing.

Art. 26. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De scheepshypotheek is alleen dan geldig, wanneer zij verleend wordt op een duidelijk aangewezen vaartuig en voor een bepaald bedrag.

Zij kan worden gevestigd op een schip in aanbouw.

Art. 79 en de vijf laatste leden van artikel 80 van de wet van 16 december 1851 zijn erop toepasselijk.

l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

§ V. Les dispositions de l'article 23 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

(§ VI. Le privilège, déterminé à l'article 23, § 1er, 2° bis ci-dessus, est préféré au privilège de la (Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins) déterminé à l'article 19, 4° ter de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851). [AR535 1987-03-31/43, art. 3, 002; En vigueur : 16-04-1987] [AR 1995-05-19/56, art. 2, 006; En vigueur : 13-08-1995]

SECTION II. _ DE L'HYPOTHEQUE MARITIME.

Art. 25. Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Les articles 73, 74 et 75 de la loi du 16 décembre 1851 sont applicables à l'hypothèque maritime.

Art. 26. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtiments spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

Sont applicables l'article 79 et les cinq derniers alinéas de l'article 80 de la loi du 16 décembre 1851.

Art. 27. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

Art. 28. L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

Art. 29. L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.

En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.

(Lorsque le navire perd sa nationalité belge, aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de (l'enregistrement).) [L 02-04-1965, art. 10] [L 1997-10-21/30, art. 3, 007; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 30. Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

Celui-ci mentionne sur le (registre des navires), outre les énonciations prescrites par l'article 13; [L

Art. 27. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Tenzij het tegendeel bedongen is, strekt de scheepshypotheek zich uit tot tuig en takelage, machines en ander toebehoren. Zij strekt zich ook uit tot de vracht.

Art. 28. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De hypotheek waarborgt drie jaar rente in dezelfde rang als de hoofdsom.

Art. 29. De hypotheek kan ingeschreven worden zolang zij bestaat.

Bij overlijden van de schuldenaar moet de inschrijving geschieden binnen drie maanden na het openvallen van de erfenis.

De inschrijving kan niet meer genomen worden na inschrijving van de akte van vervreemding of na faillissement van de schuldenaar.

Wanneer het schip de Belgische nationaliteit verliest, kan geen hypotheek meer worden ingeschreven na de doorhaling van de registratie.

Art. 30. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De titel van hypotheekvestiging bevat keuze van woonplaats door de schuldeiser ter standplaats van de hypotheekbewaarder.

Deze vermeldt in het register der zeeschepen, benevens het in artikel 13 voorgeschrevene:

1° de voet en de vervalddag van de rente, alsook de termijn van terugbetaling van de hoofdsom;

2° in voorkomend geval het beding van dadelijke uitwinning;

3° de keuze van woonplaats.

Bij gebreke van keuze van woonplaats mogen alle betekeningen en kennisgevingen betreffende de inschrijving aan de procureur des Konings van het arrondissement gedaan worden.

Het is aan degene in wiens voordeel een inschrijving bestaat, of aan zijn vertegenwoordigers, geoorloofd de gekozen woonplaats te veranderen, met inachtneming van de formaliteiten voorgeschreven in artikel 88 van de wet van 16 december 1851.

Art. 31. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Tussen de hypothecaire schuldeisers onderling wordt de rang bepaald door de dag van de inschrijving en, indien de hypotheek op dezelfde dag zijn ingeschreven, door het volgnummer van de inschrijving.

Art. 32. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De inschrijving houdt de hypotheek in stand gedurende vijftien jaren te rekenen van de dag der inschrijving. Zij houdt op van

1990-12-21/31, art. 22, 004; En vigueur : 1996-05-11]

1° Le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital;

2° Le cas échéant, la stipulation de voie parée;

3° L'élection de domicile.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites au procureur du roi de l'arrondissement.

Il est loisible à celui au profit duquel une inscription existe ou à ses représentants de changer le domicile élu, en suivant les formalités tracées par l'article 88 de la loi du 16 décembre 1851.

Art. 31. Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Art. 32. L'inscription conserve l'hypothèque pendant quinze ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

Art. 33. Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Art. 34. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.

Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits; il ne peut les exercer que dans le cas où l'indemnité, en tout ou en partie, n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

Art. 35. (Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou rappel.) [L 10-10-1913, art. 8]

La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt

kracht te zijn indien de inschrijving niet is vernieuwd voor het verstrijken van de termijn.

De inschrijving wordt vernieuwd op een bij de hypotheekbewaarder in tweevoud ingediend verzoekschrift waarin de te vernieuwen inschrijving nauwkeurig wordt aangewezen; anders geldt zij enkel als eerste inschrijving.

Art. 33. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer een hypotheekrecht wordt overgedragen bij een onderhandse akte, moet de titel van hypotheekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving, worden vertoond aan de hypotheekbewaarder. Deze maakt daarop melding van de overdracht.

Hetzelfde geldt voor overdracht bij een authentieke akte, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de buitenlandse wet voorgeschreven.

Art. 34. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Ingeval het schip vergaat of onzeewaardig wordt, oefent de schuldeiser zijn rechten uit op de geredde voorwerpen of op de opbrengst ervan, ook al is de schuld nog niet opeisbaar.

In geval van averijregeling betreffende het schip kan de hypothecaire schuldeiser tussenkomen tot bewaring van zijn rechten; hij kan deze slechts uitoefenen wanneer de gehele vergoeding of een deel ervan niet is of wordt aangewend tot herstelling van het schip.

Art. 35. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd, hetzij met toestemming van de belanghebbende partijen, daartoe bevoegd, hetzij krachtens een vonnis in laatste aanleg geweest of in kracht van gewijsde gegaan, of uitvoerbaar verklaard niettegenstaande verzet of hoger beroep.

De doorhaling of de vermindering wordt door de hypotheekbewaarder gedaan tegen overlegging hetzij van een expeditie der authentieke akte van toestemming, hetzij van de akte in brevet en van een gewaarmerkt afschrift (...), hetzij van de onderhandse akte, hetzij van een expeditie van het vonnis.

Een woordelijk uittreksel uit de authentieke akte is voldoende, wanneer daarin wordt verklaard door de notaris die het heeft afgegeven dat de akte noch voorwaarde noch voorbehoud bevat.

Is het een onderhandse akte, dan worden daarvan twee originelen opgemaakt (...) en de gehele of gedeeltelijke doorhaling wordt alleen gedaan op vertoon van de titel van hypotheekvestiging, voorzien van de vermelding der inschrijving. De bewaarder

de l'acte en brevet et d'une copie certifiée (...), soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt d'une expédition du jugement. [L 1997-10-21/30, art. 3, 007; En vigueur : 07-12-1997]

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.

Si l'acte est sous seing privé, il est dressé en deux originaux (...) et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription. [L 1997-10-21/30, art. 3, 007; En vigueur : 07-12-1997]

La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Art. 36. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 94 et 95 de la loi du 16 décembre 1851.

SECTION III. _ DE L'EXTINCTION DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES.

Art. 37. Les privilèges et hypothèques s'éteignent :

- 1° Par l'extinction de l'obligation principale;
- 2° Par la renonciation du créancier;
- 3° Par la vente forcée du navire grevé;
- 4° Par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci-après.

(En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures visées au n° 5 de l'article 23 ci-dessus, le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour les lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au n° 5 de l'article 23, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au n° 2 de l'article 23.

maakt er melding op van de gehele of gedeeltelijke doorhaling van de inschrijving.

De titel van vestiging moet eveneens worden vertoond wanneer het een authentieke akte betreft, verleden krachtens een onderhandse lastgeving of in het buitenland opgemaakt in de vorm bij de buitenlandse wet voorgeschreven.

Art. 36. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De vorderingen tot doorhaling en vermindering vallen onder toepassing van de artikelen 94 en 95 van de wet van 16 december 1851.

Afdeling III. - Tenietgaan van voorrechten en hypotheken.

Art. 37. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De voorrechten en hypotheken gaan teniet:

1° door het tenietgaan van de hoofdverbintenis;

2° door de afstand van het voorrecht of van de hypotheek door de schuldeiser;

3° door de gedwongen verkoop van het bezwaarde schip;

4° door de vrijwillige vervreemding van het bezwaarde schip, gevolgd van de vervulling van de hierna voorgeschreven formaliteiten en voorwaarden.

Bovendien gaan de voorrechten, buiten de hiervoren bepaalde gevallen, teniet door verloop van één jaar, met uitzondering van de in artikel 23, § 1, 5°, bedoelde schuldvorderingen wegens leveringen, waarvoor de termijn zes maanden niet mag overschrijden.

Voor de voorrechten tot waarborging van hulp- en bergloon loopt de termijn te rekenen van de dag waarop de verrichtingen geëindigd zijn; voor het voorrecht tot waarborging van vergoedingen wegens aanvaring en andere ongevallen en wegens lichamelijk letsel, van de dag waarop de schade veroorzaakt is; voor het voorrecht ten aanzien van verlies of beschadiging van lading of bagage, van de dag waarop de lading of de bagage is of moest worden afgeleverd; voor herstellingen, leveringen en andere gevallen als bedoeld in artikel 23, § 1, 5°, van de dag waarop de schuldvordering ontstaan is. In alle overige gevallen loopt de termijn te rekenen van de dag waarop de schuldvordering opeisbaar is.

Het recht om voorschotten of betalingen op afrekening te vragen heeft niet ten gevolge dat de in artikel 23, § 1, 2°, bedoelde schuldvorderingen van de aan boord in dienst zijnde personen opeisbaar worden.

Wanneer de eiser het bezwaarde schip niet in beslag heeft kunnen nemen in de territoriale wateren van de Staat waar hij zijn woonplaats of zijn hoofdverblijf

Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai ci-dessus fixé, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.) [L 28-11-1928, art. 3]

Art. 38. Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

1° Que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 8;

2° Que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans le Moniteur belge ainsi que dans un des journaux d'Anvers, de Gand et de l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache;

3° Qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Art. 39. Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

1° Un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente;

2° Indication de la date de l'inscription de son titre;

3° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Art. 40. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

heeft, wordt de hiervoren gestelde termijn verlengd tot ten hoogste drie jaar te rekenen van het ontstaan van de schuldvordering.

Art. 38. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De voorrechten gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits:

1° de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 8;

2° de vervreemding tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad, alsmede in een van de bladen van Antwerpen, van Gent en van het arrondissement waarin de thuishaven gelegen is;

3° de schuldeiser binnen een maand na de inschrijving of na de laatste bekendmaking geen verzet betekent aan de vroegere of aan de nieuwe eigenaar.

Het recht van voorrang van de schuldeiser blijft echter bestaan op de koopprijs, zolang deze niet is betaald of verdeeld.

Art. 39. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De hypotheek gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits de nieuwe eigenaar, binnen zes maanden na de inschrijving van zijn titel of, in geval van vervolging in de loop van die zes maanden, binnen vijftien dagen na de betekening van het bevel dat aan de beslaglegging voorafgaat, aan alle ingeschreven schuldeisers, aan de woonplaats door hen bij de inschrijving gekozen, betekent:

1° een uittreksel uit zijn titel bevattende de dagtekening en de aard van de akten, de aanwijzing van de partijen, de naam, de soort en de tonnenmaat van het schip, de prijs en de lasten die van de prijs deel uitmaken, de waardering van de zaak, indien deze geschonken is of overgedragen anders dan door verkoop;

2° de opgave van de datum van inschrijving van zijn titel;

3° een tabel in drie kolommen, waarvan de eerste de dagtekening van de inschrijvingen bevat, de tweede de naam van de schuldeisers en de derde het bedrag van de ingeschreven schuldvorderingen.

Art. 40. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De nieuwe eigenaar verklaart in de akte van kennisgeving dat hij de hypothecaire schulden en lasten zal voldoen ten belope van de prijs of van de opgegeven waarde, zonder enige aftrek ten voordele van de verkoper of van wie ook.

Behoudens beding van het tegendeel in de titels van schuldvordering, heeft hij het genot van elke tijdsbepaling en van elk uitstel van betaling, aan de oorspronkelijke schuldenaar verleend, en hij neemt

Art. 41. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

Art. 42. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères sous les conditions énoncées à l'article 115 de la loi du 16 décembre 1851.

Sont également applicables les articles 116, 117, 118, 120, 121 et 122 de la dite loi.

CHAPITRE IV. _ DE LA PUBLICITE DES DOCUMENTS HYPOTHECAIRES ET DE LA RESPONSABILITE DES CONSERVATEURS.

Art. 43. [L 1990-12-21/31, art. 23, 004; En vigueur : 1996-05-11] Le conservateur tient un registre de dépôts où sont constatés, par numéros d'ordre et à mesure qu'elles s'effectuent :

a) les remises de pièces présentées à fin d'enregistrement ou de modification d'enregistrement des navires;

b) les remises à fin d'inscription d'actes, de jugements et de demandes visées aux articles 8 et 9 de la présente loi.

Chaque feuillet du registre de dépôts est coté et paraphé par un fonctionnaire de l'Administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines désigné par le Ministre des Finances.

Le registre est arrêté chaque jour par le conservateur.

Après utilisation complète du registre, le conservateur ou un autre fonctionnaire de l'Administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines désigné à cet effet par le Directeur-général de ladite administration en effectue, sans déplacement, un double. Le Ministre des Finances détermine la manière dont est effectué ce double. Il détermine auprès de quel tribunal il doit être déposé et les modalités de ce dépôt.

Art. 44. La tenue du registre (des navires) et la forme des inscriptions sont réglées par arrêté royal. [L 1990-12-21/31, art. 24, 004; En vigueur : 1996-05-11]

de termijnen in acht die tegen de laatstgenoemde zijn bedongen.

De niet vervallen schuldvorderingen die slechts voor een gedeelte batig zijn gerangschikt, zijn onmiddellijk opeisbaar, ten belope van dit gedeelte ten aanzien van de nieuwe eigenaar, en voor het geheel ten aanzien van de schuldenaar.

Art. 41. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien een van de ingeschreven schuldeisers een rechtsoverdracht tot ontbinding bezit en ze wil instellen, moet hij zulks op straffe van verval verklaren ter griffie van de rechtbank voor welke de rangregeling moet worden vervolgd.

De verklaring moet binnen vijftien dagen na de kennisgeving worden gedaan en binnen tien dagen worden gevolgd door het instellen van de eis tot ontbinding.

Te rekenen van de dag waarop de schuldeiser verklaart dat hij de rechtsoverdracht tot ontbinding wil instellen, is de zuivering geschorst en zij kan pas worden hervat nadat de schuldeiser afstand heeft gedaan van de rechtsoverdracht tot ontbinding, of nadat deze vordering is afgewezen.

Art. 42. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Binnen vijftien dagen na de kennisgeving, gedaan op verzoek van de nieuwe eigenaar, kan ieder ingeschreven schuldeiser vorderen dat het schip in openbare veiling verkocht wordt onder de voorwaarden bepaald in artikel 115 van de wet van 16 december 1851.

De artikelen 116, 117, 118, 120, 121 en 122 van de genoemde wet zijn mede van toepassing.

HOOFDSTUK IV. - Openbaarheid van de hypothecaire bescheiden en verantwoordelijkheid van de bewaarders.

Art. 43. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De bewaarder houdt een register der overleggingen waarin, naar volgorde van de aanbiedingen blijkende uit een doorlopende nummering, worden vastgesteld:

a) de overleggingen van stukken aangeboden ter registratie of wijziging van de registratie van zeeschepen;

b) de overleggingen ter inschrijving van akten, vonnissen en rechtsoverdrachten bedoeld in de artikelen 8 en 9 van deze wet.

Elk blad van het register der overleggingen wordt genummerd en gekorttekend door een door de Minister van Financiën aangeduide ambtenaar van de administratie van de Belasting over de toegevoegde waarde, Registratie en Domeinen.

Het register wordt iedere dag door de bewaarder

Art. 45. Le conservateur est tenu de délivrer à tout requérant copie ou extrait du registre (des navires) et des documents déposés dans ses archives et, le cas échéant, un certificat négatif. [L 1990-12-21/31, art. 25, 004; En vigueur : 1996-05-11]

Sont applicables les articles 126, 128, 129 et 130 de la loi du 16 décembre 1851.

TITRE II. _ DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES ET DES EQUIPAGES.

CHAPITRE I. DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES.

(Section I. - De la responsabilité des propriétaires de navires). [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 46. [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989] § 1. Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements.

§ 2. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des obligations contractées par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions.

§ 3. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits de l'équipage, du pilote et d'autres préposés qui en font l'office, dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

§ 4. L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant au service du navire pour les dommages, causés à ce propriétaire, ou aux tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail.

(Section II. - De la limitation de la responsabilité). [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 47. [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989] § 1. Sous réserve des dispositions des §§ 2 et 3 ci-après, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après " Convention LLMC. "

Toutefois, l'application des alinéas d et e du § 1er de l'article 2 de cette convention est exclue.

§ 2. Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément aux dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de cette Convention et du

afgesloten.

Na het volledig gebruik van het register wordt er zonder verplaatsing een duplicaat van gemaakt door de bewaarder of door een andere ambtenaar van de Administratie van de Belasting over de toegevoegde waarde, Registratie en Domeinen daartoe aangewezen door de Directeur-generaal van deze administratie. De Minister van Financiën bepaalt op welke wijze dit duplicaat wordt gemaakt. Hij bepaalt bij welke rechtbank het moet worden neergelegd en de modaliteiten van deze neerlegging.

Art. 44. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het houden van het register der zeeschepen en de vorm van de inschrijvingen worden geregeld bij koninklijk besluit.

Art. 45. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De bewaarder verstrekt aan ieder die erom verzoekt, een afschrift of een uittreksel uit het register der zeeschepen en uit zijn archief van neergelegde stukken en in voorkomend geval een getuigschrift van ontstentenis. De artikelen 126, 128, 129 en 130 van de wet van 16 december 1851 zijn mede van toepassing.

TITEL II. - Eigenaar en bemanning van zeeschepen.

HOOFDSTUK I. - (Scheepseigenaars). [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997]

Afdeling I. - (Aansprakelijkheid van scheepseigenaars.) [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997]

Art. 46. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Iedere scheepseigenaar is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen.

§ 2. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door deze aangegaan in het uitoefenen van zijn dienst.

§ 3. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de bemanning, van de loods en van andere als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden, in het uitoefenen van hun respectieve dienst.

§ 4. Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip, toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden.

Afdeling II. -(Beperking van de aansprakelijkheid).

Protocole à cette Convention fait à Londres le 19 novembre 1976, pour autant qu'il s'agisse d'hydrocarbures définis dans ladite Convention.

§ 3. Le transporteur par mer de passagers et de leurs bagages peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention relative au transport par mer de passagers et de leur bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et de son Protocole fait à Londres le 19 novembre 1976, et le cas échéant, conformément aux dispositions des articles 7, 8, 9, § 2, 10 à 13 et 15, § 1er de la Convention LLMC.

Le Roi établit la limite de responsabilité per capita plus élevée, visée à l'article 7, § 2, de la Convention d'Athènes.

§ 4. Tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel les services d'assistance ou de sauvetage sont fournis, peut limiter sa responsabilité à concurrence du montant fixé à l'article 6, § 4, de la Convention LLMC.

(Section III. - De la constitution du fonds de limitation et de la compétence). [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 48. [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989] § 1. Le propriétaire du navire ou l'assistant, demande la constitution du fonds, réglée par la Convention LLMC en présentant une requête au président du tribunal de commerce compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire. La requête doit répondre aux conditions prescrites par l'article 1026 du Code judiciaire.

Elle doit, en outre, énoncer la nationalité et le nom du navire, l'événement au cours duquel les dommages sont survenus, avec indication de la date et du lieu, le montant légal de la limitation de responsabilité évalué par le requérant et la manière dont il entend constituer le fonds de limitation : versement en espèces ou garantie.

A la requête sont annexées :

1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité;

§ 2. La présentation de la requête n'emporte pas reconnaissance de responsabilité.

§ 3. Le président du tribunal de commerce vérifie au provisoire si le montant indiqué par le requérant correspond à celui auquel il peut légalement limiter sa responsabilité. Dès qu'il a constaté la concordance

[W 1989-04-11/30, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 01-12-1989]

Art. 47. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de §§ 2 en 3 hierna, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, verder "LLMC-Verdrag" genoemd.

De toepassing van artikel 2, § 1, letters d en e van dat verdrag is evenwel uitgesloten.

§ 2. De scheepseigenaar kan zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging beperken overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, in zoverre het oliën betreft die omschreven staan in dit Verdrag.

§ 3. De vervoerder van passagiers en hun reisgoed over zee kan zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en van zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en desgevallend van de artikelen 7, 8, 9 § 2, 10 tot 13 en 15 § 1, van het LLMC-Verdrag.

De Koning stelt de hogere aansprakelijkheidslimiet per hoofd vast waarvan sprake in artikel 72 van het verdrag van Athene.

§ 4. De hulpverlener die niet vanaf een schip optreedt of enkel optreedt aan boord van het schip waaraan of ten opzichte waarvan hulp- of bergingsdiensten worden verleend, kan zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag vastgesteld in artikel 6, § 4, van het LLMC-Verdrag.

Afdeling III. - (Vorming van het beperkingsfonds en bevoegdheidsregeling). [W 1989-11-04/30, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 01-12-1989]

Art. 48. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. De scheepseigenaar of hulpverlener vraagt de vorming van het fonds geregeld door het LLMC-Verdrag, door indiening van een verzoekschrift bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek. Het verzoekschrift moet voldoen aan de voorwaarden bepaald in artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek.

entre ces deux montants, le président ordonne l'ouverture de la procédure de constitution du fonds.

Si le requérant n'a pas offert de verser en espèces le montant auquel sa responsabilité peut être limitée, majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement dommageable jusqu'à celui de la constitution du fonds, le président n'ordonne l'ouverture de la procédure que si le requérant offre de fournir une garantie qui est acceptable et adéquate.

La garantie offerte n'est acceptable que si, de l'avis du président, il est certain que le fonds sera effectivement disponible et librement transférable dès que la garantie sera fournie.

La garantie est adéquate si son montant correspond à celui auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté d'une provision destinée à couvrir les intérêts légaux pour la durée que le président estimera être convenable.

Les dispositions des articles 2040 à 2043 du Code civil sont applicables à la garantie à fournir par le requérant.

L'ordonnance indique le délai dans lequel le versement doit être effectué ou dans lequel la garantie doit être fournie, ce délai ne pouvant excéder un mois à compter de la date de l'ordonnance; celle-ci fixe en outre le montant de la provision à verser par le requérant, dans le même délai, pour couvrir les frais de la procédure de constitution, de liquidation et de répartition du fonds de limitation.

Le président nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

Le salaire du liquidateur est réglé par le président suivant la nature et l'importance de la procédure de constitution, de liquidation et de répartition du fonds.

Les dispositions des articles 460, 462 et 463 du Livre III du présent Code sont applicables aux activités du juge-commissaire et du liquidateur.

§ 4. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur ès qualité. Aucun retrait ne peut être opéré sans l'autorisation du juge-commissaire.

Les intérêts des sommes déposées accroissent celles-ci.

Dans le cas où une garantie est fournie, elle est constituée en faveur du liquidateur ès qualité.

Sans autorisation du juge-commissaire, il ne peut être apporté aucune modification à la garantie ainsi constituée.

La provision destinée à couvrir les frais de la procédure est remise au liquidateur, qui en dispose sous le contrôle du juge-commissaire.

§ 5. Sur rapport du liquidateur établissant le dépôt des sommes ou la constitution de la garantie, le président constate dans une ordonnance que le fonds

Het moet bovendien vermelden: nationaliteit en naam van het schip, het voorval waarbij de schade is opgelopen, met vermelding van datum en plaats, het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals verzoeker het heeft geraamd, en de wijze waarop hij voornemens is het beperkingsfonds te vormen: storting in speciën of garantiestelling.

Bij het verzoekschrift worden gevoegd:

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij meent de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen inroepen, met vermelding zo mogelijk van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 2. Indiening van het verzoekschrift houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

§ 3. De voorzitter van de rechtbank van koophandel verifieert bij voorraad of het door de verzoeker opgegeven bedrag overeenkomt met het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt. Zodra de voorzitter heeft vastgesteld dat beide bedragen overeenstemmen, geeft hij bevel tot instelling van de procedure tot vorming van het fonds.

Heeft de verzoeker niet aangeboden het bedrag, waartoe zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten vanaf de dag van de schadeverwekkende gebeurtenis tot de dag waarop het beperkingsfonds zal zijn gevormd, in speciën te storten, dan beveelt de voorzitter het instellen van de procedure slechts indien de verzoeker het stellen van een garantie aanbiedt die aanvaardbaar en toereikend is.

De voorgestelde garantie is aanvaardbaar als, naar het oordeel van de voorzitter, zeker is dat het fonds werkelijk beschikbaar zal zijn en vrij overdraagbaar zodra de garantie gesteld is.

De garantie is toereikend als haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met een provisie voor dekking van de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

Het bepaalde in de artikelen 2040 tot 2043 van het Burgerlijk Wetboek is toepasselijk op de door de verzoeker te stellen garantie.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de storting gedaan of de garantie verstrekt moet worden, welke termijn niet langer mag zijn dan een maand te rekenen van de datum van de beschikking; deze laatste bepaalt bovendien de door de verzoeker binnen dezelfde termijn te storten provisie voor het dekken van de kosten van de procedure tot vorming, vereffening en verdeling van het beperkingsfonds.

est constitué. A partir de cette ordonnance, l'article 13 de la convention LLMC et les articles 496 à 500, 502 à 504 et 508 du Livre III du présent Code sont applicables au litige.

Pour l'application du premier alinéa l'ordonnance du président est assimilée au jugement déclaratif de faillite visé aux articles 496, 504 et 508.

Les publications visées à l'article 496 précité seront faites, s'il y a lieu, dans un ou plusieurs journaux maritimes étrangers.

L'opposition à l'ordonnance visée à l'alinéa 1er est portée devant le tribunal de commerce. Elle doit se faire dans les trois mois de la publication visée à l'article 496 précité. Ce délai est augmenté des délais prévus à l'article 55 du Code judiciaire.

§ 6. Les montants de la responsabilité limitée sont convertis en monnaie nationale au moment de la vérification prévue au § 3, alinéa 1er.

Si, avant le constat de constitution du fonds de limitation, il y a lieu à rectification, dans l'un ou l'autre sens, de la conversion en francs belges du montant de la responsabilité limitée, cette rectification est prononcée par ordonnance du président qui fixe le délai d'exécution des mesures qu'il prescrit.

§ 7. L'article 1039 du Code judiciaire est applicable pour toutes les ordonnances rendues par le président dans la procédure visée par la présente section.

Art. 49.[L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989] § 1. Le jugement qui postérieurement à la constitution du fonds, déclare la faillite du requérant, [1 homologue le plan de réorganisation ou ordonne le transfert sous autorité de justice]1, est sans effets sur ledit fonds.

§ 2. Le requérant et éventuellement le curateur de sa faillite doivent être appelés pour toutes les opérations de la procédure de liquidation et de répartition du fonds de limitation.

(1)[AR 2010-12-19/15, art. 1, 013; En vigueur : 03-02-2011]

(Section IV. - Procédure de liquidation et de répartition du fonds). [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 50. [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : indéterminée5] § 1. Lorsque la responsabilité du propriétaire du navire ou de l'assistant est établie et que ceux-ci sont en droit de limiter leur responsabilité, la procédure de liquidation et de répartition se poursuit.

§ 2. Les articles 496 à 500, 502 à 504 et 508 du Livre III du présent Code sont applicables à la déclaration, la vérification et la contestation des créances déposées à charge du fonds.

De voorzitter benoemt een rechter-commissaris en een vereffenaar.

Het salaris van de vereffenaar wordt geregeld door de voorzitter met inachtneming van de aard en de belangrijkheid van de procedure tot vorming, vereffening en verdeling van het fonds.

Het bepaalde in de artikelen 460, 462 en 463 van Boek III van dit Wetboek, is van toepassing op de werkzaamheden van de rechter-commissaris en van de vereffenaar.

§ 4. Bij storting in speciën duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld moet worden gedeponereerd. Dit deposito geschiedt op naam van de vereffenaar qualitate qua. Geen opvraging mag worden verricht zonder toestemming van de rechter-commissaris.

De interesten van de gedeponereerde bedragen worden bij deze sommen geteld.

Ingeval een garantie verstrekt wordt, wordt zij gesteld in het voordeel van de vereffenaar qualitate qua.

Geen wijziging mag aan de aldus gestelde garantie worden aangebracht zonder machtiging van de rechter-commissaris.

De provisie voor het dekken van de kosten van de procedure wordt overgemaakt aan de vereffenaar, die hierover beschikt onder controle van de rechter-commissaris.

§ 5. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt gesteld dat de bedragen gedeponereerd zijn of dat de garantie gegeven is, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds gevormd is. Vanaf die beschikking gelden voor het aanhangige schadegeval, artikel 13 van het LLMC-Verdrag en de artikelen 496 tot 500, 502 tot 504 en 508 van Boek III van dit Wetboek.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt de beschikking van de voorzitter gelijkgesteld met het vonnis van faillietverklaring vermeld in de voormelde artikelen 496, 504 en 508.

De bekendmakingen vermeld in voormeld artikel 496 worden in voorkomend geval gedaan in één of meer buitenlandse maritieme bladen.

Het verzet tegen de beschikking vermeld in het eerste lid wordt voor de rechtbank van koophandel gebracht. Het verzet moet gedaan worden binnen de drie maanden van de publicatie vermeld in voormeld artikel 496. Deze termijn wordt vermeerderd met de termijnen bepaald in artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 6. De bedragen van de beperkte aansprakelijkheid worden in de nationale munt omgerekend bij de verificatie vermeld in het eerste lid van § 3.

Is er, voor de vaststelling van de vorming van het beperkingsfonds aanleiding tot verbetering, in de één of andere zin, van de omrekening in Belgische frank van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid,

§ 3. Les publications visées à l'article 496 du Livre III du présent Code seront faites, s'il y a lieu, dans un ou plusieurs journaux maritimes étrangers.

Art. 51. [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989] § 1. Aucun droit de priorité ne peut être exercé sur la partie du fonds de limitation destinée à l'indemnisation des dommages matériels.

§ 2. Le liquidateur fait un projet de répartition qu'il communique aux créanciers.

En cas de contestation du projet de répartition, le tribunal de commerce, dont le président a connu de la procédure, se prononcera sur le rapport du liquidateur.

Art. 52. [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989] § 1. Le fonds sera réparti entre les créanciers, au marc le franc de leurs créances affirmées et vérifiées.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis à vis du requérant.

§ 3. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou, si celui-ci est déclaré en faillite, à la masse.

Sur rapport du liquidateur, contresigné par le juge-commissaire, la procédure est alors déclarée close par le président du tribunal de commerce, compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

(Section V. - Conversion en monnaie nationale). [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 53. [L 1989-04-11/30, art. 2, 003; En vigueur : 01-12-1989] Si le propriétaire du navire ou l'assistant ne constitue pas un fonds de limitation, les montants de la limitation de la responsabilité sont convertis en monnaie nationale aux dates respectives des paiements.

(Section VI. - Dispositions générales.) [L 1989-04-11/30, art. 4, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 54. [L 1989-04-11/30, art. 4, 003; En vigueur : 01-12-1989] Il faut entendre les termes " propriétaires du navire " et " assistant " dans le sens qu'ils ont à l'article 1er, 2° et 3° de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

Art. 55. Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

dan wordt die verbetering uitgesproken bij beschikking van de voorzitter, die bepaalt binnen welke termijn de voorgeschreven maatregelen ten uitvoer worden gelegd.

§ 7. Artikel 1039 van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing voor alle beschikkingen die de voorzitter verleent voor de rechtspleging vermeld in deze afdeling.

Art. 49. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Het vonnis of het arrest dat na de vorming van het fonds het faillissement van de verzoeker uitspreekt, [1 het reorganisatieplan homologeert of de overdracht onder gerechtelijk gezag beveelt]¹, heeft voor het fonds geen gevolgen.

§ 2. De verzoeker en eventueel de curator van zijn faillissement moeten opgeroepen worden voor alle verrichtingen van de procedure tot vereffening en verdeling van het beperkingsfonds.

(1)[KB 2010-12-19/15, art. 1, 013; Inwerkingtreding : 03-02-2011]

Afdeling IV. - (Procedure van vereffening en verdeling van het fonds). [W 1989-04-11/30, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 01-12-1989]

Art. 50. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Zodra de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van de hulpverlener vaststaat en deze gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken, wordt de procedure voor vereffening en verdeling van het fonds voortgezet.

§ 2. De artikelen 496 tot 500, 502 tot 504 en 508 van Boek III van dit Wetboek zijn op de aangifte, de verificatie en de betwisting van de ten laste van het fonds neergelegde schuldvorderingen van toepassing.

§ 3. De bekendmaking vermeld in artikel 496 van Boek III van dit Wetboek wordt in voorkomend geval gedaan in één of meer buitenlandse maritieme bladen.

Art. 51. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Er kan geen enkel recht van voorrang uitgeoefend worden op het gedeelte van het beperkingsfonds dat bestemd is om de zaakschade te vereffenen.

§ 2. De vereffenaar maakt een ontwerp van verdeling op en deelt het mede aan de schuldeisers.

In geval van betwisting van het ontwerp van verdeling doet de rechtbank van koophandel wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen, uitspraak op verslag van de vereffenaar.

Art. 52. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007;

Art. 56. L'armateur qui est copropriétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

Art. 57. En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur.

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

En cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur.

CHAPITRE II. _ DES EQUIPAGES.

SECTION Ière. _ DU CAPITAINE.

§ 1. DES DROITS ET DEVOIRS DU CAPITAINE.

Art. 58. Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 59. Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme connaissance.

Art. 60. Il appartient au capitaine de former l'équipage du navire et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsque ceux-ci seront sur les lieux ou qu'ils y seront représentés par des fondés de pouvoirs.

Art. 61. Le capitaine tient un registre coté et parafé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le bourgmestre ou échevin, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient :

Les résolutions prises pendant le voyage;

La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

Art. 62. (Abrogé) [L 25-08-1920, art. 38]

Art. 63. Le capitaine est tenu d'avoir à bord : (...) [L 1983-07-12, art. 21]

Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. De uitdeling van het fonds aan de schuldeisers geschiedt naar evenredigheid van hun bevestigde en geverifieerde schuldvorderingen.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, maakt een einde aan zijn schuldvordering tegenover de verzoeker.

§ 3. Als alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het gevormd heeft of, zo deze ondertussen is failliet gegaan, aan de failliete boedel.

Op verslag van de vereffenaar, medeondertekend door de rechter-commissaris, wordt de procedure gesloten verklaard door de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek..

Afdeling V. - (Omrekening in nationale munt). [W 1989-04-11/30, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 01-12-1989]

Art. 53. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de scheepseigenaar of de hulpverlener geen beperkingsfonds vormt, worden de bedragen van de beperkte aansprakelijkheid in de nationale munt omgerekend op de respectieve data van de betalingen.

Afdeling VI. - (Algemene bepalingen). [W 1989-04-11/30, art. 4, 003; Inwerkingtreding : 01-12-1989]

Art. 54. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De termen "scheepseigenaar" en "hulpverlener" moeten worden verstaan in de betekenis die ze hebben in artikel 1, 2° en 3° van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

Art. 55. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de ontslagen kapitein medeïgenaar is van het schip, kan hij van de medeïgendom afstand doen en de uitkering eisen van het daarmee overeenstemmend kapitaal.

Het bedrag van dit kapitaal wordt bepaald door deskundigen, in onderlinge overeenstemming of ambtshalve te benoemen.

Art. 56. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De reder die medeïgenaar of lasthebber van de eigenaars is, vertegenwoordigt de scheepseigenaars in rechte voor alles wat de uitrusting en de vaart betreft.

Art. 57. [W 1997-10-21/30, art. 2, 007;

Les lettres de mer;
Le rôle d'équipage;
Les connaissements;

(Le certificat de jaugeage;) [L 1983-07-12, art. 21]

(Le certificat de navigabilité ou le certificat provisoire de navigabilité et le cas échéant les certificats internationaux requis;) [L 05-06-1972, art. 33]

(Les documents requis par la législation sur les douanes et accises); [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

(L'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire.) [L 28-11-1928 (II), art. 4]

(Le registre des hydrocarbures, s'il y a lieu, et le certificat d'assurance ou de garantie financière lorsque le navire transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.) [L 20-07-1976, art. 15, § 1]

Art. 64. Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Art. 65. En cas de contravention aux obligations imposées (par les articles 61, 63 et 64), le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement. [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 66. Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.

Est assimilée au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau.

Art. 67. La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

Art. 68. [L 28-11-1928, art. 6] Lorsque les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs sont sur les lieux, le capitaine ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, ni fréter le navire.

Art. 69. Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter pour leur compte, même hypothécairement, sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge.

Art. 70. [L 28-11-1928, art. 6] Si, pendant le cours du voyage il y a nécessité de pourvoir à des réparations,

Inwerkingtreding : 07-12-1997] In alles wat het gemeenschappelijk belang van de scheepseigenaars aangaat, wordt het gevoel van de meerderheid gevolgd.

De meerderheid wordt bepaald door de scheepsaandelen die gezamenlijk de helft van de waarde van het schip te boven gaan.

De veiling van een schip kan slechts worden toegestaan op vordering van de eigenaars die samen de helft van alle scheepsaandelen vertegenwoordigen, tenzij bij geschrifte het tegendeel bedongen is.

In geval van veiling gaan de lasten die een scheepsaandeel bezwaren, van rechtswege over op het overeenkomstige deel van de prijs.

HOOFDSTUK II. _ De bemanning.

EERSTE AFDELING. _ De kapitein.

§ 1. Rechten en verplichtingen van de kapitein.

HOOFDSTUK II. - De bemanning.

Afdeling I. - De kapitein.

§ 1. Rechten en verplichtingen van de kapitein

Art. 58. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein, gezagvoerder of schipper, belast met het voeren van een zeeschip of een ander vaartuig, is zelfs voor lichte tekortkomingen bij de vervulling van zijn taak aansprakelijk.

Art. 59. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Hij is aansprakelijk voor de goederen waarvan hij het vervoer op zich neemt.

Hij geeft van die goederen een ontvangstbewijs af. Dat bewijs wordt cognossement genoemd.

Art. 60. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het is de taak van de kapitein de samenstelling van de bemanning van het schip te bepalen, alsmede de matrozen en andere schepelingen te kiezen en te huren; hij doet dit echter in overeenstemming met de eigenaars, wanneer dezen zich ter plaatse bevinden of aldaar door gemachtigden vertegenwoordigd zijn.

Art. 61. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein houdt een scheepsdagboek, per blad genummerd en geparafeerd door een van de rechters van de rechtbank van koophandel, dan wel door de burgemeester of een schepen in plaatsen waar geen

achats et victuailles ou autres besoins pressants du navire, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en Belgique par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul ou le vice-consul, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le chargement ou mettre en gage des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Le magistrat qui a autorisé l'emprunt en fera mention au registre de bord.

L'affrèteur unique ou les chargeurs divers qui sont tous d'accord peuvent s'opposer à la mise en gage de leurs marchandises en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé.

A défaut de consentement d'une partie des chargeurs, ceux qui veulent user de la faculté de déchargement sont tenus du fret entier sur leurs marchandises.

Dans les deux cas, ceux qui auront fait décharger leurs marchandises devront payer leur quote-part dans les avaries survenues jusqu'au moment du déchargement.

Art. 71. Le capitaine, avant son départ d'un port étranger pour revenir en Belgique, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoir, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

Art. 72. Le capitaine qui aura pris de l'argent sur le corps, ravitaillement ou équipement du navire, qui aura vendu des marchandises ou qui, sans nécessité aura emprunté sur le chargement ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

Art. 73. Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires.

Art. 74. Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affrèteurs.

Art. 75. Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut prendre à bord aucune marchandise pour son compte particulier, s'il n'y a

rechtbank van koophandel bestaat.

Dat dagboek vermeldt:

- de beslissingen genomen tijdens de reis;
- de ontvangsten en uitgaven betreffende het schip en in het algemeen, alles wat betrekking heeft op de lading en alles wat aanleiding kan geven tot het doen van rekening en verantwoording of tot het instellen van een rechtsvordering.

Art. 62. (Opgeheven) [W 25-08-1920, art. 38]

Art. 63. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein moet aan boord voorzien zijn van:

- de zeebrieven;
- de monsterrol;
- de cognossementen;
- de meetbrief;
- het certificaat van deugdelijkheid of het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en in voorkomend geval de vereiste internationale certificaten;
- de door de wetgeving inzake douane en accijnzen vereiste documenten;
- de staat van de hypothecaire inschrijvingen die op het schip genomen zijn;
- in voorkomend geval het oliejournaal en, wanneer het schip daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, het certificaat van verzekering of van financiële zekerheid.

Art. 64. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein moet persoonlijk aanwezig zijn op het schip bij het in- en uitvaren van havens, getijhavens of rivieren.

Art. 65. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van niet-nakoming van de verplichtingen opgelegd bij de artikelen 61, 63 en 64 is de kapitein voor alle gebeurtenissen aansprakelijk jegens de belanghebbenden bij het schip en bij de lading.

Art. 66. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein is eveneens aansprakelijk voor alle schade aan goederen die hij, buiten de schriftelijke toestemming van de inlader, op het dek van zijn schip heeft geladen.

Met het dek wordt gelijkgesteld elke opbouw die geen geheel vormt met het spantwerk.

Art. 67. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De aansprakelijkheid van de kapitein houdt slechts op in geval van bewezen overmacht.

Art. 68. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008;

convention contraire.

Art. 76. En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, le capitaine est privé de sa part dans le profit commun sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 77. Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

Art. 78. Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

Le lieu et le temps de son départ,

La route qu'il a tenue,

Les hasards qu'il a courus,

Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

Art. 79. Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix du canton.

Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

Art. 80. Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de Belgique, de lui faire un rapport et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

Art. 81. Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port belge, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

(Alinéa 2 abrogé) [L 10-10-1967, art. 8, 12°]

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de Belgique ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

Art. 82. Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter, en Belgique, devant le juge du lieu,

Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de eigenaars of hun gemachtigden zich ter plaatse bevinden, mag de kapitein niet dan met hun bijzondere toestemming het schip laten vertimmeren, zeilen, touwen en andere voorwerpen voor het schip aankopen of het schip vervoeren.

Art. 69. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer het vaartuig vervoerd is met toestemming van de eigenaars en een van hen weigert bij te dragen in de kosten die noodzakelijk zijn voor de afvaart, kan de kapitein, vierentwintig uren na aanmaning aan de weigeraar om zijn bijdrage te leveren, met machtiging van de rechter, voor zijn rekening geld opnemen op zijn scheepsaandeel, zelfs onder hypothecair verband.

Art. 70. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien het gedurende de reis noodzakelijk is herstellingen te doen, levensmiddelen aan te kopen of in andere dringende behoeften van het schip te voorzien, kan de kapitein, na zulks te hebben vastgesteld in een procesverbaal door de voornaamste schepelingen ondertekend, ten belope van de vastgestelde behoeften geld opnemen onder verband van de lading of goederen verpanden, met machtiging in België, van de rechtbank van koophandel of, waar die er niet is, van de vrederechter, en, in het buitenland, van de consul of de vice-consul of, bij ontstentenis, van de plaatselijke overheid.

De magistraat die tot de geldopneming machtiging heeft gegeven, vermeldt zulks in het scheepsdagboek.

De tijdbevrachter en, indien zij het allen eens zijn, de verschillende afzenders, kunnen zich tegen het verpanden van hun goederen verzetten door die te lossen en de vracht te betalen naar verhouding van het afgelegde gedeelte van de reis.

Zijn de afzenders het niet eens, dan zijn diegenen onder hen die gebruik willen maken van het recht om hun goederen te lossen, gehouden tot betaling van de volle vracht op die goederen.

In beide gevallen moeten zij die hun goederen hebben doen lossen, hun aandeel betalen in de averij die zich heeft voorgedaan tot op het ogenblik van het lossen.

Art. 71. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein is voor zijn terugvaart uit een buitenlandse haven naar België verplicht de eigenaars of hun gemachtigden een door hem getekende rekening te zenden, met vermelding van de staat van de lading, de prijs van de ingeladen goederen, de door hem opgenomen geldsommen, de naam en de woonplaats van de uitleners.

ou, à défaut, devant toute autre autorité civile; à l'étranger, devant le consul de Belgique, ou, à son défaut, devant le magistrat du lieu, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

Art. 83. Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine et ne font point loi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

Art. 84. Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

§ 2. DU CONNAISSEMENT.

Art. 85. Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité des objets à transporter.

Il indique :

Le nom et le domicile du chargeur;

Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite;

Le nom et le domicile du capitaine;

Le nom, la nationalité et le tonnage du navire;

Le lieu du départ et celui de la destination;

Les stipulations relatives au fret.

Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Il exprime le nombre des exemplaires délivrés.

Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée.

Art. 86. Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins : un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment.

L'exemplaire du connaissement destiné au capitaine est signé par le chargeur; les autres exemplaires sont signés par le capitaine.

Lorsqu'il y a plusieurs exemplaires pour celui à qui les marchandises sont adressées, chacun de ces exemplaires énonce s'il est fait par 1er, par 2e ou par 3e, etc.

Le connaissement doit être signé dans les vingt-quatre heures du chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

Art. 72. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die geld opneemt op het casco, de bevoorrading of de uitrusting van het schip, goederen verkoopt, buiten noodzaak geld opneemt op de lading of verdichte averijen en uitgaven in rekening brengt, is aansprakelijk tegenover de rederij en persoonlijk gehouden het geld terug te geven of de goederen te betalen, onverminderd strafvervolging indien daartoe grond bestaat.

Art. 73. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Buiten het geval van wettelijk vastgestelde onzeewaardigheid, mag de kapitein het schip niet verkopen dan met een bijzondere volmacht van de eigenaars, op straffe van nietigheid van de verkoop.

Art. 74. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die voor een reis wordt aangenomen, is gehouden ze te volbrengen op straffe van vergoeding van alle kosten en alle schade aan de eigenaars en de bevrachters.

Art. 75. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die vaart voor gemene winst op lading, mag geen goederen aan boord nemen voor eigen rekening, tenzij het tegendeel bedongen is.

Art. 76. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Bij overtreding van de bepaling van het vorige artikel verbeurt de kapitein zijn aandeel in de gemene winst, onverminderd de vergoeding van meerdere schade indien daartoe grond bestaat.

Art. 77. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein mag gedurende de vaart, bij welk gevaar ook, het schip niet verlaten dan na zich te hebben beraden met de officieren en de voornaamste bemanningsleden; in dat geval is hij op straffe van persoonlijke aansprakelijkheid verplicht het geld en van het kostbaarste deel van de lading zoveel als hij kan mede in veiligheid te brengen.

Gaan de aldus uit het schip meegenomen zaken door enig toeval verloren, dan is de kapitein daarvoor niet aansprakelijk.

Art. 78. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein is gehouden binnen vierentwintig uren na aankomst zijn scheepsdagboek voor gezien te laten tekenen en een scheepsverklaring af te leggen.

Die verklaring moet inhouden:

- de plaats en het tijdstip van zijn vertrek;

Art. 87. [L 28-11-1928, art. 2] Sans préjudice des dispositions de l'article 91 ci-après, le connaissance rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs.

Art. 88. En cas de diversité entre le connaissance signé par le chargeur et ceux qui sont signés par le capitaine, chaque original fait foi contre la partie qui l'a signé.

Art. 89. Le porteur du connaissance, même en vertu d'un endossement en blanc, a seul droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine.

S'il est produit plusieurs exemplaires d'un connaissance, le capitaine doit s'adresser, en Belgique, au tribunal de commerce; en pays étranger, au consul de Belgique ou au magistrat du lieu, pour faire nommer un consignataire auquel il fera la délivrance du chargement contre le paiement du fret.

Art. 90. En cas de naufrage ou de relâche forcée, tout porteur d'un connaissance, alors même qu'il serait à personne dénommée, peut exercer tous les droits du chargeur, se faire délivrer la marchandise par le capitaine et en toucher le produit, à la charge de fournir caution et en se faisant autoriser, en Belgique, par le tribunal de commerce; en pays étranger, par le consul de Belgique ou le magistrat du lieu, qui prescrira telles mesures conservatoires des droits des tiers qu'il jugera convenables.

Art. 91. [L 28-11-1928, art. 1] A. Le connaissance négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou en destination d'un port du royaume (...), est régi par les règles suivantes : [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

§ (1). Dans le présent article, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous : [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur partie à un contrat de transport avec un chargeur;

b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; Il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance;

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison

- de koers die hij gevolgd heeft;
- de gevaren die hij gelopen heeft;
- de ongeregelheden die aan boord hebben plaatsgehad en alle opmerkelijke voorvallen van zijn reis.

Art. 79. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De scheepsverklaring wordt ter griffie afgelegd ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank van koophandel.

In plaatsen waar geen rechtbank van koophandel is, wordt de scheepsverklaring afgelegd voor de vrederechter van het kanton.

De vrederechter die de scheepsverklaring heeft ontvangen, moet deze onverwijld doorzenden aan de voorzitter van de naaste rechtbank van koophandel.

In beide gevallen wordt de verklaring neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel.

Art. 80. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de kapitein een buitenlandse haven aandoet, is hij verplicht zich aan te melden bij de Belgische consul, een scheepsverklaring voor hem af te leggen en zich een getuigschrift te doen afgeven waaruit het tijdstip van aankomst en vertrek, alsmede de staat en de aard van de lading blijken.

Art. 81. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wordt de kapitein gedurende de reis genoodzaakt een Belgische haven binnen te lopen, dan is hij gehouden de redenen daarvan op te geven aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel van de plaats.

Wordt de kapitein genoodzaakt een buitenlandse haven binnen te lopen, dan wordt de opgave gedaan aan de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, aan de plaatselijke overheid.

Art. 82. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die schipbreuk heeft geleden en alleen of samen met een deel van zijn schepelingen is ontkomen, moet zich aanmelden, in België bij de rechter van de plaats of, bij zijn ontstentenis, bij enige andere burgerlijke overheid, in het buitenland bij de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, bij de plaatselijke overheid, een scheepsverklaring afleggen, deze doen bevestigen door de geredde schepelingen die hem vergezellen, en zich daarvan een expeditie ter hand doen stellen.

Art. 83. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Ter bevestiging van de verklaring van de kapitein verhoort de rechter de schepelingen en, zo mogelijk, de passagiers, onverminderd alle andere bewijzen.

Een niet-bevestigde verklaring kan de kapitein niet

qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises a bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

§ (2). Sous réserve des dispositions du § VI, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés. [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

§ (3). 1° Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour : [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation;

2° Le transporteur, sous réserve des dispositions du § IV, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées;

3° Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent

strekken tot ontlasting en heeft geen bewijskracht in rechte, uitgezonderd wanneer alleen de kapitein behouden aangekomen is op de plaats waar hij zijn verklaring heeft afgelegd.

De partijen worden toegelaten tot het tegenbewijs.

Art. 84. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien er gedurende de reis gebrek aan levensmiddelen ontstaat, kan de kapitein, na zich met de voornaamste schepelingen te hebben beraden, opvarenden die nog eigen mondvoorraad hebben, dwingen deze tegen betaling van de waarde beschikbaar te stellen voor allen.

§ 2. Het cognossement

Art. 85. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het cognossement moet de aard en hoeveelheid van de te vervoeren goederen opgeven.

Het vermeldt:

- de naam en de woonplaats van de afzender;
- de naam en het adres van de persoon aan wie de goederen worden verzonden;
- de naam en de woonplaats van de kapitein;
- de naam, de nationaliteit en de tonnenmaat van het schip;
- de plaats van afvaart en van bestemming;
- de bedingen betreffende de vracht.

Het vermeldt op de kant de merken en nummers van de te vervoeren goederen.

Het vermeldt het aantal afgegeven exemplaren.

Het cognossement kan aan order zijn, aan toonder of op naam.

Art. 86. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Elk cognossement wordt opgemaakt in ten minste vier originelen: één voor de afzender, één voor de persoon aan wie de goederen worden verzonden, één voor de kapitein, één voor de reder.

Het exemplaar voor de kapitein wordt getekend door de afzender; de andere exemplaren worden getekend door de kapitein.

Wanneer er meer exemplaren zijn voor de persoon aan wie de goederen worden verzonden, wordt op elk van die exemplaren vermeld of het een eerste exemplaar is of een tweede of een derde enz.

Het cognossement moet worden getekend binnen vierentwintig uren na de inlading.

De afzender is gehouden binnen dezelfde tijd de bewijzen van de douane betreffende de ingeladen goederen aan de kapitein af te geven.

Art. 87. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Onverminderd het bij artikel 91 bepaalde geldt het cognossement dat in de

pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4° Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au n° 3, a, b et c. (Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi). [L 1989-04-11/30, art. 5, 003; En vigueur : 01-12-1989]

5° Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6° A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

(Sous réserve des dispositions du 6°bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou à la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'évènement qui a donné lieu à l'action). [L 1989-04-11/30, art. 5, 003; En vigueur : 01-12-1989]

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis;

(6bis°. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au 6° précédent, si elles le sont dans le délai de trois

hierboven voorgeschreven vorm is opgemaakt, als bewijs tussen alle bij de lading belanghebbende partijen en tussen hen en de verzekeraars.

Aldus vervangen bij artikel 2 van de wet van 28 november 1928 (III).

Art. 88. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van verschil tussen het door de afzender getekend cognossement en de door de kapitein getekende cognossementen, heeft elk origineel bewijskracht tegen de partij die het getekend heeft.

Art. 89. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Alleen hij die houder is van het cognossement, zelfs krachtens een endossement in blanco, heeft het recht om zich de lading door de kapitein te doen afleveren.

Wanneer verscheidene exemplaren van een cognossement worden vertoond, wendt de kapitein zich in België tot de rechtbank van koophandel, in het buitenland tot de Belgische consul of tot de plaatselijke overheid, ten einde een bewaarder te doen aanwijzen aan wie hij de lading zal afleveren tegen betaling van de vracht.

Art. 90. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van schipbreuk of van binnenlopen in een noodhaven kan iedere houder van een cognossement, zelfs op naam, alle rechten van de afzender uitoefenen, zich de goederen door de kapitein doen afleveren en de opbrengst ervan in ontvangst nemen, onder verplichting borg te stellen, en met machtiging, in België, van de rechtbank van koophandel, en in het buitenland, van de Belgische consul of van de plaatselijke overheid, die tot bewaring van de rechten van derden zodanige maatregelen zullen voorschrijven als zij passend achten.

Art. 91. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] A. Op het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in enig schip van welke nationaliteit ook, uit of naar een haven van het Rijk, zijn de volgende regels van toepassing:

§ 1. In dit artikel worden de navolgende woorden gebruikt in de hieronder aangegeven zin:

a) "vervoerder" omvat de scheepseigenaar of de bevrachter die partij is bij een vervoerovereenkomst met een afzender;

b) "vervoerovereenkomst" slaat slechts op een vervoerovereenkomst waarvan blijkt uit een cognossement of een dergelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee; het slaat ook op het cognossement of dergelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het ogenblik af dat dit

mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à la condition que le règlement de la réclamation ou de la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties conformément au 6°, alinéa 4, du présent paragraphe). [L 1989-04-11/30, art. 5, 003; En vigueur : 01-12-1989]

7° Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions du § III, 3°, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué";

8° Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictées dans ce paragraphe, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit le présent article, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

§ (4). 1° Ni le transporteur, ni le navire ne sont responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions du § III, 1°. Toutes les fois qu'une partie ou un dommage aura résulté à l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent paragraphe. [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; ED

de betrekkingen regelt van de vervoerder en de cognossementhouder;

c) "goederen" omvat zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;

d) "schip" betekent elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;

e) "vervoer van goederen" dekt de tijd verlopen van de inlading der goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van § 6 is de vervoerder in alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing dier goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld gelijk hij geniet van de daarbedoelde rechten en ontheffingen.

§ 3. 1° De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis een redelijke zorg aan te wenden voor:

a) het zeewaardig maken van het schip;

b) het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;

c) het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2° Onder voorbehoud van het bepaalde bij § 4 is de vervoerder verplicht zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwing, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.

3° Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder of de kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:

a) de voornaamste, voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze voor het begin der inlading door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen die de goederen inhouden, door stempeling of anderszins duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar blijven;

b) het aantal colli's of het stuktal der goederen of de hoeveelheid of het gewicht, al naar het geval, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;

c) de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen;

met dien verstande dat geen vervoerder, kapitein of

;07-12-1997]

2° Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables :

d) D'un "acte de Dieu";

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage;

3° Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés;

4° Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au présent article ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant;

5° (a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur,

vertegenwoordiger van de vervoerder verplicht zal zijn een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

4° Zulk een cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig nr 3, a, b, en c.

Nochtans wordt het tegenbewijs niet toegelaten indien het cognossement is overgedragen geworden aan een derde persoon die er te goeder trouw houder van is.

5° De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het ogenblik van de inontvangstneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verlies, schade en kosten, ontstaan tengevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in geen dele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender.

6° Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van dat verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het ogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk vastgesteld werd.

Behoudens het bepaalde bij 6°bis, zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen één jaar nadat de goederen zijn of behoorden te worden afgeleverd. Deze termijn kan echter door de partijen worden verlengd op voorwaarde dat zij hiermee hebben ingestemd na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat dat er verlies of beschadiging heeft plaatsgehad, moeten de

comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

La conversion en francs belges des montants prévus au § IV, 5°, a) s'effectue à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur). [L 1989-04-11/30, art. 5, 003; En vigueur : 01-12-1989]

6° Les marchandises de nature inflammable,

vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli's gemakkelijk te maken.

6°bis. Regresvorderingen kunnen zelfs na het verstrijken van de bij ten 6° voorziene termijnen worden ingesteld, wanneer dit geschiedt binnen de termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen volgens 6°, vierde lid, van deze paragraaf.

7° Als de goederen ingeladen zijn, wordt door de vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding "geladen", mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend document heeft ontvangen, het tegen afgifte van het "geladen" -cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger heeft eveneens het recht in de haven van inlading op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in § 3, 3°, vermelde bijzonderheden, als een "geladen" -cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

8° Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen in deze paragraaf gesteld, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt, of elk ander beding van dergelijke strekking wordt geacht te zijn gemaakt teneinde de vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.

§ 4. 1° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, ontstaan tengevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden,

explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

(§ (4bis). 1. Les exonérations et limitations prévues par le présent article sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle. [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de cet article.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par le présent article.

4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement). [L 1989-04-11/30, art. 5, 003; En vigueur : 01-12-1989]

§ (5). Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par le présent article, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur. [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

Aucune disposition du présent article ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes du présent article. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

§ (6). Nonobstant les dispositions des paragraphes

geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het bergen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij § 3, 1°. Telkens als verlies of schade het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens deze paragraaf van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

2° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan tengevolge van:

- a) een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;
 - b) brand, tenzij veroorzaakt door opzet of schuld van de vervoerder;
 - c) gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;
 - d) onvermijdelijke natuurlijke toevallen;
 - e) oorlogshandelingen;
 - f) daden van vijanden van de Staat;
 - g) aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijk beslag;
 - h) quarantainemaatregelen;
 - i) een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, van zijn vertegenwoordiger of lasthebber;
 - j) werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;
 - k) oproer of ongeregelde heden;
 - l) redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;
 - m) verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies, of elke andere beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek aan het goed;
 - n) onvoldoende verpakking;
 - o) onvoldoende of ondoelmatige merken;
 - p) verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;
 - q) een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of schuld van de vervoerder, noch uit opzet of schuld van de vertegenwoordigers of ondergeschikten van de vervoerders; doch de bewijslast rust op degene die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen dat noch de schuld van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de schuld of het opzet van de vertegenwoordigers of de ondergeschikten van de vervoerder heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.
- 3° De afzender is niet aansprakelijk wegens door de vervoerder of het schip geleden verlies of schade, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of

précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres pour les marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère. [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal. Toutefois, ce paragraphe ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

§ (7). Aucune disposition du présent article ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer. [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1997]

§ (8). Les dispositions du présent article ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent des dispositions en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. [L 1997-10-21/30, art. 3, 008; En vigueur : 07-12-1998]

B. Tout connaissement émis dans les conditions ci-dessus portera la mention qu'il est régi par "les règles de l'article 91".

SECTION II. _ DES MATELOTS ET GENS DE L'EQUIPAGE.

Art. 92. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 93. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

nalatigheid van de afzender, zijn vertegenwoordigers of zijn ondergeschikten.

4° Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een inbreuk op de verplichtingen voortvloeiend uit dit artikel of uit de vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.

5° a) Tenzij de aard en de waarde van de goederen door de inlader zijn aangegeven voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte in het cognossement is opgenomen, zijn in geen geval de vervoerder, noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen tot een bedrag boven 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht, van de verloren of beschadigde goederen, met dien verstande dat het hoogste bedrag in aanmerking moet worden genomen.

b) Het totaal verschuldigd bedrag wordt berekend op basis van de waarde die de goederen hebben op de plaats waar en op de dag waarop, volgens de vervoerovereenkomst, de goederen aan land zijn gezet of behoorden te worden gezet.

De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursnotering of, bij gebreke hiervan, volgens de marktprijs of nog, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

c) Wanneer een container, een palet of een dergelijk tuig wordt gebruikt om de goederen te verzamelen of op te stapelen, wordt elke collo of eenheid, welke naar luid van het cognossement dat tuig omvat, beschouwd als een collo of een eenheid in de zin van deze paragraaf. Buiten de hierboven voorziene gevallen wordt het tuig als collo of eenheid beschouwd.

d) De rekeneenheid bedoeld in dit artikel is het Speciaal Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

De omrekening in Belgische frank van de bedragen bepaald in § IV, 5°, a), geschiedt op de datum waarop de goederen werden geleverd of hoorden geleverd te worden.

e) De vervoerder noch het schip zijn gerechtigd het voordeel van de beperking van de aansprakelijkheid te genieten als bewezen werd dat de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade zou uit voortvloeien.

f) De in lid a) vermelde aangifte, opgenomen in het cognossement, scheidt een vermoeden behoudens tegenbewijs, doch zij bindt de vervoerder niet en deze behoudt het recht de juistheid daarvan te

Art. 94. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 95. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 96. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 97. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 98. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 99. (abroge) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 100. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 101. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 102. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 103. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 104. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 105. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 106. (abroge) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 107. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 108. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 109. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

Art. 110. (abrogé) [L 05-06-1928, art. 174]

DISPOSITION COMMUNE AUX DEUX SECTIONS PRECEDENTES.

Art. 111. Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

Si, avant le départ du navire, les marchandises indûment chargées n'ont pas été mises à terre, ceux qui les auront fait charger payeront pour les marchandises un fret double de celui qu'ils auraient eu à supporter si elles avaient été chargées avec le consentement des propriétaires, sans préjudice à de plus amples dommages et intérêts, s'il y a lieu.

TITRE III. _ De la charte partie ou du contrat de louage maritime.

CHAPITRE PREMIER. _ DE LA NATURE ET DE LA FORME DU CONTRAT.

betwisten.

g) Bij overeenkomst tussen de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en de inlader kan een ander dan in lid a) vermeld maximumbedrag bepaald worden mits dit overeengekomen maximum niet lager is dan het in dat lid vermeld maximumbedrag.

h) In geen geval is de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen indien de aard of de waarde hiervan door de inlader met opzet verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven.

6° Goederen van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlijke aard, tot welker inlading de vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde voor de lossing op iedere plaats door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schaden en onkosten, middellijk of onmiddellijk ontstaan ten gevolge van de inlading ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor gemene averij, indien daartoe grond bestaat.

§ 4bis. 1. De bij dit artikel voorziene ontheffingen en beperkingen van de aansprakelijkheid gelden voor elke rechtsvordering die tegen die vervoerder wordt ingesteld tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of beschadiging van uit hoofde van een vervoervereenkomst vervoerde goederen, om het even of die rechtsvordering is ingesteld geworden op grond van de contractuele of de niet-contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder.

2. Indien zulke rechtsvordering wordt ingesteld tegen een aangestelde van de vervoerder, kan die evenzeer een beroep doen op de ontheffingen en de beperkingen welke de vervoerder zelf krachtens het artikel kan inroepen.

3. In dit geval mag het totaal der bedragen ten laste van de vervoerder en zijn aangestelden de bij dit artikel voorziene grens van aansprakelijkheid niet overschrijden.

4. De aangestelde kan echter de bepalingen van deze paragraaf niet doen gelden, indien bewezen is dat de schade het gevolg is van het feit dat de aangestelde heeft gehandeld of heeft nagelaten te handelen, hetzij met inzicht schade te veroorzaken, hetzij op roekeloze wijze en met het bewustzijn dat de handeling of het verzuim waarschijnlijk schade zou teweegbrengen.)

§ 5. Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn

Art. 112. Le contrat de louage maritime se constate par les modes de preuve admis en matière de commerce. Les conditions qui ne sont pas déterminées par la convention sont réglées suivant l'usage des lieux.

Art. 113. Le louage d'un navire entier ne comprend pas la cabine et les autres lieux réservés à l'équipage; mais il ne peut être chargé dans la cabine ni dans les autres lieux réservés à l'équipage des marchandises par le capitaine, sans le consentement de l'affrèteur.

En cas de contravention, (l'article 111, alinéa 2) sera applicable au capitaine. [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 114. Si le navire est frété pour un prix fixé par période de temps, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour (du départ du navire). [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 115. Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret ou nolis.

Il est réglé par les conventions des parties.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au poids, au nombre ou à la mesure, à forfait ou à la cueillette.

Art. 116. [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997] Les marchandises chargées sont affectées à l'exécution des conventions des parties.

CHAPITRE II. _ DES EFFETS DU CONTRAT.

SECTION Ière. _ DES OBLIGATIONS DU FRETEUR.

Art. 117. Le frèteur doit procurer à l'affrèteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention.

Si le navire est loué en totalité, quand même l'affrèteur ne lui donnerait pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affrèteur.

L'affrèteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

Art. 118. Le capitaine qui a déclaré le navire (d'une plus grande capacité de chargement) qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur.

Art. 119. N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

SECTION II. _ DES OBLIGATIONS DE L'AFFRETEUR.

aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeerderen, zoals deze en gene bepaald zijn in dit artikel, mits deze afstand of deze vermeerdering vermeld wordt in het aan de afzender afgegeven cognossement.

Geen bepaling van dit artikel is van toepassing op charterpartijen; maar als in het geval van een bevracht schip cognossementen worden afgegeven, zijn deze onderworpen aan de voorschriften van dit artikel. Geen voorschrift in deze regels wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent gemene averij.

§ 6. Onverminderd de bepalingen der voorgaande paragrafen, zijn een vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hun goed zullen dunken aangaande de aansprakelijkheid en de verplichtingen van de vervoerder betreffende deze goederen, alsmede de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen, of aangaande zijn verplichtingen wat betreft de staat van zeewaardigheid van het schip voor zover zodanig beding niet strijdig is met de openbare orde, of aangaande de zorg of achtzaamheid van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers voor wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der over zee vervoerde goederen, mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bedingen van de getroffen overeenkomst opgenomen worden in een ontvangstbewijs dat een niet verhandelbaar stuk is en zulks vermeldt.

Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.

Deze paragraaf is echter niet van toepassing op gewone handelsverschepingen, bewerkstelligd bij gelegenheid van gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladings, waarbij het karakter en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de bepalingen, waarop het vervoer plaats moet vinden, zodanig zijn dat ze een bijzondere afspraak rechtvaardigen.

§ 7. Geen bepaling van dit artikel verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, bepalingen, voorbehouden of ontheffingen op te nemen betreffende de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip wegens verlies of beschadiging van de goederen of aangaande hun bewaking, zorg en behandeling voor de inlading in en na de lossing uit het schip waarmee zij over zee worden vervoerd.

§ 8. De bepalingen van dit artikel laten onverlet de rechten en de verplichtingen van de vervoerder, voortvloeiend uit enige thans geldende wet

§ 1er. REGLES GENERALES.

Art. 120. L'affrèteur est tenu de deux obligations principales :

- 1° d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé;
- 2° de payer le fret convenu.

Lorsqu'il n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte partie, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il a chargé davantage, il paye le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte partie.

Si, sans avoir rien chargé, il rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Il ne peut plus rompre le voyage dès que le navire a reçu une partie de son chargement; si dans ce cas le navire part à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine, à moins que le chargement ne soit fait à cueillette.

Art. 121. Quand les marchandises sont arrivées sans retard au lieu de destination, le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret.

Art. 122. Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, les dites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Art. 123. Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le payement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

Art. 124. Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de payement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au payement de son fret.

Art. 125. Le capitaine est préféré, pour son fret, et le remboursement des avaries, s'il y a lieu, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Art. 126. En cas de faillite des chargeurs ou

betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

B. Op elk volgens de vorenstaande bepalingen opgemaakt cognossement moet worden vermeld dat de "regels van artikel 91" er toepasselijk op zijn.)

Vervangen bij artikel 1 van de wet van 28 november 1928(III); A, § III, 4° en 6° gewijzigd, § III, 6°bis ingevoegd, § IV, 5° vervangen en § IVbis ingevoegd bij artikel 5 van de wet van 11 april 1989; rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, A, eerste lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 3, § 2, 6° van deze wet; de aanduiding van de paragrafen met Romeinse cijfers vervangen door Arabische cijfers bij de artikelen 2 en 3, § 2, 7° van deze wet.

Afdeling II. Matrozen en schepelingen.

Art. 92. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 93. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 94. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 95. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 96. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 97. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 98. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 99. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 100. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 101. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 102. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 103. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 104. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 105. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 106. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 107. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 108. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 109. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Art. 110. (opgeheven) [W 05-06-1928, art. 174]

Bepaling aan de twee vorige afdelingen gemeen

réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

§ 2. DU RETARD DANS L'ARRIVEE A DESTINATION.

Art. 127. Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Art. 128. Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge.

Art. 129. S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Art. 130. Si le vaisseau est arrêté par une force majeure dans le cours de son voyage, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété pour un prix fixé par période de temps, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries.

Art. 131. Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

§ 3. DU CAS OU LE CHARGEMENT N'ARRIVE PAS A DESTINATION.

Art. 132. Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou a forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

Art. 133. Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature.

Art. 111. [W 1997-10-21/30, art. 2, 008; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein en de schepelingen mogen onder geen enkel voorwendsel voor eigen rekening goederen inladen zonder toestemming van de eigenaars van het schip en zonder vracht te betalen, indien zij daartoe niet gerechtigd zijn krachtens de arbeidsovereenkomst.

Worden onrechtmatig ingeladen goederen niet voor de afvaart aan wal gebracht, dan betalen degenen die ze hebben doen inladen, het dubbele van de vracht die zij verschuldigd zouden zijn geweest indien de goederen met toestemming van de eigenaars waren ingeladen, onverminderd de vergoeding van meerdere schade, indien daartoe grond bestaat.

TITEL III. _ Charterpartij of overeenkomst van scheepsduur.

EERSTE HOOFDSTUK. _ Aard en vorm van de overeenkomst.

Art. 112. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De overeenkomst van scheepshuur wordt bewezen door de in zaken van koophandel toegelaten middelen. Wat in de overeenkomst niet bepaald is, wordt geregeld volgens het plaatselijk gebruik.

Art. 113. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In de huur van een geheel schip zijn de kajuit en de overige ruimte voor de bemanning niet begrepen; het is echter aan de kapitein niet geoorloofd in de kajuit of in de overige ruimte voor de bemanning goederen te laden zonder toestemming van de bevrachter.

In geval van overtreding is (het tweede lid) van artikel 111 van toepassing op de kapitein.

Aldus gewijzigd bij artikel 2 en 3, § 2, 8° van deze wet.

Art. 114. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer het schip vervoerd is tegen een prijs berekend naar tijdsduur, loopt de vracht vanaf de dag van de afvaart, tenzij het tegendeel bedongen is.

Art. 115. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De huurprijs voor een zeeschip of een ander zeevaartuig wordt vracht genoemd.

Deze wordt vastgesteld bij overeenkomst van partijen.

Zij kan worden bedongen voor het gehele vaartuig of voor een gedeelte, voor een gehele reis of voor een bepaalde tijd, bij het gewicht, het getal of de maat, tegen vaste prijs of bij het stuk.

Art. 134. Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement; si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

Art. 135. Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

Art. 136. S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

Art. 137. Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres, ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts du chargeur, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

Art. 138. Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues en retenant également le fret porté aux connaissements (...). [L 1989-04-11/30, art. 6, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises ont été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Art. 139. Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affrèteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret est réglé ainsi qu'il est dit en l'article 142.

Art. 116. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De ingeladen goederen zijn verbonden voor de nakoming van de overeenkomsten der partijen.

HOOFDSTUK II. - Gevolgen van de overeenkomst.

Afdeling I. - Verplichtingen van de vervoerster.

Art. 117. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De vervoerster moet aan de bevrachter het genot van het schip bezorgen zoals bij de overeenkomst is bedongen.

Wanneer het schip in zijn geheel is gehuurd, mag de kapitein geen goederen innemen zonder toestemming van de bevrachter, zelfs indien deze het niet volledig heeft beladen.

De vrachtprijs voor de ingenomen bijlading komt ten goede aan de bevrachter die het gehele schip heeft gehuurd.

Art. 118. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de kapitein voor het schip een groter laadvermogen heeft opgegeven dan het werkelijk heeft, is hij jegens de bevrachter tot schadevergoeding gehouden.

Art. 119. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De opgave van de tonnenmaat van een schip wordt niet onjuist geacht wanneer het verschil niet groter is dan een veertigste of wanneer de opgave overeenstemt met de meetbrief.

Afdeling II. - Verplichtingen van de bevrachter.

§ 1. Algemene regels.

Art. 120. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De bevrachter heeft twee hoofdverplichtingen:

1° de lading te verschaffen waartoe hij zich verbonden heeft;

2° de bedongen vracht te betalen.

Wanneer hij de in de charterpartij vermelde hoeveelheid goederen niet ingeladen heeft, is hij niettemin verplicht de volle vracht te betalen voor de gehele overeengekomen lading.

Wanneer hij meer ingeladen heeft, moet hij voor het meerdere vracht betalen op de voet van de bij de charterpartij bedongen prijs.

Wanneer hij niets ingeladen heeft en de reis opzegt voor de afvaart, betaalt hij als vergoeding aan de kapitein de helft van de vracht bij de charterpartij bedongen voor de gehele lading die hij moest verschaffen.

Art. 140. Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affrètement si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre (le certificat de navigabilité). [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 141. Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

Art. 142. Il n'est du aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui après naufrage ou déclaration d'innavigabilité de navire ne seront pas parvenues à destination.

Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui; et, si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

Art. 143. Le capitaine, qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination a droit à une indemnité, qui, en cas de contestation, est réglée par les tribunaux.

CHAPITRE III. _ DES AVARIES ET DE LEUR REGLEMENT.

Art. 144. Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément;

Tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement;

Sont réputés avaries.

Art. 145. A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

Art. 146. Les avaries sont de deux classes : avaries communes et avaries particulières.

Art. 147. Sont avaries communes : les dépenses extraordinaire faites, et les dommages soufferts volontairement pour le bien et salut commun du navire et des marchandises.

Hij kan de reis niet meer opzeggen zodra een gedeelte van de lading aan boord is; indien het schip, in dat geval, zonder volle lading vertrekt, is aan de kapitein de volle vracht verschuldigd, tenzij bij aanleg op stukgoederen.

Art. 121. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de goederen zonder vertraging ter bestemmingsplaats aangekomen zijn, kan de afzender in geen geval vermindering van de vracht vorderen.

Art. 122. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De afzender kan goederen die in waarde verminderd zijn of beschadigd door een eigen gebrek of door toeval, niet afstaan voor de vracht.

Vaten met wijn, olie, honig of andere vloeistof die leeg- of bijna leeggelopen zijn, kunnen echter wel worden afgestaan voor de vracht.

Art. 123. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de ontvanger weigert de goederen aan te nemen, kan de kapitein op rechterlijk gezag zoveel daarvan doen verkopen als nodig is tot betaling van zijn vracht, en de bewaargeving van het overige doen bevelen.

Zijn de goederen ontoereikend, dan behoudt hij zijn verhaal tegen de afzender.

Art. 124. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein mag de goederen niet aan boord houden wegens niet-betaling van de vracht.

Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen onder een derde bewaard zullen blijven totdat de vracht betaald is.

Art. 125. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein is voor de vracht en, in voorkomend geval, voor de vergoeding van de averij bevoorrecht op de goederen van de lading gedurende vijftien dagen na de aflevering, indien zij niet in een derde hand zijn overgegaan.

Art. 126. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van faillissement van de afzenders of ontvangers voor het verstrijken van de termijn van vijftien dagen is de kapitein boven alle schuldeisers bevoorrecht voor de betaling van de vracht en van wat hem wegens averij verschuldigd is.

§ 2. Vertraging bij de aankomst ter bestemming.

Art. 127. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer een schip bij

Toutes autres avaries sont particulières.

Art. 148. Sont toutefois considérées comme avaries communes les dépenses de toute relâche effectuée à la suite de fortune de mer, qui mettrait le navire et la cargaison, si la navigation était continuée, en état de péril commun.

Sont compris dans ces dépenses, les gages et la nourriture de l'équipage, depuis le port de relâche jusqu'au moment où le navire aura été remis en état de continuer son voyage.

Si la relâche est motivée par des avaries qui soient reconnues provenir du vice propre du navire ou d'une cause imputable au capitaine ou à l'équipage, les dépenses sont avaries particulières au navire.

Si la relâche est motivée par la fermentation spontanée ou par d'autres vices propres de la marchandise, toutes les dépenses supportées par les marchandises, par le navire et par le montant net du fret, au marc le franc de leur valeur.

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte.

Art. 150. Le fret non payé ou payé d'avance et restituable ne contribue que pour la moitié de son montant brut.

Art. 151. Les munitions de guerre et de bouche, les hardes et salaires des gens de l'équipage et les bagages des passagers ne contribuent pas à l'avarie commune; leur valeur sera payée par contribution sur tous les autres effets.

Art. 152. Toute marchandise préservée contribue pour sa valeur nette au lieu du déchargement ou son produit net, déduction faite du fret à payer. Le fret payé d'avance et non restituable n'est pas déduit.

Les marchandises jetées ou sacrifiées sont remboursées pour leur valeur, fret compris, à charge de payer le fret. Elles contribuent pour leur valeur, fret déduit, de la même manière que les marchandises préservées.

Art. 153. La qualité des marchandises est constatée par la production des connaissements et des factures, s'il y en a.

Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation si elles sont sauvées.

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement si elles sont perdues.

Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement si elles sont sauvées.

de afvaart, gedurende de reis of op de plaats van de lossing wordt opgehouden door de schuld van de bevrachter, moet deze de kosten wegens vertraging vergoeden.

Wanneer een schip dat voor een heen- en terugreis vervoerd is, terugvaart zonder lading of met een onvolledige lading, is aan de kapitein de volle vracht verschuldigd, alsmede schadevergoeding wegens vertraging.

Art. 128. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer het schip bij de afvaart, gedurende de reis of op de plaats van de lossing wordt opgehouden of vertraagd door de schuld van de kapitein, is deze jegens de bevrachter tot schadevergoeding gehouden.

Art. 129. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer het uitlopen van een schip slechts voor een tijd verhinderd wordt door overmacht, blijven de gesloten overeenkomsten bestaan en is er geen grond tot schadevergoeding wegens vertraging.

Art. 130. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wordt het schip door overmacht opgehouden in de loop van de reis, dan is er voor de duur van het oponthoud geen vracht verschuldigd bij tijdsbevrachting, noch vermeerdering van vracht bij reisbevrachting.

Voeding en loon van de bemanning gedurende het oponthoud van het schip worden als averij gerekend.

Art. 131. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De afzender kan gedurende het oponthoud van het schip zijn goederen op eigen kosten doen uitladen, mits hij ze weer inlaadt of de kapitein schadeloos stelt.

§ 3. Het niet ter bestemming aankomen van de lading.

Art. 132. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer een schip op stukgoederen aanlegt, hetzij bij het gewicht, bij de maat of tegen vaste prijs, kan de afzender zijn goederen voor de afvaart terugnemen, tegen betaling van de halve vracht.

Te zijnen laste komen ook de kosten van het inladen, alsmede die van het uitladen en het weer inladen van de andere goederen die moeten worden verplaatst, en de kosten wegens vertraging.

Art. 133. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein kan de in zijn schip aangetroffen goederen waarvan hem geen aangifte is gedaan, aan wal doen brengen in de plaats

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

Art. 154. Les effets dont il n'y a pas de connaissance ou déclaration du capitaine ne sont pas payés s'ils sont jetés; ils contribuent, s'ils sont sauvés.

Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

Art. 155. Le navire contribue pour sa valeur au lieu du déchargement.

Art. 156. Si le jet ne sauve pas le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.

Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

Art. 157. Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre, les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

Art. 158. Les effets jetés ne contribuent, en aucun cas, au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité.

Art. 159. Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

Ils ne peuvent toutefois retenir les marchandises, si le destinataire donne caution pour le paiement de la contribution.

Art. 160. Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouverts par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement.

Art. 161. Le capitaine est tenu de rédiger par écrit le procès-verbal du jet et des autres sacrifices faits, aussitôt qu'il en a les moyens. Le procès-verbal énonce les motifs qui ont déterminé le sacrifice, les choses sacrifiées, abandonnées, jetées ou endommagées. Il est signé du capitaine et des principaux de l'équipage ou énonce les motifs de leur

van de lading, of daarvoor vracht aanrekenen tegen de hoogste prijs die in dezelfde plaats voor soortgelijke goederen wordt betaald.

Art. 134. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De afzender die zijn goederen gedurende de reis terugneemt, moet de volle vracht en alle door het uitladen veroorzaakte kosten van verplaatsing betalen; neemt hij zijn goederen terug wegens een handeling of een nalatigheid van de kapitein, dan staat deze in voor alle kosten.

Art. 135. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de handel met het land van bestemming verboden wordt voor de afvaart, zijn de overeenkomsten ontbonden, zonder dat partijen elkaar schadevergoeding verschuldigd zijn.

De afzender betaalt de kosten van het inladen en het uitladen van zijn goederen.

Art. 136. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de handel met het land van bestemming verboden wordt na de afvaart en het schip genoodzaakt is met zijn lading terug te keren, is aan de kapitein alleen vracht voor de heenreis verschuldigd, ook al is het schip voor de heen- en terugreis bevracht.

Art. 137. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Ingeval het schip verhinderd wordt de haven van bestemming binnen te lopen door blokkade van die haven of door enige andere overmacht en de kapitein geen bevelen heeft ontvangen of de ontvangen bevelen niet kan uitvoeren, is hij gehouden de belangen van de afzender zo goed mogelijk te dienen, hetzij door zich naar een naburige haven te begeven, hetzij door naar de plaats van afvaart terug te keren.

Art. 138. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Vrucht is verschuldigd voor de goederen die de kapitein heeft moeten verkopen om te voorzien in de mondbehoeften, de herstellingen of andere dringende behoeften van het schip, mits hij de waarde daarvan verrekenet tegen de prijs waarvoor de overgebleven goederen of goederen van dezelfde soort en hoedanigheid worden verkocht in de plaats van de lossing, indien het schip in behouden haven aankomt.

Indien het schip vergaat, brengt de kapitein de goederen in rekening tegen de prijs waarvoor hij ze verkocht heeft, insgelijks na aftrek van de in de cognossemerten bedongen vracht.

Brengt het uitoefenen van dit recht een verlies mee voor degenen wier goederen zijn verkocht of in pand

refus de signer. Il est transcrit sur le registre.

Art. 162. Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans le procès-verbal.

Art. 163. L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par (dispatcheurs). [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

Les (dispatcheurs) sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port belge. [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

(Alinéa 3 abrogé) [L 10-10-1967, art. 2-8, 12°]

Ils sont nommés par le consul de Belgique, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les (dispatcheurs) prêtent serment avant d'opérer. [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 164. Les (dispatcheurs) nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages. [L 1997-10-21/30, art. 3, 009; En vigueur : 07-12-1997]

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de Belgique, ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

TITRE IV. _ DU TRANSPORT DES PASSAGERS PAR MER.

Art. 165. Le passager ne peut, sans l'assentiment du capitaine, céder les droits résultant de la convention de transport.

Art. 166. Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix du passage, s'il n'y a convention contraire.

Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires, moyennant un juste prix.

Art. 167. Le passager est réputé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire.

(alinéa 2 abrogé) [L 1989-04-11/30, art. 7, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 168. Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord.

Art. 169. Les effets du passager qui se trouvent à

gegeven, dan wordt dit verlies naar evenredigheid verdeeld over de waarde van deze goederen en van alle goederen ter bestemming aangekomen of uit de schipbreuk gered na de zeeongevallen die de verkoop of de inpandgeving noodzakelijk hebben gemaakt.

Art. 139. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de kapitein gedurende de reis het schip moet laten herstellen, is de bevrachter gehouden te wachten of de volle vracht te betalen.

Ingeval het schip niet kan worden hersteld, is de kapitein verplicht een ander schip te huren.

Kan de kapitein geen ander schip huren, dan wordt de vracht geregeld overeenkomstig artikel 142.

Art. 140. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein verbeurt zijn vracht en is tot schadevergoeding gehouden jegens de bevrachter, indien deze bewijst dat het schip bij de afvaart onzeewaardig was.

Het bewijs wordt toegelaten ondanks en tegen het certificaat van deugdelijkheid.

Art. 141. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein heeft recht op de vracht van de goederen die tot gemeen behoud overboord zijn geworpen, onder verplichting van omslag.

Art. 142. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Er is geen vracht verschuldigd voor goederen die bij schipbreuk of bij stranding teniet zijn gegaan, of die door zeeroovers of vijanden genomen zijn.

De kapitein is gehouden de hem vooraf betaalde vracht terug te geven, tenzij het tegendeel is bedongen.

Er is geen vracht verschuldigd voor goederen die na schipbreuk of verklaring van onzeewaardigheid van het schip niet ter bestemming zijn aangekomen.

Komen de goederen ter bestemming tegen een mindere vracht dan met de kapitein van het verloren gegane of onzeewaardig verklaarde schip was overeengekomen, dan moet het verschil aan de kapitein worden betaald. Er is hem echter niets verschuldigd indien de nieuwe vracht gelijk is aan die welke met hem was overeengekomen; indien de nieuwe vracht hoger is, komt het verschil ten laste van de afzender.

Art. 143. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die bij het bergen of het afkopen van de niet ter bestemming aangekomen goederen hulp heeft verleend, heeft recht op een vergoeding, die in geval van geschil door de rechter wordt bepaald.

bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

Art. 170. Le capitaine veille à la conservation des effets du passager décédé durant le voyage.

Art. 171. Le capitaine est tenu de se rendre directement, sauf convention contraire, au lieu de la destination du navire, à peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 172. Le capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager, dans ce cas, doit le prix entier du passage.

Art. 173. Le capitaine n'a droit qu'à la moitié du prix du passage si, huit jours avant le départ, le passager déclare renoncer au contrat; passé ce délai, sans renonciation, le prix entier du passage est dû.

Il a droit au quart de ce prix, si le passager est dans l'impossibilité de s'embarquer par suite de décès, de maladie grave ou de force majeure. Il est, en outre, fait remise, dans ce cas, des frais d'entretien, s'ils sont compris dans le prix du passage.

Art. 174. Le passager a droit à des dommages-intérêts et la résiliation du contrat pourra être prononcée, si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas eu lieu au jour fixé.

Art. 175. Le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre, si le départ est empêché par l'interdiction de commerce avec le port de destination, le blocus ou quelque autre force majeure.

Art. 176. Le passager qui débarque volontairement durant le cours du voyage paye le prix entier.

Si le passager vient à mourir ou qu'il soit contraint, par maladie, de quitter le navire, le prix n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Art. 177. Dans le cas où le navire n'arrive point à destination par suite de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le capitaine n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu.

Art. 178. Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage.

Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever le voyage sur un autre navire de

HOOFDSTUK III. - Averij en averijregeling.

Art. 144. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Alle buitengewone kosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, alle schade aan het schip of aan de goederen overkomen vanaf de lading en afvaart tot aan de terugkomst en lossing worden als averij gerekend.

Art. 145. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Bij gebreke van bijzondere bedingen tussen partijen wordt de averij geregeld overeenkomstig de navolgende bepalingen.

Art. 146. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Er zijn twee soorten van averij: gemene averij en bijzondere averij.

Art. 147. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Als gemene averij gelden de buitengewone kosten en de schade opzettelijk gemaakt of toegebracht tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading.

Alle andere averij is bijzondere averij.

Art. 148. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Als gemene averij worden niettemin beschouwd de kosten wegens het binnenlopen in een noodhaven ten gevolge van een onheil op zee dat schip en lading in gemeen gevaar zou brengen, indien de vaart werd voortgezet.

Onder deze kosten zijn begrepen het loon en de voeding van de bemanning, vanaf het binnenlopen van de haven tot wanneer het schip weer in staat is om zijn reis te vervolgen.

Geschiedt het binnenlopen wegens averij die blijkt voort te komen uit een eigen gebrek van het schip of die te wijten is aan de kapitein of aan de schepelingen, dan worden de kosten als bijzondere averij van het schip gerekend.

Geschiedt het binnenlopen wegens spontane gisting of enig ander eigen gebrek van de goederen, dan worden alle kosten als bijzondere averij van de goederen gerekend.

Art. 149. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Gemene averij wordt gedragen door de goederen, door het schip en door het nettobedrag van de vracht, naar evenredigheid van hun waarde.

Bijzondere averij wordt gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies veroorzaakt heeft.

Art. 150. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009;

même qualité.

TITRE V. _ DU CONTRAT A LA GROSSE.

Art. 179. Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine, pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer.

(Il doit être autorisé, en Belgique par le tribunal de commerce; à l'étranger par le consul, le vice-consul ou, à défaut, par le magistrat du lieu.) [L 10-10-1967, art. 3-35]

Art. 180. [L 10-02-1908, art. 3] L'autorisation doit exprimer si le prêt sera affecté sur le chargement en totalité ou en partie. Il ne peut jamais être affecté sur des marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt.

Art. 181. Tous emprunts sur le profit espéré des marchandises sont prohibées. Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital sans aucun intérêt.

Art. 182. S'il y a deux ou plusieurs prêts à la grosse sur les mêmes choses, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède.

Les prêts faits dans le même port de relâche durant le même séjour viennent en concurrence.

Art. 183. Les choses sur lesquelles l'emprunt a été fait sont affectées par privilège et dans la proportion de la quotité de chacune d'elles au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse.

Art. 184. A défaut de paiement à l'échéance, les intérêts du capital et du profit maritime de l'argent donné à la grosse sont dus à dater du jour du protêt, faute de paiement.

Art. 185. Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

(L'endossement est soumis aux règles prévues par les lois relatives à la lettre de change et au billet à ordre.) [L 1997-10-21/30, art. 3, 010; En vigueur : 07-12-1997]

En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celles des autres effets de commerce.

Art. 186. La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

Art. 187. Si les choses sur lesquelles le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdues, et que la

Inwerkingtreding : 07-12-1997] Niet betaalde vracht of vooraf betaalde en terug te geven vracht draagt in de averij slechts tot de helft van haar brutobedrag.

Art. 151. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Munitie en mondvoorraad, kleren en loon van de schepelingen en bagage van de reizigers dragen niet in de gemene averij; hun waarde wordt vergoed bij omslag over alle andere goederen.

Art. 152. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Alle behouden gebleven goederen dragen in de averij naar hun netto-waarde op de plaats van de lossing of naar hun netto-opbrengst, na aftrek van de te betalen vracht. De vooraf betaalde en niet terug te geven vracht wordt niet afgetrokken.

De geworpen of opgeofferde goederen worden vergoed naar hun waarde, vracht inbegrepen, onder verplichting de vracht te betalen. Zij dragen in de averij naar hun waarde, na aftrek van de vracht, op dezelfde wijze als de behouden gebleven goederen.

Art. 153. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De hoedanigheid van de goederen wordt vastgesteld door overlegging van de cognossemerten en facturen, zo die er zijn.

Wanneer de hoedanigheid van de goederen in het cognossement verkeerd is opgegeven en deze een grotere waarde blijken te hebben, dragen zij in de averij op de voet van hun schatting, indien zij behouden zijn gebleven.

Zij worden vergoed volgens de hoedanigheid in het cognossement opgegeven, indien zij verloren zijn gegaan.

Wanneer de goederen van mindere hoedanigheid zijn dan in het cognossement is aangegeven, dragen zij in de averij volgens de hoedanigheid in het cognossement vermeld, indien zij behouden zijn gebleven.

Zij worden vergoed op de voet van hun waarde, indien zij zijn geworpen of beschadigd.

Art. 154. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Goederen waarvan geen cognossement of verklaring van de kapitein bestaat, worden niet vergoed, indien zij zijn geworpen; zij dragen in de averij, indien zij behouden zijn gebleven.

Goederen, op de overloop van het schip geladen, dragen in de schade, indien zij behouden zijn gebleven.

Zijn zij geworpen of door werping beschadigd, dan is de eigenaar niet gerechtigd een vordering tot omslag in te stellen; hij heeft alleen verhaal op de kapitein.

perte soit arrivée dans le temps et dans le lieu des risques, par cas fortuit ou par baraterie de patron, conformément aux articles 201 et 207, la somme prêtée ne peut être réclamée.

L'emprunteur doit faire toutes diligences pour prévenir ou atténuer le dommage, selon ce qui est prescrit à l'assuré par l'article 17 de la loi du 11 juin 1874.

Art. 188. En cas de naufrage, le payement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des choses sauvées et affectées au contrat, déduction faite des frais de sauvetage.

Dans le même cas, le payement des sommes empruntées à la grosse sur le fret est réduit à ce qui est dû pour fret, déduction faite des loyers de l'équipage et de la part du prêteur dans les frais de sauvetage.

Art. 189. En cas de jet de la chose affectée à l'emprunt, la somme payée par contribution est affectée par privilège aux droits du prêteur à la grosse.

Art. 190. Le prêt à la grosse ne contribue pas aux avaries particulières des choses affectées.

Il contribue aux avaries communes survenues postérieurement au prêt, si l'acte n'exprime que le prêteur en est affranchi.

TITRE VI. _ DES ASSURANCES MARITIMES.

SECTION Iere. _ DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE SON OBJET.

Art. 191. L'assurance peut avoir pour objet :

Le corps et la quille du navire;

Les agrès et apparaux;

Les armements et victuailles;

Le fret;

Le prix de passage;

Les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime;

Les marchandises du chargement;

Le profit espéré des marchandises;

Les loyers des gens de mer;

Le bénéfice d'affrètement;

Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations;

Les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage;

En général, toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions (de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, en tant qu'elle régit les assurances de personnes. [L 1992-06-

Art. 155. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het schip draagt in de averij naar zijn waarde op de plaats van de lossing.

Art. 156. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien het schip niettegenstaande werping vergaat, heeft geen omslag plaats.

De geborgen goederen zijn niet gehouden tot betaling of tot vergoeding van de geworpen of beschadigde goederen.

Art. 157. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien het schip door de werping behouden blijft en naderhand bij het vervolgen van de reis vergaat, dragen de geborgen goederen in de werping naar hun waarde in de staat waarin zij zich bevinden, na aftrek van het bergloon.

Art. 158. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De geworpen goederen dragen in geen geval in de vergoeding van de schade die na de werping aan de behouden gebleven goederen is overkomen.

De goederen dragen niet in de vergoeding van het schip dat vergaan of onzeewaardig geworden is.

Art. 159. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In alle voormelde gevallen zijn de kapitein en de schepelingen op de goederen of op de ervoor verkregen prijs bevoorrecht ten belope van de omslag.

Zij kunnen echter de goederen niet terughouden, wanneer de ontvanger borg stelt voor de betaling van de omslag.

Art. 160. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien na gedane omslag de eigenaars weer in het bezit komen van de geworpen goederen, zijn zij gehouden hetgeen zij in de verdeling ontvangen hebben, ten behoeve van de kapitein en van de belanghebbenden in te brengen, onder aftrek van de door de werping veroorzaakte schade en van de bergingskosten.

Art. 161. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein is gehouden, zodra daartoe gelegenheid is, een proces-verbaal op te maken van de werping en de andere opofferingen. Het proces-verbaal vermeldt de redenen die tot de opoffering hebben doen besluiten, alsmede de zaken die zijn opgeofferd, achtergelaten, geworpen of beschadigd. Het wordt door de kapitein en de voornaamste schepelingen getekend of geeft de reden op waarom deze geweigerd hebben te tekenen. Het wordt overgeschreven in het scheepsdagboek.

25/32, art. 143, 005; En vigueur : 21-11-1992]

Art. 192. En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

Art. 193. Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère est évalué aux prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de Belgique, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

Art. 194. Si la valeur des choses assurées n'est pas fixée dans le contrat, elle sera justifiée conformément aux dispositions de la section II du présent titre.

Art. 195. Si le temps des risques n'est pas déterminé par le contrat, il court à l'égard du navire, des agrès et apparaux, de l'armement, des victuailles et du fret, du moment où le navire commence à charger et, s'il part sur lest, du moment qu'il commence à charger le lest; il finit au moment du déchargement ou vingt et un jours après l'arrivée au lieu de destination, à défaut de déchargement dans ce délai.

A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares destinées à les transborder, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

A l'égard de toutes autres choses, la responsabilité de l'assureur commence et finit au moment où commencent et finissent pour l'assuré les risques maritimes.

Art. 196. L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard au risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

Art. 197. En cas de perte des marchandises assurées et chargées, pour le compte du capitaine, sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissance signé par deux des principaux de l'équipage.

Art. 198. Tout homme de l'équipage et tout passager qui chargent à bord des marchandises assurées en Belgique, sont tenus d'en laisser un connaissance au lieu où le chargement s'effectue. En Belgique, ce connaissance est laissé au greffe du tribunal de commerce; à l'étranger, entre les mains du consul

Art. 162. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In de eerste haven die het schip aandoet, is de kapitein verplicht binnen vierentwintig uren na zijn aankomst de in het proces-verbaal vermelde feiten te bevestigen.

Art. 163. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De staat van verlies en schade wordt op verzoek van de kapitein door dispacheurs opgemaakt ter plaatse waar het schip gelost wordt.

De dispacheurs worden benoemd door de rechtbank van koophandel, wanneer de lossing plaatsheeft in een Belgische haven.

Zij worden benoemd door de Belgische consul, of bij zijn ontstentenis, door de plaatselijke overheid, wanneer de lossing plaatsheeft in een buitenlandse haven.

De dispacheurs worden beëdigd voordat zij hun werkzaamheden beginnen.

Art. 164. [W 1997-10-21/30, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De krachtens het vorige artikel benoemde dispacheurs maken de omslag op van het verlies en de schade.

De omslag is uitvoerbaar na homologatie door de rechtbank.

In buitenlandse havens wordt de omslag uitvoerbaar verklaard door de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, door een ter plaatse bevoegde rechtbank.

TITEL IV. _ Vervoer van reizigers over zee.

Art. 165. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De reiziger kan zijn rechten uit de vervoerovereenkomst niet overdragen zonder toestemming van de kapitein.

Art. 166. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kosten van voeding van de reiziger zijn in het passagegeld begrepen, indien het tegendeel niet is bedongen.

In het laatstgenoemde geval is de kapitein gehouden aan de reiziger de noodzakelijke levensmiddelen te verstrekken tegen een redelijke prijs.

Art. 167. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De reiziger wordt als inlader beschouwd ten aanzien van de goederen die hij aan boord heeft.

Art. 168. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De reiziger is gehouden zich te gedragen naar de bevelen van de kapitein tot handhaving van de orde aan boord.

belge ou, à défaut, entre les mains du magistrat du lieu.

Art. 199. Le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet les sommes empruntés à la grosse.

SECTION II. _ DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURE.

Art. 200. L'assurance est annulée et l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, un demi pour cent de la somme assurée :

Si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré.

Lorsque, l'affréteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû.

Lorsque, dans le cas prévue par l'article 10 de la loi du 11 juin 1874, l'assuré a droit à la restitution de la prime.

Si la prime n'atteint pas le taux de 1 p.c., l'indemnité sera de la moitié de la prime.

Art. 201. Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Dans le cas où les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilité, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Art. 202. Dans le cas où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage.

Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra.

Art. 203. Dans le cas de l'article précédent, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer, jusqu'à preuve du contraire.

Art. 204. Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 202.

Art. 205. Tout changement de route, de voyage ou

Art. 169. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De goederen van de reiziger, die zich aan boord bevinden, zijn als pand verbonden voor de betaling van het passagegeld en, in voorkomend geval, van de onderhoudskosten.

Art. 170. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein draagt zorg voor de bewaring van de goederen van de reiziger die onderweg komt te overlijden.

Art. 171. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein moet, tenzij het tegendeel bedongen is, zich rechtstreeks naar de bestemmingsplaats begeven, op straffe van ontbinding van de overeenkomst en van schadevergoeding, indien daartoe grond bestaat.

Art. 172. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein is niet verplicht te wachten op de reiziger die in de inschepingshaven of gedurende de reis niet tijds aan boord komt. In dat geval moet de reiziger het volle passagegeld betalen.

Art. 173. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein heeft recht op de helft van het passagegeld, indien de reiziger acht dagen voor de afvaart verklaart dat hij van de overeenkomst afziet; is de verklaring niet tijdig gedaan, dan is het volle passagegeld verschuldigd.

De kapitein heeft recht op een vierde van het passagegeld, wanneer de reiziger tengevolge van overlijden, zware ziekte of overmacht in de onmogelijkheid verkeert om in te schepen. Bovendien worden in dat geval de onderhoudskosten teruggegeven, indien zij in het passagegeld begrepen zijn.

Art. 174. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De reiziger heeft recht op schadevergoeding en kan ontbinding van de overeenkomst vorderen indien de afvaart niet op de gestelde dag heeft plaatsgehadt door de schuld van de kapitein.

Art. 175. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De overeenkomst is ontbonden, zonder dat partijen elkaar schadevergoeding verschuldigd zijn, indien de afvaart niet heeft kunnen plaatsvinden tengevolge van verbod om handel te drijven met de haven van bestemming, blokkade of enige andere overmacht.

Art. 176. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De reiziger die

de vaartuig ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

Art. 206. Les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

Art. 207. L'assureur est tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré s'il n'y a convention contraire.

Art. 208. Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sel, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

Art. 209. Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour et si, le vaartuig étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

Art. 210. Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elle avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires.

L'estimation des corps, quilles, agrès et apparaux d'un navire est établie sur leur valeur au jour où les risques ont commencé.

L'estimation des victuailles, des armements et de toutes autres choses estimables à prix d'argent est faite d'après leurs valeurs aux lieux et aux temps où les risques ont commencé.

Art. 211. Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des choses assurées est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

Art. 212. Dans le même cas, s'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

vrijwillig het schip verlaat gedurende de reis, is het volle passagegeld verschuldigd.

Indien de reiziger komt te overlijden of door ziekte genoodzaakt wordt het schip te verlaten, is het passagegeld slechts in verhouding tot de afgelegde reis verschuldigd.

Art. 177. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Ingeval het schip niet ter bestemming aankomt tengevolge van neming, schipbreuk of verklaring van onzeewaardigheid, heeft de kapitein enkel recht op vergoeding van de gemaakte onderhoudskosten.

Art. 178. Wanneer de kapitein het schip gedurende de reis moet laten herstellen, is de reiziger gehouden te wachten of het volle passagegeld te betalen.

Zolang het werk duurt, heeft de reiziger recht op kosteloos logies en op onderhoud overeenkomstig hetgeen bedongen is, tenzij de kapitein aanbiedt hem de reis op een soortgelijk schip te laten volbrengen.

TITEL V. - Bodemerij.

Art. 179. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Een lening op bodemerij kan door de kapitein alleen worden aangegaan voor de bekostiging van herstellingen of andere buitengewone behoeften van schip of lading, of voor de vervanging van voorwerpen die door zeeongevallen verloren zijn gegaan.

Daartoe moet in België machtiging worden verleend door de rechtbank van koophandel; in het buitenland door de consul, de vice-consul of, bij ontstentenis, door de plaatselijke overheid.

Art. 180. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In de machtiging moet worden vermeld of de lening plaatsheeft onder verband van de lading of van een deel ervan. Zij kan nooit worden gesloten onder verband van goederen die niet waren ingeladen ten tijde van het voorval dat aanleiding heeft gegeven tot de lening.

Art. 181. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het is verboden te lenen op de winst die uit de goederen wordt verwacht. De geldschietter heeft in dat geval enkel recht op terugbetaling van het kapitaal, zonder enige rente.

Art. 182. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien twee of meer leningen op bodemerij zijn aangegaan op dezelfde zaken, heeft de latere lening de voorrang boven de voorgaande.

Leningen, in dezelfde noodhaven gedurende

Art. 213. Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi, sans qu'il soit besoin d'autre justification.

Art. 214. L'assurance des sommes prêtées à la grosse n'est pas censée comprendre le profit maritime.

Art. 215. Dans le cas d'assurance du fret de choses assurées, le remboursement fait sur ces choses du chef d'avaries particulières aura lieu sur le fret dans la même proportion.

Art. 216. L'assureur du prix de passage est tenu des pertes que l'assuré éprouve sur ce prix par l'effet des risques de mer, tels que les frais de débarquement et de rembarquement, de nourriture et de logement des passagers dans un port de relâche, le remplacement des vivres perdus ou endommagés, les dépenses de réexpédition à bord d'un autre navire.

Art. 217. Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignées, et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 200.

Art. 218. L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet si le voyage est raccourci, pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle.

Toutefois, l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieurs à la prolongation ou au changement de voyage.

Art. 219. Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle s'il est prouvé qu'avant la signature du contrat l'assuré a dû être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

Art. 220. En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Art. 221. La clause "franc d'avarie" affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit

hetzelfde oponthoud aangegaan, zijn gelijkgerechtigd.

Art. 183. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De zaken waarop de lening is aangegaan, zijn bij voorrecht en naar evenredigheid van het aandeel van elk ervan verbonden voor het bedrag van het bodemerijgeld in kapitaal en rente.

Art. 184. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Bij gebreke van betaling op de vervaldag is de rente van het kapitaal en van de bodemerijpremie verschuldigd te rekenen van de dag van het protest van niet-betaling.

Art. 185. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Elke bodemerijbrief kan worden verhandeld door endossement, indien hij aan order is gesteld.

Het endossement geschiedt volgens de regels vastgelegd in de wetten betreffende de wisselbrieven en de orderbriefjes.

In dat geval heeft de verhandeling van de bodemerijbrief dezelfde gevolgen en doet zij dezelfde rechtsvorderingen tot vrijwaring ontstaan als de verhandeling van ander handelspapier.

Art. 186. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De zekerheid voor de betaling strekt zich niet uit tot de bodemerijpremie, tenzij het tegendeel uitdrukkelijk bedongen is.

Art. 187. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de zaken waarop bodemerij is aangegaan, tijdens de duur en op de plaats van het risico geheel verloren zijn gegaan door toeval of door schelmerij van de schipper als bedoeld in de artikelen 201 en 207, kan het uitgeleende bedrag niet worden teruggevorderd.

De bodemerijneer moet al het nodige doen om schade te voorkomen of te beperken, overeenkomstig hetgeen artikel 17 van de wet van 11 juni 1874 aan de verzekerde voorschrijft.

Art. 188. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van schipbreuk is de terugbetaling van het bodemerijgeld beperkt tot de waarde van de geborgen en voor de bodemerijovereenkomst verbonden zaken na aftrek van het bergloon.

In hetzelfde geval is de terugbetaling van het bodemerijgeld onder verband van de vracht beperkt tot hetgeen voor vracht verschuldigd is, na aftrek van het loon van de bemanning en van het aandeel van de bodemerijgever in het bergloon.

particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avarie.

SECTION III. _ DU DELAISSEMENT.

Art. 222. Le délaissement des choses assurées peut être fait :

En cas de prise,

De naufrage,

D'échouement avec bris,

D'innavigabilité par fortune de mer,

En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,

En cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé.

Art. 223. Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

Art. 224. Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

Art. 225. Le délaissement des choses assurées ne peut être partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

Art. 226. Le délaissement doit être fait aux assureurs, dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes d'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée;

Dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle de la perte arrivée en Afrique en deçà du cap de Bonne-Espérance ou en Amérique en deçà du cap Horn;

Dans le délai de dix-huit mois, après la nouvelle des pertes arrivées dans les autres parties du monde;

Et, ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

En cas de prise et d'arrêt de puissance, les délais prémentionnés ne courent qu'à partir de l'expiration de ceux fixés par l'article 243.

Art. 227. Sans attendre l'expiration des délais ci-dessus, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissement. Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire.

Art. 228. [L 1997-10-21/30, art. 3, 011; En vigueur : 07-12-1997] Dans le cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement au réassureur dans

Art. 189. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van werping van de zaak die voor de bodemerij verbonden is, wordt het bij omslag betaalde bedrag bij voorrecht aangewend tot voldoening van de rechten van de bodemerijgever.

Art. 190. [W 1997-10-21/30, art. 2, 010; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De bodemerij draagt niet in de bijzondere averij van de verbonden zaken.

Zij draagt in de gemene averij die ontstaan is na de lening, indien de akte niet vermeldt dat de bodemerijgever daarvan vrijgesteld is.

TITEL VI. _ Zeeverzekering.

EERSTE AFDELING. _ Vorm en inhoud van de verzekeringsovereenkomst.

Art. 191. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De zeeverzekering kan omvatten :

- het casco en de kiel van het schip;
- het tuig en de takelage;
- de uitrusting en de mondvoorraad;
- de vracht;
- het passagegeld;
- het op bodemerij gegeven geld en de bodemerijpremie;
- de ingeladen goederen;
- de uit de goederen verwachte winst;
- het loon van de bemanning;
- de winst op de bevrachting;
- het makelaarsloon en het commissieloon op aankoop, verkoop en consignatie;
- de geldsommen voor en tijdens de reis besteed ten behoeve van het schip en van de verzending van de goederen;
- in het algemeen, alle op geld waardeerbare zaken of waarden die aan scheepvaartrisico onderhevig zijn, onverminderd de bepalingen van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, in zoverre zij betrekking heeft op de persoonsverzekeringen.

Art. 192. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van bedrog in de waardering van de verzekerde zaken, alsmede van verdichting of vervalsing, kan de verzekeraar de zaken laten onderzoeken en waarden, onverminderd alle andere burgerrechtelijke of strafrechtelijke vorderingen.

Art. 193. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Zaken waarvan de waarde in de overeenkomst in een vreemde munt is uitgedrukt, worden gewaardeerd in Belgische munt

les délais ci-après:

D'un mois pour celles qui étaient payables en Angleterre et dans les Etats limitrophes de la Belgique;

De deux mois pour celles qui étaient payables dans les autres Etats, soit de l'Europe, soit du littoral africain et asiatique de la Méditerranée et du littoral asiatique de la mer Noire;

De cinq mois pour celles qui étaient payables hors d'Europe, en deçà des détroits de Malacca et de la Sonde et en deçà du cap Horn;

De huit mois pour celles qui étaient payables au delà de ces détroits et au delà du cap Horn.

Ce délai commence à courir du jour de la notification du délaissement fait par les assurés primitifs.

Les délais ci-dessus seront doublés pour les pays d'outre-mer en cas de guerre maritime.

Art. 229. Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus, sous peine de dommages-intérêts.

La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

Art. 230. Si, après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après un an, pour les voyages de long cours, L'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration des six mois ou de l'an, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 226.

Art. 231. Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

Art. 232. Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées :

Au sud, le 30e degré de latitude nord;

Au nord, le 72e degré de latitude nord;

A l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris;

A l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris.

Art. 233. L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 229, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se

volgens de koers van de vreemde munt ten tijde van de ondertekening van de polis.

Art. 194. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Is de waarde van de verzekerde zaken in de overeenkomst niet uitgedrukt, dan wordt zij bewezen overeenkomstig de bepalingen van afdeling II van deze titel.

Art. 195. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de duur van het risico bij de overeenkomst niet bepaald is, loopt het risico ten aanzien van het schip, het tuig en de takelage, de uitrusting, de mondvoorraad en de vracht, zodra het inladen is begonnen, en, indien het schip in ballast vertrekt, zodra het innemen van ballast is begonnen; het risico eindigt op het tijdstip van de lossing of eenentwintig dagen na de aankomst op de plaats van bestemming, bij gebreke van lossing binnen die termijn.

Ten aanzien van de goederen, loopt het risico van de dag dat zij in het schip of in de overslaglichters zijn geladen, tot de dag dat zij op de wal zijn geplaatst.

Ten aanzien van alle andere zaken begint en eindigt voor de verzekeraar de aansprakelijkheid op het tijdstip dat voor de verzekerde het zeerisico begint en eindigt.

Art. 196. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien in tijd van vrede een premieverhoging bedongen is voor het geval van oorlog en de hoegrootheid ervan in de verzekeringsovereenkomst niet is bepaald, wordt zij door de rechtbank vastgesteld met inachtneming van de risico's, de omstandigheden en de bedingen van de verzekeringspolis.

Art. 197. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van verlies van goederen voor rekening van de kapitein verzekerd en geladen in het schip waarover hij het bevel voert, is de kapitein gehouden aan de verzekeraars het bewijs van de aankoop van de goederen te leveren en daarvan een cognossement te bezorgen, door twee van de voornaamste schepelingen getekend.

Art. 198. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Een schepeling of een passagier die in België verzekerde goederen in het schip laadt, is verplicht daarvan een cognossement te laten ter plaatse waar de inlading geschiedt. In België wordt het gelaten ter griffie van de rechtbank van koophandel; in het buitenland, in handen van de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, in handen van de plaatselijke overheid.

réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

Art. 234. L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées, et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier la dite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Art. 235. En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance.

Art. 236. Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

Art. 237. Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

Art. 238. L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après deux années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Art. 239. Le délaissement signifie et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

Art. 240. L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur la chose à celui qui l'a fait assurer.

Art. 241. En cas de délaissement du fret, le fret de la partie du chargement sauvée ou débarquée aux ports d'échelle, et le prix du passage dû au moment du sinistre, quand même il aurait été payé d'avance ou en cours de voyage, appartient à l'assureur du fret, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, (des droits des marins à la rémunération et au rapatriement) et des frais et dépenses pendant le voyage. [L 1997-10-21/30, art. 3, 011; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 199. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeringsovereenkomst is nietig, wanneer zij op bodemerij genomen geld tot voorwerp heeft.

AFDELING II. _ Verplichtingen van de verzekeraar en van de verzekerde.

Art. 200. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekering wordt nietig verklaard en de verzekeraar ontvangt als schadevergoeding een half ten honderd van het verzekerde bedrag :

- wanneer vóór de aanvang van het risico de reis wordt gestaakt, zelfs door toedoen van de verzekerde;

- wanneer de bevrachter de vracht heeft laten verzekeren en deze door omstandigheden niet verschuldigd is;

- wanneer de verzekerde, in het geval van artikel 10 van de wet van 11 juni 1874, recht heeft op teruggave van de premie.

Wanneer de premie minder dan een ten honderd bedraagt, is de schadevergoeding gelijk aan de helft van de premie.

Art. 201. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voor rekening van de verzekeraar is alle verlies en schade ontstaan ten gevolge van storm, schipbreuk, stranding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, reis of schip, werping, brand, ontploffing, plundering en in het algemeen door enig ander zeegevaar.

Ingeval de verzekeraar het oorlogsrisico voor zijn rekening neemt, staat hij in voor alle schade en verlies die verzekerde zaken overkomen door vijandelijkheden, vergeldingsmaatregelen, oorlogsverklaring, blokkade, aanhouding op last van hogerhand, molest van de zijde van een erkende of niet-erkende regering en in het algemeen door alle oorlogsvoorvallen en -gevaren.

Art. 202. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Ingeval het oorlogsrisico niet in de verzekering is begrepen, is de overeenkomst ontbonden, indien een oorlogshandeling het verloop van de reis komt te wijzigen.

Wanneer die handeling echter plaats vindt op zee, gaat de ontbinding van de overeenkomst niet in voordat het schip geankerd of gemeerd ligt in de eerste haven die het bereikt.

Art. 203. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In het geval van het vorige artikel wordt vermoed dat de verzekerde goederen ten gevolge van enig zeegevaar verloren

Art. 242. Dans le même cas, l'assureur du fret peut déduire de la somme assurée tout ce que l'assuré est dispensé de payer pour gages de l'équipage ou pour toutes autres dépenses comprises dans l'assurance et dont, par l'événement, il est déchargé.

La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée.

Art. 243. En cas de prise par corsaires ou ennemis, ou d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des choses assurées ne peut être fait :

Qu'après un délai de six mois de la signification, si la prise ou l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, et dans celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique;

Qu'après le délai d'un an, si la capture ou l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Dans le cas où les marchandises capturées ou arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

Si la chose assurée a été jugée de bonne prise, ou si elle a été confisquée avant l'expiration de ces délais, le délaissement peut être fait par la signification de cette nouvelle aux assureurs.

Art. 244. Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la libération et la mainlevée des choses capturées ou arrêtées.

Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

Art. 245. Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

Art. 246. Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

Art. 247. Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire a l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

zijn gegaan, behoudens tegenbewijs.

Art. 204. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De oorlogsmolestverzekering, ongeacht de verplichtingen daaraan verbonden voor de verzekeraars, treedt ten aanzien van de gewone risico's in de plaats van de verzekering onder het beding "vrij van oorlogsmolest", te rekenen van het tijdstip waarop de laatstgenoemde overeenkomst ontbonden wordt ingevolge artikel 202.

Art. 205. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Verandering van koers, reis of schip, door de verzekerde bevolen, en verlies of schade, door zijn toedoen ontstaan, komen niet ten laste van de verzekeraar; deze heeft zelfs recht op de premie, ingeval het risico voor hem is beginnen te lopen.

Art. 206. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Schade veroorzaakt door toedoen en schuld van de eigenaar, bevrachter of inlader, komt niet ten laste van de verzekeraar.

Art. 207. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeraar is aansprakelijk voor de daden van ontrouw en fouten van de kapitein en de schepelingen, bekend onder de naam van schelmerij van de schipper, tenzij het tegendeel is bedongen.

Hij is niet aansprakelijk voor de daden van ontrouw van de kapitein die door de verzekerde is aangesteld, tenzij het tegendeel is bedongen.

Art. 208. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In de polis moet melding worden gemaakt van de goederen die uit hun aard bijzonder aan bederf of aan vermindering onderhevig zijn, zoals koren of zout, of van goederen die schade kunnen lijden door lekkage, anders is de verzekeraar niet aansprakelijk voor de schade en het verlies aan die goederen overkomen, tenzij de verzekerde bij de ondertekening van de polis de aard van de lading niet kende.

Art. 209. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de verzekering betrekking heeft op goederen voor de heenreis en voor de terugreis en het schip op zijn eerste bestemmingsplaats geen teruglading of een onvolledige teruglading heeft ingenomen, ontvangt de verzekeraar slechts tweederde van de overeengekomen premie, naar evenredigheid, tenzij anders bedongen is.

Art. 210. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011;

Art. 248. L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

Art. 249. L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises.

Art. 250. Si, dans les délais prescrits par l'article 243, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

TITRE VII. _ DE L'ABORDAGE.

Art. 251. [L 12-08-1911, art. 1] Si l'abordage est fortuit, ou s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Si l'abordage a été causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 4 du présent article, il doit définitivement supporter.

La responsabilité établie par les dispositions qui précèdent subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 252. [L 12-08-1911, art. 1] L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Art. 253. Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires.

Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voor de verzekering worden de goederen geschat naar de waarde die zij hadden ten tijde en ter plaatse van de inlading, met inbegrip van alle rechten en kosten tot aan boord, alsmede van de verzekeringspremie en de bijkomende kosten.

Casco, kiel, tuig en takelage worden geschat naar hun waarde op de dag waarop het risico is begonnen.

Mondvoorraad, uitrusting en alle andere op geld waardeerbare zaken worden geschat naar hun waarde ter plaatse en ten tijde van het begin van het risico.

Art. 211. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Een overeenkomst van verzekering of van herverzekering voor een hoger bedrag dan de waarde van de verzekerde zaken, is ten aanzien van de verzekerde alleen nietig, wanneer bewezen wordt dat er zijnerzijds bedrog of arglist is geweest.

Art. 212. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer er, in het voormelde geval, geen bedrog of arglist is geweest, blijft de overeenkomst gelden ten belope van de geschatte of overeengekomen waarde van de verzekerde zaken.

Art. 213. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de partijen overeengekomen zijn omtrent het bedrag van de verwachte winst, is deze schatting bindend, zonder dat nader bewijs vereist is.

Art. 214. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In de verzekering van op bodemerij te leen gegeven geldsommen wordt de bodemerijpremie niet geacht begrepen te zijn.

Art. 215. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Bij verzekering van de vracht van de verzekerde zaken wordt, in geval van bijzondere averij, verhoudingsgewijze evenveel voor de vracht uitgekeerd als voor de verzekerde zaken.

Art. 216. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeraar van het passagegeld is gehouden tot vergoeding van het verlies dat de verzekerde op dit passagegeld heeft geleden ten gevolge van zeerisico's, zoals kosten van ontscheping en herinscheping, voeding en logies van de reizigers in een noodhaven, vervanging van verloren gegane of beschadigde levensmiddelen en verder vervoer aan boord van een ander schip.

Art. 217. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de verzekering

Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.

Art. 254. [L 12-08-1911, art. 1] Le capitaine ou le propriétaire d'un navire abordé peuvent agir pour compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et de toutes autres parties lésées par l'abordage.

L'action intentée par le capitaine ou le propriétaire pour le dommage subi par le navire conserve le droit des autres intéressés.

Art. 255. [L 12-08-1911, art. 2] Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

(Alinéas 3, 4 et 5 abrogés) [L 05-06-1928, art. 88]

Art. 256. [L 12-08-1911, art. 2] Les dispositions du présent titre s'étendent à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

TITRE VIII. _ [L 12-08-1911, art. 3] DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES.

Art. 257. [L 12-08-1911, art. 3] Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 258. [L 12-08-1911, art. 3] N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 259. [L 12-08-1911, art. 3] Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 260. [L 12-08-1911, art. 3] Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu

bij verdeling plaatsheeft ten aanzien van goederen die moeten worden geladen in verscheidene nader aangeduide schepen, met vermelding van de geldsom die op elk schip verzekerd wordt, en alle goederen worden geladen in één schip of in een kleiner aantal schepen dan in de overeenkomst is bepaald, is de verzekeraar enkel gehouden tot betaling van de som die hij verzekerd heeft op het schip of de schepen die de lading hebben ingenomen, niettegenstaande alle bedoelde schepen vergaan zijn; hij ontvangt niettemin de bij artikel 200 bepaalde vergoeding.

Art. 218. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeraar is ontslagen van het risico en heeft recht op de premie, indien de verzekerde het schip naar een verder gelegen plaats zendt dan in de overeenkomst genoemd is, zij het op dezelfde route.

De verzekering heeft volkomen gevolg indien de reis verkort wordt, mits de kapitein daartoe een van de aanleghavens kiest.

De verzekeraar staat nochtans in voor het verlies, de schade en de uitgaven, die dagtekenen van voor de verlenging of de verandering van de reis.

Art. 219. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Elke verzekering aangegaan na het verlies of de aankomst van de verzekerde zaken is nietig, indien bewezen wordt dat de verzekerde het verlies, of de verzekeraar de aankomst moet hebben vernomen voor de ondertekening van de overeenkomst.

Art. 220. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wordt het bewijs geleverd tegen de verzekerde, dan betaalt deze aan de verzekeraar een dubbele premie.

Wordt het bewijs geleverd tegen de verzekeraar, dan betaalt deze aan de verzekerde een bedrag gelijk aan het dubbele van de overeengekomen premie.

Art. 221. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het beding "vrij van beschadigheid" ontslaat de verzekeraar van elke gemene of bijzondere averij, uitgezonderd in de gevallen waarin abandonnement kan worden gedaan; in die gevallen heeft de verzekerde de keus tussen abandonnement en het instellen van een rechtsoverdracht wegens averij.

Afdeling III. - Abandonnement.

Art. 222. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Abandonnement van de verzekerde zaken kan geschieden:

- in geval van neming,
- schipbreuk,

lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 261. [L 12-08-1911, art. 3] Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs et de la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs.

Art. 262. [L 12-08-1911, art. 3] Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

Art. 263. [L 12-08-1911, art. 3] La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base :

a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par la navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant;

b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 261, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 264. [L 12-08-1911, art. 3] Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 265. (Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son

- stranding met verbrijzeling,
- onzeewaardigheid tengevolge van zeegevaar,
- aanhouding door een vreemde mogendheid,
- verlies of beschadiging van de verzekerde zaken,
indien het verlies of de beschadiging ten minste drie vierde bedraagt.

Abandonnement kan geschieden in geval van aanhouding door de regering na het begin van de reis.

Art. 223. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Abandonnement kan niet gedaan worden voor het begin van de reis.

Art. 224. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Alle andere schade wordt als averij beschouwd en tussen verzekeraars en verzekerden geregeld naar verhouding van hun belangen.

Art. 225. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Abandonnement van de verzekerde zaken kan noch gedeeltelijk noch voorwaardelijk gedaan worden.

Het strekt zich niet verder uit dan tot de zaken waarop de verzekering en het risico betrekking hebben.

Art. 226. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het abandonnement moet aan de verzekeraar gedaan worden:

- binnen zes maanden na ontvangst van de tijding van het verlies, wanneer het zich heeft voorgedaan in een haven of op de kust van Europa, of op die van Azië en Afrika van de Middellandse Zee;

- binnen een jaar na ontvangst van de tijding van het verlies, wanneer het zich heeft voorgedaan in Afrika aan deze zijde van Kaap de Goede Hoop of in Amerika aan deze zijde van Kaap Hoorn;

- binnen achttien maanden na ontvangst van de tijding van het verlies, wanneer het zich heeft voorgedaan in andere gedeelten van de wereld.

Na het verstrijken van die termijnen zijn de verzekerden niet meer tot abandonnement gerechtigd.

In geval van neming en van aanhouding op last van hogerhand beginnen de voormelde termijnen eerst te lopen bij het verstrijken van de in artikel 243 bepaalde termijnen.

Art. 227. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeraar kan, zonder het verstrijken van de voormelde termijnen af te wachten, de verzekerde aanmanen om abandonnement te doen. Indien de verzekerde dit niet doet binnen een maand, is hij er niet meer toe gerechtigd.

équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.) [L 12-08-1911, art. 3]
(Alinéa 2 abrogé) [L 05-06-1928, art. 88]

TITRE IX. _ [Le numérotage de ce titre (art. 266-270) a été modifié par L 12-08-1911, art. 6] DES FINS DE NON-RECEVOIR ET PRESCRIPTIONS.

Art. 266. [L 28-11-1928, art. 3] A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. (Les actions récursoires peuvent être exercées après l'expiration du délai d'un an prévu à l'alinéa 3, pendant un délai de trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à condition que le règlement de la réclamation ou la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties après l'événement qui a donné lieu à l'action). [L 1989-04-11/30, art. 8, 003; En vigueur : 01-12-1989]

Art. 267. [L 28-11-1928, art. 4] Les réserves prescrites par l'article précédent sont inutiles si, au moment de la réception, l'état des choses transportées a été constaté contradictoirement, soit entre parties, soit par experts.

Le président du tribunal de commerce du port de débarquement est compétent pour désigner, sur simple requête, un ou trois experts avec mission de constater l'état des choses transportées, de déterminer les causes du dommage, et d'en taxer le montant.

La partie adverse sera appelée à l'expertise par lettre recommandée.

L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets, ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

Elle peut en ordonner la vente jusqu'à concurrence

Art. 228. Ingeval van herverzekering moeten de herverzekerden het abandonnement ter kennis van de herverzekeraar brengen binnen de volgende termijnen:

- binnen een maand, wanneer het verlies zich heeft voorgedaan in het Verenigd Koninkrijk of in een aan België grenzende Staat;

- binnen twee maanden, wanneer het verlies zich heeft voorgedaan in een andere Staat van Europa, dan wel in een Staat aan de Afrikaanse of Aziatische kust van de Middellandse Zee of aan de Aziatische kust van de Zwarte Zee;

- binnen vijf maanden, wanneer het verlies zich heeft voorgedaan in een staat buiten Europa, aan deze zijde van de zeeëngten van Malakka en van Soenda, en aan deze zijde van Kaap Hoorn;

- binnen acht maanden, indien het verlies zich heeft voorgedaan in de Staten aan gene zijde van die zeeëngten en aan gene zijde van Kaap Hoorn.

Deze termijnen lopen vanaf de dag waarop de oorspronkelijke verzekerden van hun abandonnement kennis hebben gegeven.

In geval van oorlog ter zee worden de in het eerste lid bepaalde termijnen verdubbeld ten aanzien van de overzeese landen.

Art. 229. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In de gevallen waarin abandonnement kan worden gedaan en bij andere ongevallen waarvan het risico voor de verzekeraar is, moet de verzekerde elk bericht dat hij ontvangt aan de verzekeraar betekenen op straffe van schadevergoeding.

De betekening moet geschieden binnen drie dagen na ontvangst van het bericht.

Art. 230. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer te rekenen van de dag van de afvaart of van de dag waar de laatst ontvangen tijding betrekking op heeft, zes maanden verlopen zijn in geval van een gewone reis, of een jaar in geval van een lange reis, kan de verzekerde die verklaart geen tijding van zijn schip te hebben ontvangen, abandonnement doen aan de verzekeraar en betaling van de verzekeringssom vorderen, zonder dat het verlies behoeft te worden bewezen.

Na die zes maanden of na dat jaar kan de verzekerde optreden binnen de termijnen gesteld in artikel 226.

Art. 231. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien een verzekering voor een bepaalde tijd is aangegaan, wordt, na verloop van de termijnen hiervoren gesteld voor gewone en voor lange reizen, vermoed dat het schip vergaan is binnen de looptijd van de

du fret dû.

L'opposition à l'ordonnance sera portée devant le tribunal de commerce; elle devra être faite au plus tard le surlendemain du jour où avis de l'ordonnance a été reçu, jours fériés non compris.

(Alinéa 7 abrogé) [L 28-11-1928, art. 4]

Art. 268. En cas d'avarie commune, le porteur d'un connaissement, auquel le capitaine a délivré la marchandise sans réserve, n'est tenu d'aucune contribution s'il démontre qu'il était porteur du connaissement pour compte d'un tiers et qu'il s'est dessaisi des marchandises. En pareil cas, le capitaine pourra agir directement contre celui qui était propriétaire des marchandises au moment de la délivrance, mais sera responsable envers la masse, à concurrence de la contribution due par ces marchandises.

Art. 269. (Toutes les actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'une charte-partie ou, sous réserve des dispositions de l'article 266 ci-dessus, d'un connaissement sont prescrites après trois ans, à compter) : [L 28-11-1928, art. 5]

1° Du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse;

2° Du jour où le voyage est terminé, s'il s'agit d'une charte partie ou d'un connaissement.

Art. 270. (Sont prescrites :

Toutes actions en réparation de dommages causés par un abordage, deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'avant-dernier alinéa de l'article 251 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement;

Toutes actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage, deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.) [L 12-08-1911, art. 4]

Toutes actions du chef d'avarie commune, un an après le jour de l'événement;

Toutes actions en payement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini;

Pour nourriture fournie aux matelots, par l'ordre du capitaine, un an après la livraison;

Pour fournitures de choses nécessaires à l'équipement et à l'avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites;

Pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages;

Toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire.

TITRE X. _ [Le numérotage de ce titre (art. 271-279) a été modifié par L 12-08-1911, art. 6] (Des bateaux

verzekering.

Art. 232. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Als lange reizen worden beschouwd die welke verder gaan dan:
- zuidwaarts, de 30e graad noorderbreedte;
- noordwaarts, de 72e graad noorderbreedte;
- westwaarts, de 15e lengtegraad vanaf de meridiaan van Parijs;
- oostwaarts, de 44e lengtegraad vanaf de meridiaan van Parijs.

Art. 233. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Bij de betekening ingevolge artikel 229 kan de verzekerde of abandonnement doen met aanmaning aan de verzekeraar om de verzekeringsom te betalen binnen de termijn in de overeenkomst gesteld, of zich het recht voorbehouden om abandonnement te doen binnen de termijnen in de wet gesteld.

Art. 234. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Bij het doen van abandonnement is de verzekerde gehouden de verzekeringen op te geven die hij op de verzekerde zaken heeft gesloten of doen sluiten, evenals die waartoe hij last heeft gegeven, en die waarvan hij weet dat zij door anderen op dezelfde zaken zijn gesloten, bij gebreke waarvan de termijn van betaling, die moet ingaan op de dag van het abandonnement, opgeschort wordt tot de dag dat hij gemelde opgave zal hebben laten doen, zonder dat daaruit enige verlenging volgt van de termijn bepaald om de rechtsvordering tot abandonnement in te stellen.

Art. 235. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van bedrieglijke opgave is de verzekerde verstoken van de voordelen der verzekering.

Art. 236. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de tijd van de betaling niet vastgesteld is bij de overeenkomst, moet de verzekeraar de verzekeringsom betalen binnen drie maanden na de betekening van het abandonnement.

Art. 237. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De stukken tot bewijs van inlading en verlies moeten aan de verzekeraar worden betekend voordat tegen hem een vordering tot betaling van de verzekerde bedragen kan worden ingesteld.

Art. 238. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeraar wordt

d'intérieur.) [L 1997-10-21/30, art. 3, 012; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 271. Sont considérés comme (bateaux d'intérieur) pour l'application de la présente loi, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans (les voies d'eau intérieures), le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation. [L 1997-10-21/30, art. 3, 012; En vigueur : 07-12-1997]

Sont assimilés aux (bateaux d'intérieur), pour l'application de la présente loi, tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement en mer semblables opérations. [L 1997-10-21/30, art. 3, 012; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 272. [L 1990-12-21/31, art. 26, 004; En vigueur : 1996-05-11] Le titre Ier du présent livre, à l'exception des articles 1er et 23, § 1er, 5°, est applicable aux bateaux de navigation intérieure.

Les mots " navire " et " registre des navires " figurant au titre Ier sont remplacés respectivement par les mots " bateau de navigation intérieure " et " registre matricule ".

Art. 272bis. [L 1990-12-21/31, art. 27, 004; En vigueur : 1996-05-11] § 1. Tout bateau de navigation intérieure construit ou en construction peut être immatriculé sous un numéro spécial à la demande des intéressés.

L'immatriculation a lieu sur déclaration présentée par les intéressés au bureau de la conservation des hypothèques désigné par le Roi.

Les bateaux de navigation intérieure sont nommés " bateau " ci-après.

§ 2. En vue de l'immatriculation du bateau, les propriétaires font au conservateur des hypothèques une déclaration indiquant :

1° le nom du bateau, ses caractéristiques, la nature et la puissance de sa machine propulsive, le port d'attache qui lui a été assigné par les déclarants et, le cas échéant, son numéro d'ordre précédé des lettres initiales de son port d'attache;

2° l'année et le lieu de la construction, le nom et le domicile du constructeur;

3° le trafic et les opérations auxquels le bateau est ou sera habituellement et principalement affecté;

4° le propriétaire actuel du bateau, à savoir :

a) s'il s'agit d'une personne physique, ses nom, prénoms, profession, nationalité ainsi que son domicile et, éventuellement, son domicile élu;

b) s'il s'agit d'une société commerciale, sa raison sociale ou sa dénomination, son siège social et le lieu de son principal établissement, les lieu et date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité et domicile des associés solidairement responsables, des

toegelaten tot het tegenbewijs van de feiten die in de bewijsstukken opgetekend zijn.

Door die toelating wordt de veroordeling van de verzekeraar tot voorlopige uitkering van de verzekeringssom niet opgeschort, mits de verzekerde borg stelt.

De verbintenis van de borg vervalt na twee volle jaren, indien er geen rechtsvordering is ingesteld.

Art. 239. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Is het abandonnement betekend en aangenomen of bij vonnis geldig verklaard, dan behoren de verzekerde zaken aan de verzekeraar te rekenen van de dag van het abandonnement.

De verzekeraar kan de terugkeer van het schip niet voorwenden om zich te onttrekken aan de betaling van de verzekeringssom.

Art. 240. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeraar van de verwachte winst kan, in geval van abandonnement, niets uit de zaak vorderen van degene die ze heeft laten verzekeren.

Art. 241. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van abandonnement van de vracht heeft de vrachtverzekeraar recht op de vracht voor het deel van de lading dat geborgen of in de aanleghavens ontscheept is en op het ten tijde van het schadegeval verschuldigde passagegeld, zelfs al is het voor of tijdens de reis betaald, onverminderd de rechten van de bodemerijgevers, het recht van de matrozen op loon en repatriëring en de kosten en uitgaven gedurende de reis.

Art. 242. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In hetzelfde geval kan de vrachtverzekeraar het loon van de bemanning en alle andere in de verzekering begrepen uitgaven waarvan de verzekerde door de gebeurtenis bevrijd is, van de verzekeringssom aftrekken.

Voor het afgetrokken bedrag wordt de premie volledig terugbetaald.

Art. 243. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van neming door kapers of vijanden of van aanhouding op last van hogerhand, is de verzekerde gehouden daarvan aan de verzekeraar betekening te doen binnen drie dagen na de ontvangst van de tijding.

Het abandonnement van de verzekerde zaken kan eerst gedaan worden:

- na verloop van zes maanden te rekenen van de betekening, wanneer de neming of de aanhouding heeft plaatsgehad in een Europese zee of in een zee

administrateurs ou des gérants.

§ 3. Si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur le bateau des droits en propriété ou en usufruit, la déclaration indique la nature et la quotité de ceux-ci et donne pour chacune de ces personnes les indications énumérées au § 2.

§ 4. La déclaration doit être accompagnée des documents suivants :

1° le certificat de nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales, propriétaires ou copropriétaires;

2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, si cet acte est sous seing privé, ou une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique doit être jointe et reste déposée au bureau du conservateur des hypothèques;

3° le certificat de jaugeage ainsi qu'un duplicata qui reste déposé au bureau;

4° le cas échéant, une déclaration de l'autorité compétente de l'Etat où le bateau a été immatriculé ou enregistré en dernier lieu, relative à l'état hypothécaire du bateau et indiquant le dernier propriétaire inscrit.

§ 5. L'immatriculation d'un bateau en construction en Belgique a lieu sur la déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le bateau est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété.

La déclaration contient les indications énumérées au § 2, dans la mesure où elles peuvent être fournies. Elle est accompagnée des documents mentionnés au § 4, 1° et 2°.

Dans les trente jours de l'achèvement du bateau, les indications sont complétées à la diligence des intéressés et le certificat de jaugeage est produit en même temps qu'un duplicata qui reste déposé au bureau.

§ 6. Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes du présent article, la déclaration et les documents à produire aux fins de l'immatriculation, doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au conservateur par les déclarants. En cas de décès du déclarant ou des déclarants, la susdite obligation incombe aux héritiers ou légataires, le délai des trente jours prenant toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

La notification doit être accompagnée d'un document, dressé en double, constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique

die Europa van Azië of van Afrika scheidt;

- na verloop van een jaar, wanneer de neming of de aanhouding in een verder gelegen gebied heeft plaatsgehad.

Ingeval de genomen of aangehouden goederen aan bederf onderhevig zijn, worden de voormelde termijnen verkort tot anderhalve maand in het eerste geval en tot drie maanden in het tweede geval.

Is de verzekerde zaak tot goede prijs verklaard of is zij verbeurdverklaard voor het verstrijken van die termijnen, dan kan abandonnement worden gedaan door betekening van de tijding daarvan aan de verzekeraars.

Art. 244. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Gedurende de termijnen in het vorige artikel bepaald, zijn de verzekerden verplicht alles te doen wat in hun vermogen ligt om de genomen of aangehouden zaken terug te krijgen of te doen vrijgeven.

Hunnerzijds kunnen ook de verzekeraars daartoe het nodige doen, samen met de verzekerden of afzonderlijk.

Art. 245. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Abandonnement wegens onzeewaardigheid kan niet worden gedaan wanneer het mogelijk is het gestrande schip weer vlot te maken, te herstellen en in staat te brengen om zijn reis naar de plaats van bestemming te vervolgen.

In dat geval behoudt de verzekerde zijn verhaal op de verzekeraars voor de kosten en averij door de stranding veroorzaakt.

Art. 246. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer het schip onzeewaardig is verklaard, is degene die de lading heeft laten verzekeren, gehouden daarvan kennis te geven binnen drie dagen na ontvangst van de tijding.

Art. 247. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein is in dat geval verplicht al het mogelijke te doen om een ander schip te vinden teneinde de goederen naar de plaats van bestemming te brengen.

Art. 248. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De goederen die in het geval van het vorige artikel in een ander schip zijn geladen, blijven voor risico van de verzekeraar, totdat zij aangekomen en uitgeladen zijn.

Art. 249. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De verzekeraar is bovendien aansprakelijk voor de averij, de kosten van de lossing, opslag en herlading, de meerdere vracht en alle andere kosten die gemaakt zijn om de

reste déposé au bureau du conservateur des hypothèques.

Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du bateau, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accompagnée du certificat de jaugeage constatant ce changement, ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau.

§ 7. Lorsque le bateau est immatriculé sur production d'un certificat de jaugeage dressé d'après des règles de jaugeage étrangères, le certificat de jaugeage dressé d'après les prescriptions en vigueur en Belgique, ainsi qu'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau, sont produits au conservateur dans l'année qui suit l'immatriculation.

Les modifications résultant du nouveau jaugeage sont inscrites au registre matricule.

§ 8. La mention du numéro sous lequel le bateau est immatriculé ainsi que la date de l'immatriculation sont portées par le conservateur sur le certificat de jaugeage produit à l'appui de la déclaration.

§ 9. L'immatriculation peut être radiée par le conservateur des hypothèques soit d'office, soit à la demande des intéressés.

Toutefois, la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le bateau et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

Aucune radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à la poste, qui peut être adressée au domicile élu de l'inscrit.

Le conservateur fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage.

Art. 273. [L 1989-04-11/30, art. 9, 003; En vigueur : 01-01-1990] § 1. Sous réserve des paragraphes 2 à 4, sont applicables aux bâtiments de navigation intérieure et aux bâtiments et engins flottants y assimilés par le Roi :

1° les articles 1 à 15 compris, sauf l'article 6, § 5, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après Convention LLMC.

L'article 2, § 1er, lettres d et e, de la Convention LLMC est applicable aux bâtiments de navigation intérieure ainsi qu'aux bâtiments et engins flottants y assimilés.

2° les articles 46, 48 à 58 et 67 de ce Livre.

3° les articles 12 à 14, 16 et 17 de la loi du ... portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 2. Pour l'application du § 1er du présent article la

goederen te bergen.

Art. 250. [W 1997-10-21/30, art. 2, 011; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de kapitein binnen de bij artikel 243 voorgeschreven termijnen geen ander schip heeft kunnen vinden om de goederen weer in te laden en naar de plaats van bestemming te brengen, kan de verzekerde abandonnement doen.

TITEL VII. _ Aanvaring.

Art. 251. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer de aanvaring is toe te schrijven aan toeval, wanneer zij veroorzaakt is door overmacht, of wanneer twijfel rijst omtrent de oorzaken van de aanvaring, wordt de schade gedragen door hen die ze hebben geleden.

Deze bepaling is ook toepasselijk ingeval de schepen of een daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.

Indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één der schepen, komt de vergoeding van de schade ten laste van het schip dat de fout begaan.

In geval van wederzijdse schuld is de aansprakelijkheid van elk der schepen evenredig aan het gewicht van de wederzijds begane fouten; wanneer evenwel die verhouding uit de omstandigheden niet kan worden afgeleid of wanneer de fouten tegen elkander schijnen op te wegen, wordt de aansprakelijkheid gelijkelijk gedeeld.

De schade toegebracht, hetzij aan schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan bagage of andere goederen van de bemanningen, reizigers of andere personen die zich aan boord bevinden, wordt in bovengemelde verhouding gedragen door de schuldige schepen, zonder hoofdelijkheid ten aanzien van derden.

De schuldige schepen zijn hoofdelijk aansprakelijk ten aanzien van derden voor schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens recht van verhaal voor het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het vierde lid van dit artikel dragen moet.

De in de voorgaande bepalingen vastgestelde aansprakelijkheid blijft bestaan ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, ook al is het gebruik van een loods verplicht.

Art. 252. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De rechtsvordering tot vergoeding van schade tengevolge van aanvaring geleden is niet afhankelijk van enig protest of enige andere bijzondere formaliteit.

Art. 253. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De vordering op het

notion de navire de mer est, où elle se trouve dans les articles visés, remplacée par " bâtiment de navigation intérieure .

§ 3. Les limites de responsabilité visées aux articles 6, par. 1 et 4, et 7 de la Convention LLMC, et la base de calcul de la limitation de la responsabilité sont établies par le Roi.

Le Roi peut à tout moment adapter les données ci-dessus en tenant compte de la situation économique.

§ 4. Les créances visées à l'article 2, par. 1er, d et e de la Convention LLMC comprennent aussi les créances de l'autorité causées par des mesures et opérations visées à l'article 14 de la loi visée au par. 1er, 3°.

Art. 274. (Alinéas 1, 2 et 3 abrogés) [L 05-05-1936, art. 61]

(Les articles 89 et 90 du présent livre sont applicables au connaissance prévu par l'article 9 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial.) [L 1997-10-21/30, art. 3, 012; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 275. Le chapitre III du titre III relatif aux avaries et a leur règlement est applicable aux bateaux, à l'exception de l'article 154.

Art. 276. L'assurance fluviale peut avoir pour objet :

Le corps et la quille du bateau;

Les agrès et les appareils;

Les armements et victuailles;

Le fret;

Le prix du passage;

Les marchandises du chargement;

Le profit espéré des marchandises;

(La rémunération de l'équipage;) [L 1977-10-21/30, art. 3, 012; ED ; 07-12-1997]

Le bénéfice d'affrètement;

Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations;

Les sommes employées aux besoins du bateau et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage;

En général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions (de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, en tant qu'elle régit les assurances de personnes.) [L 1992-06-25/32, art. 144, 005; En vigueur : 21-11-1992]

Art. 277. Les dispositions du titre VI du présent livre s'appliquent aux assurances fluviales.

Art. 278. [L 12-08-1911, art. 5] Le titre VII relatif à l'abordage, le titre VIII relatif à l'assistance et au sauvetage, les alinéas 1, 2, 3 et 4 de l'article 270 sont applicables aux (bateaux d'intérieur). [L 1997-10-21/30, art. 3, 012; En vigueur : 07-12-1997]

aanvarend schip wordt ingesteld tegen de kapitein of de eigenaars.

De kapitein is niet persoonlijk aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds schuld of nalatigheid aanwezig is.

Art. 279. (Abrogé) [L 28-11-1928, art. 5]

Art. 254. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein of de eigenaar van het aangevaren schip kan optreden voor rekening van de bemanning, van de derden-afzenders, van de reizigers en van alle andere partijen die door de aanvaring schade hebben geleden.

De rechtsvordering door de kapitein of de eigenaar ingesteld wegens schade aan het schip, houdt het recht van de andere belanghebbenden in stand.

Art. 255. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Na een aanvaring is de kapitein van elk der in aanvaring gekomen schepen gehouden aan het andere schip, zijn bemanning en reizigers hulp te verlenen, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn eigen schip, bemanning en reizigers.

Hij is, binnen de grenzen van het mogelijke, eveneens gehouden aan het andere schip de naam en de thuishaven van zijn schip kenbaar te maken, alsmede de plaats waar het vandaan komt en die waar het heen gaat.

(...)

Art. 256. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De bepalingen van deze titel zijn mede van toepassing op de vergoeding van de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvr, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft toegebracht aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad.

TITEL VIII. - (Hulp en berging). [ingevoegd bij W 12-08-1911, art. 3]

Art. 257. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Iedere daad van hulp of berging, die met gunstige uitslag is bekroond, geeft recht op een billijk loon.

Geen loon is verschuldigd als de verleende hulp zonder gunstige uitslag is gebleven.

In geen geval mag de te betalen som de waarde van de geredde zaken overtreffen.

Art. 258. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Personen die aan de hulpverlening hebben deelgenomen ondanks het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de zijde van het geholpen schip, hebben geen recht op enig loon.

Art. 259. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het slepende schip heeft geen recht op loon voor hulp of berging van het gesleepte schip of zijn lading, dan wanneer het buitengewone diensten heeft bewezen die niet kunnen worden beschouwd als uitvoering van de sleepovereenkomst.

Art. 260. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Ook dan wanneer hulp of berging heeft plaatsgehad tussen schepen die aan dezelfde eigenaar toebehoren, is loon verschuldigd.

Art. 261. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het bedrag van het loon wordt vastgesteld door de overeenkomst der partijen en, bij gebreke daarvan, door de rechter.

Hetzelfde geldt voor de verhouding waarin het loon tussen de bergers moet worden verdeeld en voor de verdeling tussen de eigenaars, de kapiteins en de andere personen in dienst van de schepen die aan de berging hebben deelgenomen.

Art. 262. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Elke overeenkomst betreffende hulp en berging aangegaan tijdens en onder de invloed van het gevaar, kan ten verzoeken van een der partijen door de rechter worden vernietigd of gewijzigd, wanneer deze van oordeel is dat de overeengekomen voorwaarden niet billijk zijn.

In alle gevallen waarin bewezen is dat de toestemming van een der partijen door bedrog of verzwijging waardeloos is gemaakt of waarin het loon in buitengewone mate naar de ene of de andere kant buiten verhouding staat tot de bewezen dienst, kan ten verzoeken van de belanghebbende partij de overeenkomst door de rechter worden vernietigd of gewijzigd.

Art. 263. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De rechter stelt het loon vast naar omstandigheden, daarbij tot grondslag nemende:

a) in de eerste plaats de verkregen uitslag, de moeite en de verdienste van hen die de hulp hebben verleend, het gevaar waarin het geholpen schip, zijn reizigers, bemanning en lading, de bergers en het bergende schip hebben verkeerdt, de gebruikte tijd, de gemaakte kosten en de geleden schade, alsmede het risico van aansprakelijkheid en andere risico's door de bergers gelopen, de waarde van het door hen aan gevaar blootgestelde materieel, waarbij in voorkomend geval rekening moet worden gehouden met de bijzondere uitrusting van het helpende schip;

b) in de tweede plaats de waarde van de geredde zaken.

Dezelfde bepalingen zijn van toepassing op de verdeling waarvan sprake is in artikel 261, tweede lid.

De rechter kan het loon van de bergers verminderen of het hun ontzeggen, wanneer blijkt dat zij door hun schuld de berging of hulp hebben nodig gemaakt, of dat zij zich hebben schuldig gemaakt aan diefstal, heling of andere bedrieglijke handelingen.

Art. 264. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Geen loon is verschuldigd door geredde personen.

Zij die mensenlevens hebben gered ter gelegenheid van de ramp die tot berging of hulp aanleiding heeft gegeven, zijn gerechtigd tot een billijk deel van het loon dat aan de bergers van schip, lading en toebehoren wordt toegekend.

Art. 265. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Iedere kapitein is gehouden, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip, bemanning en reizigers, hulp te verlenen aan eenieder, zij het een vijand, die hij in zee aantreft in levensgevaar.

(...)

TITEL IX. - Middelen van niet-ontvankelijkheid en verjaring. (De titel en de artikelen 266-270 vernummerd bij W 10-02-1908, art. 4 en bij W 12-08-1911, art. 6.)

Art. 266. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van het verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Is het verlies of de beschadiging uiterlijk niet zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

In elk geval zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of schade ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat de goederen zijn of behoorden te zijn afgeleverd.

De regresvorderingen kunnen na het verstrijken van de in het derde lid bepaalde termijn van één jaar worden ingesteld gedurende een termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd

betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven.

Art. 267. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het voorbehoud waarvan sprake is in het vorige artikel, is overbodig, als de staat van de vervoerde zaken op het ogenblik van de inontvangstneming gezamenlijk is vastgesteld, hetzij door partijen, hetzij door deskundigen.

De voorzitter van de rechtbank van koophandel van de loshaven is bevoegd op gewoon verzoekschrift een of drie deskundigen aan te wijzen, met opdracht de staat van de vervoerde goederen vast te stellen, alsmede de oorzaken en het bedrag van de schade te bepalen.

De tegenpartij wordt voor het deskundigenonderzoek opgeroepen bij aangetekende brief.

De beschikking kan bevelen dat de goederen in bewaring worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht.

Zij kan de verkoop van de goederen ten belope van de verschuldigde vracht bevelen.

Verzet tegen de beschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel; het moet worden gedaan uiterlijk de tweede dag na die waarop van de beschikking bericht is ontvangen, zon- en feestdagen niet meegerekend.

(...)

Art. 268. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In geval van gemene averij is de houder van een cognossement, aan wie de kapitein de goederen heeft afgeleverd zonder voorbehoud, niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij houder van het cognossement was voor rekening van een derde en dat hij de goederen niet meer in zijn bezit heeft. In zodanig geval kan de kapitein rechtstreeks optreden tegen hem die eigenaar van de goederen was op het ogenblik van de aflevering, doch hij is aansprakelijk tegenover de massa ten belope van hetgeen in de omslag voor deze goederen is verschuldigd.

Art. 269. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Alle rechtsvorderingen, ontstaan uit een bodemerijcontract, uit een charterpartij of, onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 266, uit een cognossement, verjaren door verloop van drie jaar, ingaande:

1° de dag dat de schuldvordering opeisbaar wordt,

indien het een bodemerijcontract betreft;

2° de dag dat de reis eindigt, indien het een charterpartij of een cognossement betreft.

Art. 270. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voorts verjaren:

- de rechtsvorderingen tot vergoeding van schade door aanvaring, twee jaar na het voorval; voor het instellen van de verhaalsvorderingen door het voorlaatste lid van artikel 251 toegelaten, is de termijn een jaar; deze verjaring begint eerst te lopen vanaf de dag van de betaling;

- de rechtsvorderingen tot betaling van hulp- en bergloon, twee jaar na de dag waarop de hulp- of bergingswerkzaamheden zijn geëindigd;

- de rechtsvorderingen wegens gemene averij, een jaar na de dag van het voorval;

- de rechtsvorderingen tot betaling van vracht en van loon van de officieren, matrozen en andere schepelingen, een jaar na het eindigen van de reis;

- de rechtsvorderingen wegens voeding aan de matrozen verstrekt op last van de kapitein, een jaar na de levering;

- de rechtsvorderingen wegens het leveren van zaken die noodzakelijk zijn voor de uitrusting en de bevoorrading van het schip, een jaar na de levering;

- de rechtsvorderingen wegens loon van werklieden en wegens gedaan werk, een jaar na de oplevering van het werk;

- de rechtsvorderingen tot aflevering van goederen, een jaar na de aankomst van het schip.

TITEL X. - Binnenschepen. [De titel en de artikelen 271-279 ingevoegd bij W 10-02-1908, art. 6, en vernummerd bij W 12-08-1911, art. 6.]

Art. 271. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voor de toepassing van deze wet worden als binnenschepen beschouwd, de vaartuigen, gewoonlijk gebruikt of bestemd voor de vaart in de (binnenwateren) ten behoeve van personen- of goederenvervoer, visserij, sleepvaart, baggerwerk of enige andere winstgevendende scheepvaartverrichting.

Voor de toepassing van deze wet worden met binnenschepen gelijkgesteld alle vaartuigen van minder dan 25 ton die gewoonlijk ter zee worden gebruikt voor soortgelijke verrichtingen.

Art. 272. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Titel I van dit boek, met uitzondering van de artikelen 1 en 23, § 1, 5°, is van toepassing op de binnenschepen.

De woorden "zeeschip" en "register der zeeschepen", worden, waar zij voorkomen in titel I, respectievelijk vervangen door de woorden "binnenschip" en "register van teboekstelling".

Aldus vervangen bij art. 11 van de wet van 2 april 1965, daarna vervangen bij artikel 26 van de wet van 21 december 1990.

Art. 272bis. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Elk binnenschip reeds gebouwd of in aanbouw kan op aanvraag van de belanghebbenden, worden teboekgesteld onder een speciaal nummer.

Teboekstelling geschiedt op aangifte door de belanghebbenden op het door de Koning aangewezen kantoor der hypotheekbewaringen.

Binnenschepen worden hierna "schip" genoemd.

§ 2. Met het oog op de teboekstelling van het schip, moeten de eigenaars bij de hypotheekbewaarder een aangifte indienen met opgave van:

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

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

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

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

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

b) als het een handelsvennootschap betreft, haar handelsnaam of benaming, haar maatschappelijke zetel en de plaats van haar hoofdinrichting, plaats en datum van haar oprichting, naam, voornamen, nationaliteit en woonplaats van de hoofdelijk aansprakelijke vennoten, van de beheerders of van de zaakvoerders.

§ 3. Indien verscheidene natuurlijke personen of rechtspersonen op het schip rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aangifte aard en hoegrootheid van die rechten en geeft zij voor ieder van die personen de in § 2 genoemde gegevens op.

§ 4. Bij de aangifte moeten de volgende stukken worden gevoegd:

1° het nationaliteitsbewijs van ieder van de personen en de statuten van ieder van de handelsvennootschappen die eigenaar of medeëigenaar zijn;

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

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

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

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

De aangifte bevat de in § 2 genoemde gegevens voor zover die kunnen worden verstrekt. Bij de aangifte worden de in § 4, 1° en 2°, genoemde stukken gevoegd. Binnen dertig dagen nadat het schip voltooid is, worden die gegevens door de belanghebbenden aangevuld en wordt de meetbrief voorgelegd, samen met een duplicaat dat ten kantore blijft berusten.

§ 6. Van elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de gegevens die luidens dit artikel moeten voorkomen in de aangifte en in de met het oog op teboekstelling over te leggen stukken, moet binnen dertig dagen nadat het zich heeft voorgedaan, door de aangevers aan de bewaarder kennis worden gegeven opdat het in het register van teboekstelling wordt geboekt. Bij overlijden van de aangever of aangevers rust de voormelde verplichting op de erfgenamen of legatarissen, evenwel met dien verstande dat de termijn van dertig dagen ingaat op het tijdstip waarop dezen kennis krijgen van het feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de in dit artikel bedoelde gegevens.

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

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

§ 7. Wanneer het schip teboekgesteld is op overlegging van een meetbrief opgemaakt volgens buitenlandse metingsregelen, wordt de meetbrief, opgemaakt volgens de in België geldende voorschriften, samen met een duplicaat van dat document, dat ten kantore blijft berusten, aan de bewaarder voorgelegd binnen het jaar na de teboekstelling.

Wijzigingen die uit de nieuwe meting voortvloeien, worden in het register van teboekstelling

opgetekend.

§ 8. De bewaarder tekent het nummer waaronder het schip is teboekgesteld en de datum van de teboekstelling aan op de meetbrief die tot staving van de aangifte wordt voorgelegd.

§ 9. De teboekstelling kan door de hypotheekbewaarder worden doorgehaald, hetzij van ambtswege, hetzij op verzoek van belanghebbenden.

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

Geen teboekstelling mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de datum waarop alle bij de hypotheekbewaring ingeschreven schuldeisers en alle derden, die er een exploit van beslag lieten inschrijven, door de bewaarder op de hoogte zijn gebracht. Die kennisgeving geschiedt bij een ter post aangetekende brief die aan de gekozen woonplaats van de ingeschrevene mag worden gezonden.

De bewaarder vermeldt de doorhaling op de meetbrief.)

Ingevoegd bij artikel 12 van de wet van 2 april 1965 daarna vervangen bij artikel 27 van de wet van 21 december 1990.

Art. 273. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Onder voorbehoud van de §§ 2 tot 4 zijn van toepassing op de binnenvaartuigen en op de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmede gelijkgesteld:

1° de artikelen 1 tot en met 15, behalve artikel 6, § 5, van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen, gesloten te Londen op 19 november 1976, verder LLMC-Verdrag genoemd.

Art. 2, § 1, litterae d en e, van het LLMC-Verdrag is van toepassing op de binnenvaartuigen en de daarmede gelijkgestelde vaartuigen en drijvende tuigen.

2° De artikelen 46, 48 tot 58 en 67 van dit Boek.

3° De artikelen 12 tot 14, 16 en 17 van de wet houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

§ 2. Voor de toepassing van § 1 wordt het begrip schip, waar het voorkomt in de aangeduide artikelen, vervangen door "binnenvaartuig".

§ 3. De aansprakelijkheidsgrenzen vermeld in de artikelen 6, §§ 1 en 4 en 7 van het LLMC-Verdrag, en de grondslag van de berekening van de aansprakelijkheidsbeperking worden vastgesteld door de Koning.

De Koning is bevoegd om deze gegevens te allen tijde aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.

§ 4. De vorderingen vermeld in artikel 2, § 1, litterae

d en e van het LLMC-Verdrag omvatten mede de vorderingen van de overheid wegens de maatregelen en verrichtingen vermeld in artikel 14 van de wet vermeld in § 1, 3°.

Art. 274. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] (Het eerste, het tweede en het derde lid opgeheven) [W 05-05-1936, art. 61]

De artikelen 89 en 90 van dit boek zijn mede van toepassing op het cognossement bedoeld in artikel 9 van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting.

Art. 275. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Hoofdstuk III van titel III betreffende averij en averijregeling, behalve artikel 154, is mede van toepassing op de binnenschepen.

Art. 276. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De binnenvaartverzekering kan omvatten:

het casco en de kiel van het schip;

het tuig en de takelage;

de uitrusting en de mondvoorraad;

de vracht;

het passagegeld;

de ingeladen goederen;

de uit de goederen verwachte winst;

(het loon van de bemanning);

de winst op de bevrachting;

het makelaarsloon en het commissieloon op aankoop, verkoop en consignatie;

de geldsommen voor en tijdens de reis besteed ten behoeve van het schip en van de verzending van de goederen;

in het algemeen, alle op geld waardeerbare zaken of waarden die aan scheepvaartrisico onderhevig zijn, onverminderd de bepalingen (van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, in zoverre zij betrekking heeft op de persoonsverzekeringen.

Art. 277. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De bepalingen van titel VI zijn van overeenkomstige toepassing op de binnenvaartverzekering.

Art. 278. [W 1997-10-21/30, art. 2, 012; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Titel VII betreffende de aanvaring, titel VIII betreffende hulp en berging, de leden 1, 2, 3 en 4 van artikel 270, zijn van overeenkomstige toepassing.

Art. 279. (Opgeheven) [W 28-11-1928 (II), art. 5]

5 JUNI 1928. - Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij.

5 JUIN 1928. - Loi portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime

Inleidende bepalingen.

Artikel 1. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De feiten die dit wetboek strafbaar stelt, zijn scheepvaartmisdrijven.

Feiten waarop het tuchtstraffen stelt, zijn vergrijpen tegen de tucht.

Feiten waarop het correctionele straffen stelt, zijn wanbedrijven.

Feiten waarop het criminele straffen stelt, zijn misdaden.

Art. 2. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Overtredingen, wanbedrijven en misdaden, in dit wetboek niet omschreven, worden vastgesteld en gestraft overeenkomstig de gewone wetten.

Art. 3. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De bepalingen van dit wetboek zijn van toepassing op ieder die is ingeschreven op de monsterrol van een Belgisch koopvaardijship of vissersvaartuig of die aan boord is toegelaten om de reis mee te maken.

Op de ingeschrevenen op de monsterrol zijn zij van toepassing vanaf het tijdstip vastgesteld voor de aanvang van hun dienst aan boord tot en met hun afmonstering.

Passagiers zijn slechts gedurende hun verblijf aan boord onderworpen aan het tuchtrecht; zij mogen het schip te allen tijde verlaten, behalve wanneer zij aan boord worden gehouden om, wegens een misdaad of een zwaar wanbedrijf, als dader of medeplichtige te worden overgeleverd aan het gerecht.

Ingeval het schip verloren gaat door schipbreuk, oorlogsgeweld of enige andere oorzaak, blijven de personen bedoeld in het tweede lid van dit artikel aan deze rechtsregeling onderworpen, totdat zij ter beschikking van een Belgische autoriteit kunnen worden gesteld.

Hetzelfde geldt voor degenen die op bevel van een Belgische autoriteit ingescheept worden om gerepatrieerd te worden.

In afwijking van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, zijn de straffen, gesteld bij de artikelen 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45bis, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 en 61, toepasselijk op ieder die schuldig is aan de aldaar omschreven misdrijven.

Art. 4. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voor de toepassing van dit wetboek wordt verstaan onder:

"kapitein": ieder aan wie het gezag over het schip is toevertrouwd of die dat gezag feitelijk voert;

Dispositions préliminaires.

Article 1. Les infractions établies par le présent Code sont des infractions maritimes.

Les infractions qu'il punit de peines disciplinaires sont des fautes de discipline.

Les infractions qu'il punit de peines correctionnelles sont des délits.

Les infractions qu'il punit de peines criminelles sont des crimes.

Art. 2. Les contraventions, délits et crimes non énoncés dans le présent Code seront constatés et punis conformément aux lois ordinaires.

Art. 3. Sont assujetties aux dispositions du présent Code, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce ou de pêche ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage.

Les personnes inscrites au rôle d'équipage y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord, jusques et y compris le moment de leur débarquement régulier.

Les passagers ne sont assujettis à la juridiction et aux peines en matière de discipline que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'ils seront toujours libres de quitter, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs, ou complices d'un crime ou d'un délit grave.

Les personnes mentionnées à l'alinéa 2 du présent article continuent d'être placées sous ce régime en cas de perte du navire par naufrage, chance de guerre ou autre cause, jusqu'à ce qu'elles aient pu être remises à une autorité belge.

Il en est de même des personnes qui, sur l'ordre d'une autorité belge, auront été embarquées pour être rapatriées.

(Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de cet article, les peines prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45bis, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 et 61, s'appliquent à toute personne coupable d'avoir commis les infractions qui y sont visées.) [L 13-09-1974, art. 1]

Art. 4. Pour l'application du présent Code :

Le terme " capitaine " désigne toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait.

Le terme " officier " désigne, outre le second, les lieutenants et les mécaniciens, les chefs commissaires de bord, les médecins, les radio-télégraphistes, ainsi que toute personne portée comme officier au rôle d'équipage.

L'expression " hommes d'équipage " désigne les personnes inscrites au rôle d'équipage, y compris les

"officiëren": benevens de stuurman, de luitenants en de werktuigkundigen, de hoofdadministrateurs, de scheepsarts, de radiotelegrafisten, alsmede ieder die als officier op de monsterrol is ingeschreven;

"schepelingen" of "bemanning": zij die op de monsterrol ingeschreven zijn, officieren inbegrepen;

"scheepsgezellen": zij die op de monsterrol ingeschreven zijn, officieren uitgezonderd;

"passagiers": zij die, zonder lid te zijn van de bemanning, aan boord zijn toegelaten om de reis mee te maken;

"opvarenden": de schepelingen en de passagiers;

"aan boord": op het schip met inbegrip van zijn vaste of niet vaste middelen tot verbinding met de wal;

"in het buitenland" en "vreemde havens": elke buiten het Rijk gelegen plaats;

"Rijk" en "wateren of havens van het Rijk": België (...) en de Belgische wateren of havens (...). [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, de laatste zin gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 1° van deze wet.]

Art. 5.[W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein heeft over ieder die zich aan boord bevindt, het gezag dat vereist is voor de handhaving van de orde, voor de veiligheid van schip, opvarenden en lading, alsmede voor de goede afloop van de reis.

Hij kan alle daartoe dienstige dwangmiddelen gebruiken en ieder die aan boord is, opvorderen om hem daarin bij te staan.

In de havens handelt hij in samenwerking met (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) of de Belgische consul. In geval van nood kan hij een beroep doen op de plaatselijke overheid. [W 1999-05-03/30, art. 36, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

[1 Om het schip te beschermen tegen piraterij zoals omschreven in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, kan de kapitein een beroep doen op de ploeg van agenten van de vergunde maritieme veiligheidsonderneming waarop de geregistreerde eigenaar of exploitant beroep doet in overeenstemming met de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, die daartoe werd aan boord genomen.]¹

(1)[W 2013-01-16/03, art. 28, 010; Inwerkingtreding : 30-01-2013]

TITEL I. - Strafbepalingen.

HOOFDSTUK I. - Straffen.

Art. 6. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004;

officiërs.

Le terme " marin " désigne toute personne inscrite au rôle d'équipage, à l'exclusion des officiers.

Le terme " passagers " désigne les personnes qui, sans faire partie de l'équipage, sont admises à bord en vue d'effectuer le voyage.

L'expression " personnes embarquées " désigne à la fois les hommes d'équipage et les passagers.

L'expression " à bord " désigne le navire, et ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre.

(Les expressions "à l'étranger" et "ports étrangers" désignent tout endroit situé hors du Royaume.

Les expressions "Royaume" et "eaux ou ports du royaume" désignent la Belgique et les eaux ou ports belges".) [L 1997-10-21/30, art. 5, 004; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 5.Le capitaine a, sur quiconque se trouve à bord, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes et de la cargaison, ainsi que la bonne fin de l'expédition.

Il peut employer à ces fins tous les moyens utiles de coercition et requérir quiconque se trouve à bord de lui prêter main-forte.

Dans les ports, le capitaine agit avec le concours (de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) ou du consul de Belgique. Il peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de l'autorité locale. [L 1999-05-03/30, art. 36, 006; En vigueur : 01-04-1999]

[1 Pour protéger le navire contre la piraterie tel que définie dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer, le capitaine peut faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant inscrit fait appel conformément à la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime, qui a été embarquée à cet effet.]¹

(1)[L 2013-01-16/03, art. 28, 010; En vigueur : 30-01-2013]

TITRE I. - De la pénalité.

CHAPITRE I. - Des peines.

Art. 6. Les peines applicables aux fautes de discipline sont :

A. Pour les marins :

La retenue de un à dix jours de salaire, ou de dix à cent francs si l'équipage est engagé à la part.

B. Pour les officiers :

La retenue de un à quinze jours de traitement.

C. Pour les passagers :

Passagers de cabine : la consigne en chambre

Inwerkingtreding : 07-12-1997] Op vergrijpen tegen de tucht staan de volgende straffen:

A. voor scheepsgezellen:

inhouding van een dag tot tien dagen loon, of van tien frank tot honderd frank, wanneer de bemanning op aandeel in de winst in dienst is genomen;

B. voor officieren:

inhouding van een dag tot vijftien dagen wedde;

C. voor passagiers:

hutpassagiers: kamerarrest van ten hoogste vier dagen;

tussendeckspassagiers: verbod, voor ten hoogste vier dagen, om meer dan twee uren per dag op het dek te komen.

Art. 7. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De correctionele straffen zijn gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en geldboete van ten minste zesentwintig frank.

Art. 8. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De criminele straffen zijn de straffen genoemd in artikel 7 van het Strafwetboek.

HOOFDSTUK II. - Misdrijven en bestraffing.

Afdeling I. - Vergrijpen tegen de tucht.

Art. 9. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De vergrijpen tegen de tucht zijn:

1° gewone ongehoorzaamheid;

2° niet tijdig op zijn post zijn;

3° afwezigheid tijdens de wacht;

4° gebrek aan waakzaamheid op de wacht, en met name slapen aan het roer, op de uitkijk, bij de machines of gedurende enige bewakingsdienst;

5° dronkenschap tijdens de dienst, zonder rustverstoring;

6° twist op zee of tijdens de dienst;

7° onregelmatige afwezigheid van boord, buiten de gevallen van artikel 22;

8° tersluiks aan boord brengen van sterkedrank of wijn voor verbruik op het schip;

9° opzettelijke beschadiging van scheepsmaterieel, buiten het geval van artikel 15;

10° gebruik van scheepsmaterieel, zonder verlof;

11° oneerbiedigheid jegens meerderen en, in het algemeen, elk feit dat aan nalatigheid of luiheid te wijten is, alsmede elke lichte tekortkoming ter zake van de orde of de scheepsdienst.

Die vergrijpen worden gestraft met de bij artikel 6 gestelde straffen, naar keuze van de gezagdragers in artikel 71 genoemd.

Wanneer een van de vergrijpen tegen de tucht, vermeld onder 1° tot 6°, 10° en 11° hierboven, op zee

pendant quatre jours au plus.

Passagers d'entrepont : l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus.

Art. 7. Les peines correctionnelles sont l'emprisonnement de huit jours à cinq ans et l'amende de vingt-six francs au moins.

Art. 8. Les peines en matière criminelle sont les mêmes que celles spécifiées à l'article 7 du Code pénal.

CHAPITRE II. - Des infractions et de leur répression.

Section 1. - Des fautes de discipline.

Art. 9. Les fautes de discipline sont :

1° La désobéissance simple;

2° La négligence à prendre son poste;

3° Le manque au quart;

4° Le défaut de vigilance pendant le quart, et notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, de service dans les machines ou en service quelconque de garde;

5° L'ivresse sans désordre en service;

6° Les disputes en mer ou en service;

7° L'absence irrégulière du bord, hors les cas prévus à l'article 22 ci-après;

8° L'embarquement clandestin de boissons fortes ou de vin pour la consommation à bord;

9° La dégradation volontaire de matériel du bord, hors le cas prévu à l'article 15 ci-après;

10° L'emploi sans autorisation du matériel du bord;

11° Le manque de respect aux supérieurs, et généralement tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère.

Ces fautes seront punies des peines spécifiées à l'article 6 ci-dessus au choix des autorités désignées à l'article 71 ci-après.

Toutefois, la retenue de salaire ou de traitement ne peut être inférieure à trois jours ou à cinquante francs pour les fautes de discipline sous les 1° à 6°, 10° et 11° ci-dessus, lorsqu'elles ont été commises en mer.

Section 2. - Des délits et des crimes maritimes.

Art. 10. [L 2006-05-15/38, art. 4, 005; En vigueur : 18-06-2006] Les hommes d'équipage qui, pendant un même voyage, se rendent coupables de fautes de discipline répétées, sont punis d'une amende de vingt-six euros à trois cents euros.

Si toutefois il est prouvé qu'une des fautes commises a eu pour effet de mettre en péril la

wordt begaan, mag niet minder dan het bedrag van drie dagen loon of wedde of vijftig frank worden ingehouden.

Afdeling II. - Scheepvaartmisdaden en -wanbedrijven.

Art. 10. [W 2006-05-15/38, art. 4, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006] Schepelingen die zich tijdens éézelfde reis schuldig maken aan herhaalde vergrijpen tegen de tucht worden gestraft met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro.

Indien evenwel bewezen is dat één der gepleegde vergrijpen de veiligheid van het schip of zijn opvarenden in gevaar heeft gebracht, worden zij gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig euro tot driehonderd euro of met een van deze straffen alleen.

Art. 11. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Dronkenschap aan boord of tijdens de dienst, met rustverstoring, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 12. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die zich bedrinkt gedurende de tijd dat hij belast is met het voeren van het schip, wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 13. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het maken van vuur op plaatsen aan boord waar zulks verboden is, of die plaatsen betreden met vuur of met voorwerpen of stoffen die brand kunnen veroorzaken, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 14. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien door die handelingen brand aan boord is ontstaan, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en met geldboete van vijftig frank tot duizend frank of met een van die straffen alleen.

Art. 15. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Opzettelijke vernieling, onbruikbaarmaking of achterlating van scheepsmaterieel wordt gestraft met gevangenisstraf

sécurité du navire ou des personnes embarquées, ils sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six euros à trois cents euros ou de l'une de ces peines seulement.

Art. 11. L'ivresse avec désordre à bord ou en service sera punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois, et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 12. Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de cent francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 13. Le fait d'avoir allumé des feux ou d'avoir circulé dans les lieux où cela est interdit, à bord, avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 14. Si le fait a eu pour conséquence un incendie à bord, le coupable sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de cinquante francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 15. La destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord, commis volontairement, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 16. Tout capitaine ou officier qui volontairement aura dégradé ou laissé dégrader le matériel du bord sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 17. Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, aura embarqué, détenu ou débarqué des objets dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur en frais et dommages, sera punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Le capitaine pourra saisir ou faire jeter à la mer les objets de fraude ou de contrebande, ainsi que les armes et munitions embarquées clandestinement, dès qu'il aura connaissance de leur présence à bord.

Art. 18. Tout capitaine qui en faisant ou en autorisant la fraude ou la contrebande, à l'insu des armateurs, aura donné lieu soit à la confiscation du

van vijftien dagen tot een jaar en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 16. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein of officier die opzettelijk scheepsmaterieel beschadigt of laat beschadigen, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot een jaar en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 17. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De opvarende die, buiten weten van de kapitein of de reder, voorwerpen aan boord brengt of heeft, dan wel van boord brengt, waarvan de inbeslagneming kosten zou meebrengen voor de kapitein of de reder, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

De kapitein mag de smokkelwaar of de contrabande, alsmede tersluiks aan boord gebrachte wapens en munitie aanslaan of over boord doen werpen, zodra hij kennis heeft van hun aanwezigheid aan boord.

Art. 18. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die, buiten weten van de reders, smokkelwaar of contrabande verhandelt of laat verhandelen en daardoor oorzaak is dat het schip of de lading geheel of ten dele verbeurd wordt verklaard of dat een geldboete ten laste van het schip wordt opgelegd, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot drie jaar.

Art. 19. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Diefstal aan boord wordt gestraft met de straffen en volgens de onderscheidingen van het gewone Strafwetboek, doch, indien het misdrijf gepleegd is door de kapitein of door schepelingen, mogen die straffen niet lager zijn dan die voor huisdiefstal.

Art. 20. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Opzettelijke vervalsing van levensmiddelen door vermenging met niet schadelijke stoffen wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Wordt de vervalsing gepleegd door middel van schadelijke stoffen, dan is de gevangenisstraf zes maanden tot drie jaar en de geldboete vijftig frank tot vijfhonderd frank.

navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, sera condamné à un emprisonnement de trois mois à trois ans.

Art. 19. Les vols commis à bord seront punis des peines comminées par le Code pénal ordinaire selon les distinctions établies par ce Code, sans que toutefois ces peines puissent être inférieures à celles prévues pour les vols domestiques, si le délit est commis par le capitaine ou les hommes d'équipage.

Art. 20. L'altération volontaire de vivres par le mélange de matières non malfaisantes sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Si l'altération a été commise à l'aide de matières malfaisantes, l'emprisonnement sera de six mois à trois ans et l'amende de cinquante francs à cinq cents francs.

Art. 21. (Abrogé) [L 2006-05-15/38, art. 10, 005; En vigueur : 18-06-2006]

Art. 22. [L 2006-05-15/38, art. 5, 005; En vigueur : 18-06-2006] Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manoeuvre ou de garde, aura quitté son poste avant d'avoir été relevé ou qui est absent du bord alors qu'il était chargé d'un service de garde ou de sécurité ou tout marin absent du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage du navire dans un port, qui aura ainsi mis en péril la sécurité du navire ou des personnes embarquées, sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cinquante euros à trois cents euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 23. [L 2006-05-15/38, art. 6, 005; En vigueur : 18-06-2006] Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69, alinéa 2 du Code pénal, tout Belge ou tout étranger qui par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, aura, même en dehors du territoire du Royaume, incité aux délits visés à l'article 22 ou encouragé à les commettre, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois.

Art. 24. Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, aura rompu son contrat et abandonné son navire sera puni : si le navire était en sécurité dans un port, d'un emprisonnement d'un mois à deux ans; si le navire était en rade foraine, d'un emprisonnement de six mois à trois ans; et si le navire était en mer, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

Art. 21. (Opgeheven) [W 2006-05-15/38, art. 10, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006]

Art. 22. [W 2006-05-15/38, art. 5, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006] Elke schepeling die, aan het roer of op de uitkijk staande of zich op een bedienings- of wachtpost bevindende, zijn post zou hebben verlaten alvorens te zijn afgelost of die belast is met een wacht of veiligheidsdienst en van boord afwezig is of een zeeman die na het tijdstip gesteld voor de aanvang van de afvaartverrichtingen van het schip in een haven van boord afwezig is en daardoor de veiligheid van het schip of van de opvarenden in gevaar heeft gebracht wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maanden en een boete van vijftig euro tot driehonderd euro of met een van die straffen alleen.

Art. 23. [W 2006-05-15/38, art. 6, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006] Onverminderd de bepalingen van de artikelen 66, 67 en 69, tweede lid van het Strafwetboek wordt elke Belg en elke vreemdeling die door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van het Rijk, tot de bij artikel 22 voorziene wanbedrijven aanzet of tot het plegen ervan aanmoedigt, gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand. tweede lid, van het Strafwetboek, wordt met de bij het vorige artikel gestelde straffen gestraft iedere Belg of vreemdeling die door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of van macht, misdadige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van het Rijk aanzet of aanmoedigt tot het plegen van het misdrijf omschreven in het vorige artikel.

Art. 24. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die, buiten het geval van overmacht, zijn arbeidsovereenkomst verbreekt en zijn schip verlaat, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar indien het veilig in een haven ligt, met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar indien het op een open rede ligt, met gevangenisstraf van een jaar tot vijf jaar indien het in zee is.

Art. 25. (Opgeheven) [W 2006-05-15/38, art. 10, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006]

Art. 26. [W 2006-05-15/38, art. 7, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006] Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met één van die straffen alleen elke opvarende die uitdrukkelijk weigert te gehoorzamen aan de bevelen die door de kapitein of

Art. 25. (Abrogé) [L 2006-05-15/38, art. 10, 005; En vigueur : 18-06-2006]

Art. 26. [L 2006-05-15/38, art. 7, 005; En vigueur : 18-06-2006] Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne embarquée qui aura formellement refusé d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou en son nom par les officiers, en vue du salut et sécurité du navire et des personnes embarquées.

Art. 27. [L 2006-05-15/38, art. 8, 005; En vigueur : 18-06-2006] Les dispositions de l'article 26 s'appliquent également aux officiers.

Art. 28. [L 2006-05-15/38, art. 9, 005; En vigueur : 18-06-2006] Les hommes d'équipage qui se seront rendus collectivement coupables des délits visés à l'article 26 seront punis de la réclusion s'ils sont officiers, les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

Art. 29. La rébellion contre le capitaine ou contre un officier du bord, telle qu'elle est qualifiée par l'article 269 du Code pénal, sera punie des peines prévues aux articles 271, 272 et 274 du même Code, suivant les distinctions y établies.

La rébellion commise par plus du tiers de l'équipage sera punie de la (réclusion de cinq ans à dix ans). [L 2003-01-23/42, art. 108, 007; En vigueur : 13-03-2003]

Art. 30. Toute personne embarquée qui aura outragé par paroles, faits, gestes ou menaces, le capitaine, un officier du bord, (un agent chargé du contrôle de la navigation, l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) (...) ou un consul dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions sera punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. [L 1997-10-21/30, art. 5, 004; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 37, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Art. 31. Sera punie des peines prévues [1 à l'article 280]1 du Code pénal suivant les distinctions y établies, et sans préjudice de l'application des articles 399, alinéa 2, 400 et 401 du même Code, toute personne embarquée qui aura frappé l'une des personnes spécifiées à l'article précédent, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

(1)[L 2010-03-08/08, art. 6, 009; En vigueur : 09-04-2010]

de officieren in zijn naam worden gegeven met het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en van zijn opvarenden.

Art. 27. [W 2006-05-15/38, art. 8, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006] De bepalingen van artikel 26 zijn eveneens van toepassing op de officieren.

Art. 28. [W 2006-05-15/38, art. 9, 005; Inwerkingtreding : 18-06-2006] De schepelingen die zich gezamenlijk schuldig maken aan de bij het artikel 26 voorziene misdrijven worden gestraft, indien het officieren zijn, met opsluiting en de overigen met een gevangenisstraf van één tot vijf jaar.

Art. 29. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Weerspannigheid als omschreven in artikel 269 van het Strafwetboek, gepleegd tegenover de kapitein of tegenover een officier van het schip, wordt gestraft met de straffen gesteld bij de artikelen 271, 272 en 274 van hetzelfde wetboek, volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen.

Weerspannigheid gepleegd door meer dan eenderde van de bemanning, wordt gestraft met (opsluiting van vijf jaar tot tien jaar). [W 2003-01-23/42, art. 108, 007; Inwerkingtreding : 13-03-2003]

Art. 30. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De opvarende die de kapitein, een officier van het schip, (een met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar, de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) (...) of een consul, in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van hun bediening, smaadt door woorden, daden, gebaren of bedreigingen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 2° van deze wet.] [W 1999-05-03/30, art. 37, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Art. 31. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De opvarende die slagen toebrengt aan een van de in het vorige artikel genoemde personen in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van hun bediening, wordt gestraft met de straffen gesteld [1 bij artikel 280]1 van het Strafwetboek, volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen, onverminderd de toepassing van de artikelen 399, tweede lid, 400 en 401 van hetzelfde wetboek.

Art. 32. Celui qui aura fait partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, sera puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans.

On entend par complot, la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

Art. 33. [L 2003-01-23/42, art. 109, 007; En vigueur : 13-03-2003] Ceux qui par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'empareront du navire seront punis de réclusion de dix ans à quinze ans.

S'ils sont officiers ou chefs du complot, ils seront passibles de réclusion de quinze ans à vingt ans.

Art. 34. Dans le cas prévu par l'article 33 ci-dessus, les peines seront celles (de la réclusion de quinze ans à vingt ans ou de vingt ans à trente ans), si les violences ou les menaces ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave. [L 2003-01-23/42, art. 110, 007; En vigueur : 13-03-2003]

Les mêmes peines seront appliquées si les coupables ont soumis des personnes à des tortures corporelles.

Art. 35. Si les violences ou les menaces exercées sans intention de donner la mort, l'on pourtant causée, les coupables seront condamnés selon la distinction établie par l'article 33 ci-dessus (à la réclusion de vingt à trente ans) ou à (la réclusion à perpétuité). [L 1996-07-10/42, art. 3 et art. 15, 003; En vigueur : 11-08-1996] [L 2003-01-23/42, art. 111, 007; En vigueur : 13-03-2003]

Art. 36. Le meurtre commis pour faciliter le crime prévu à l'article 33 sera puni (de la réclusion à perpétuité). [L 1996-07-10/42, art. 15, 003; En vigueur : 11-08-1996]

Art. 37. Les peines comminées par les articles 33 et 36 ci-dessus seront appliquées lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables.

Art. 38. Il ne sera prononcée aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés aux articles 28, 29, 32 et 33 ci-dessus, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du capitaine ou d'un officier.

Dans le cas des articles 29, 32 et 33 ci-dessus, les actes de résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

(1)[W 2010-03-08/08, art. 6, 009; Inwerkingtreding : 09-04-2010]

Art. 32. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Hij die deelneemt aan een samenspanning tegen de veiligheid, de vrijheid of het gezag van de kapitein, wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar.

Onder samenspanning wordt verstaan het besluit om te handelen, na beraming genomen door verscheidene personen, waaronder ten minste twee opvarenden.

Art. 33. [W 2003-01-23/42, art. 109, 007; Inwerkingtreding : 13-03-2003] Zij die zich door bedrog, geweld of bedreigingen jegens de kapitein meester maken van het schip, worden gestraft met opsluiting van tien jaar tot vijftien jaar.

Zijn zij officier of leider van de samenspanning, dan worden zij gestraft met opsluiting van vijftien jaar tot twintig jaar.

Art. 34. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In het geval van artikel 33 zijn de straffen (opsluiting van vijftien jaar tot twintig jaar of van twintig jaar tot dertig jaar), indien het geweld of de bedreiging hetzij een ongeneeslijk lijkende ziekte, hetzij een blijvende ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid, hetzij het volledig verlies van het gebruik van een orgaan, hetzij een zware verminking veroorzaakt. [W 2003-01-23/42, art. 110, 007; Inwerkingtreding : 13-03-2003]

Dezelfde straffen worden opgelegd aan de schuldigen die lichamelijke folteringen hebben gepleegd.

Art. 35.[W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de bedreiging of het geweld, gepleegd zonder het oogmerk om te doden, toch de dood veroorzaakt, worden de schuldigen, volgens de onderscheiding in artikel 33, veroordeeld tot (opsluiting van twintig jaar tot dertig jaar) of tot (levenslange opsluiting). [W 1996-07-10/42, art. 15; 003; Inwerkingtreding : 11-08-1996] [W 2003-01-23/42, art. 111, 007; Inwerkingtreding : 13-03-2003]

Art. 36.[W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Doodslag gepleegd om de in artikel 33 omschreven misdaad te vergemakkelijken, wordt gestraft met (levenslange opsluiting). [W 1996-07-10/42, art. 15, 003; Inwerkingtreding : 11-08-1996]

Art. 37. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De straffen gesteld bij

Art. 39. Tout capitaine, tout officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui aura abusé de son autorité ou qui aura ordonné, autorisé ou toléré un abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Sera puni des mêmes peines le capitaine, l'officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui se sera rendu coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée.

Tout capitaine qui, sans motifs légitimes, aura, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions usé, fait ou laissé user de violence, sera puni conformément aux articles 257 et 266 du Code pénal.

Art. 40. Tout capitaine qui aura favorisé soit expressément, soit tacitement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manoeuvre et la direction du navire et aura consenti à n'être que porteur d'expédition, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 41. Quiconque aura indûment pris le commandement d'un navire ou y aura indûment exercé des fonctions pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

La même peine sera prononcée contre le propriétaire ou l'armateur qui se sera rendu complice des faits prévus à l'alinéa précédent.

Art. 42. Tout capitaine qui, irrégulièrement, embarquera ou débarquera un homme d'équipage, ou admettra un passager à son bord, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 43. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un but de lucre, se sera livré au placement des marins ou aura procuré ou fait procurer un emploi à bord d'un navire.

Art. 44. [L 13-09-1974, art. 2] § 1. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque se trouve sans le

de artikelen 33 en 36 zijn ook van toepassing als de voltooiing van de misdaad wordt verhinderd door omstandigheden onafhankelijk van de wil van de schuldigen.

Art. 38. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Geen straf wordt uitgesproken tegen hen die aan de feiten omschreven in de artikelen 28, 29, 32 en 33 deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de kapitein of van een officier.

In de gevallen van de artikelen 29, 32 en 33 kunnen de daden van verzet van de kapitein en van de hem trouw gebleven personen, met inachtneming van de omstandigheden, beschouwd worden als noodweer.

Art. 39. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein, de officier of enig ander met gezag aan boord bekleed persoon, die misbruik maakt van zijn gezag dan wel zodanig misbruik oplegt, toelaat of duldt ten opzichte van een opvarende, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein, de officier of ieder ander met gezag aan boord bekleed persoon, die zich jegens een opvarende schuldig maakt aan smaad door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

De kapitein die, in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van zijn bediening, zonder wettige reden geweld gebruikt, doet of laat gebruiken, wordt gestraft overeenkomstig de artikelen 257 en 266 van het Strafwetboek.

Art. 40. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die uitdrukkelijk of stilzwijgend bevordert dat een ander zich het gezag aanmatigt met betrekking tot het besturen en het voeren van het schip, en erin toestemt slechts kapitein in naam te zijn, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijftig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 41. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Hij die wederrechtelijk het bevel voert over een schip of wederrechtelijk aan boord een taak verricht waarvoor een diploma of een vergunning is vereist, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Dezelfde straf wordt uitgesproken tegen de eigenaar

consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire belge ou, dans les eaux belges, à bord d'un navire étranger, pour autant que dans ce dernier cas l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux.

§ 2. Sera puni des mêmes peines quiconque a, par quelque moyen que ce soit, favorisé l'embarquement ou le débarquement d'une personne visée au § 1er, ou son séjour à bord d'un navire.

§ 3. Si le coupable visé aux §§ 1 et 2 fait partie de l'équipage d'un navire belge, la peine d'emprisonnement est d'un mois au moins et l'amende de cinq cents francs au moins.

§ 4. La personne visée au § 1er qui est trouvée à bord d'un navire belge est, pour la durée de sa présence à bord pendant le voyage, considérée comme marin pour l'application du présent Code. L'intéressé pourra en outre, sans avoir droit à une rémunération, être astreint à un travail en rapport avec ses aptitudes.

Art. 45. [L 13-09-1974, art. 3] § 1. Le capitaine doit, s'il constate la présence d'une personne se trouvant à bord de son navire sans son consentement préalable, en informer sans délai, dans le premier port où il fait escale après cette constatation, (l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) s'il s'agit d'un port belge, ou lorsqu'il s'agit d'un navire belge à l'étranger, le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel se trouve ledit premier port. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

A cet effet, le capitaine établit une déclaration en double exemplaire, signée par lui et contenant notamment les informations suivantes :

1° les nom, prénoms, lieu et date de naissance, adresse et nationalité (ou nationalités) de la personne découverte à bord;

2° toute particularité concernant cette personne;

3° le lieu d'embarquement, ou à défaut de renseignements précis, le lieu présumé d'embarquement;

4° la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque la personne a été découverte;

5° en résumé, les circonstances de la découverte de cette personne;

6° si le voyage au cours duquel la personne en question a été découverte comporte des escales dans plusieurs ports, le port de départ et les différents ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivées et de départs et, dans tout autre cas, les ports où le navire a fait escale après avoir quitté le lieu présumé d'embarquement.

Un exemplaire de cette déclaration sera remis soit (à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux), soit au fonctionnaire consulaire belge,

of de reder, die medeplichtig is aan de feiten in het vorige lid omschreven.

Art. 42. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die op onregelmatige wijze hetzij een schepeling inscheept of ontscheept, hetzij een passagier aan boord neemt, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 43. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Hij die met winst oogmerk zich bezighoudt met het plaatsen van scheepsgezellen of aan iemand een dienstbetrekking bezorgt of doet bezorgen op een schip, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 44. [W 1997-10-21/30, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van honderd frank tot duizend frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die zonder voorafgaande toestemming van de kapitein, zijn plaatsvervanger of degene die de verantwoordelijkheid voor het schip draagt, zich bevindt aan boord van een Belgisch schip of, in de Belgische wateren, aan boord van een vreemd schip, voor zover, in dit laatste geval, de inscheping of ontscheping in die wateren heeft plaatsgehad.

§ 2. Met dezelfde straffen wordt gestraft hij die op welke wijze ook de inscheping of de ontscheping van een persoon als bedoeld in § 1 of diens verblijf aan boord bevordert.

§ 3. Maakt de schuldige bedoeld in § 1 of § 2 deel uit van de bemanning van een Belgisch schip, dan is de gevangenisstraf ten minste een maand en de geldboete ten minste vijfhonderd frank.

§ 4. Wanneer een persoon als bedoeld in § 1 aan boord van een Belgisch schip wordt aangetroffen, wordt hij voor de duur van zijn tegenwoordigheid aan boord tijdens de reis als scheepsgezel beschouwd voor de toepassing van dit wetboek. Bovendien kan hij verplicht worden om arbeid te verrichten waartoe hij in staat is, zonder recht op beloning.

Art. 45. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Wanneer de kapitein vaststelt dat een persoon zich zonder zijn voorafgaande toestemming aan boord van zijn schip bevindt, moet hij in de eerste haven waar hij aanlegt na die vaststelling, daarvan onverwijld kennis geven aan (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie), indien het een Belgische haven is,

suivant le cas. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

§ 2. 1. Si le premier port d'escale est un port belge, le capitaine peut mettre la personne découverte à bord à la disposition (de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) de la place. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Quand (l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) décide de rapatrier ou de renvoyer cette personne, il peut néanmoins obliger le capitaine à la rembarquer. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

2. A l'étranger, le capitaine d'un navire belge met la personne découverte à bord de préférence à la disposition des autorités compétentes locales du premier port d'escale d'un Etat qui est partie à la Convention internationale, sur les passagers clandestins, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957 et approuvée par la loi du 18 juillet 1973.

Si le capitaine estime que la personne découverte n'y sera pas traitée conformément aux dispositions de cette Convention, ou si cette personne émet des objections à son débarquement dans ce port, elle sera débarquée dans tout autre port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 44, § 4.

Les objections en question devront être présentées dès que le capitaine aura informé la personne découverte de sa décision de la débarquer conformément au 1er alinéa du § 2.2.

Si la personne découverte, est mise à la disposition des autorités compétentes locales, le second exemplaire de la déclaration du capitaine visée au § 1 de cet article, sera remise auxdites autorités. En vue d'assurer la remise de cette personne aux autorités compétentes, il est fait appel à la collaboration du fonctionnaire consulaire belge, si celui-ci est disponible.

§ 3. Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de cinq cents à dix mille francs.

Art. 45bis. [L 13-09-1974, art. 4] § 1. Lorsqu'une personne est découverte à bord dans les conditions visées à l'article 45 et remise à l'autorité compétente conformément à ce même article, les frais d'entretien dans le port de débarquement ainsi que les frais éventuels de rapatriement sont à charge du propriétaire du navire.

Si l'intéressé est entretenu dans un autre lieu que le port de débarquement, ou encore s'il est renvoyé à un autre Etat que celui dont il est le national, les frais d'entretien sont limités aux frais exposés durant une période de trois mois à dater de la mise à la disposition des autorités compétentes.

Les frais de renvoi sont également à charge du propriétaire du navire.

of indien het een Belgisch schip in het buitenland betreft, aan de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post van het ressort waarbinnen die eerste aanleghaven is gelegen. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Te dien einde stelt de kapitein in tweevoud een verklaring op die hij ondertekent en waarin inzonderheid worden opgegeven:

1° de naam, de voornamen, de plaats en datum van geboorte, het adres en de nationaliteit (of nationaliteiten) van de verstekeling;

2° alle bijzonderheden betreffende zijn persoon;

3° de plaats van inscheping of, bij gebreke van precieze gegevens, de vermoedelijke plaats van inscheping;

4° de datum, het uur en de geografische ligging van het schip bij het aantreffen van de verstekeling;

5° een bondig relaas van de omstandigheden waarin hij is aangetroffen;

6° de haven van vertrek en de daaropvolgende aanleghavens met datum van aankomst en vertrek ingeval de reis tijdens welke de verstekeling is aangetroffen, over verschillende havens liep, en in elk ander geval, de havens die het schip heeft aangedaan na de vermoedelijke plaats van inscheping te hebben verlaten.

Een exemplaar van die verklaring wordt bezorgd aan (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) of aan de Belgische consulaire ambtenaar, al naar het geval. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

§ 2. 1. De kapitein kan, indien de eerste aanleghaven een Belgische haven is, de verstekeling aldaar ter beschikking van (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) stellen. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Wanneer (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) besluit de verstekeling te repatriëren of terug te zenden, kan hij de kapitein verplichten hem opnieuw in te schepen. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

2. In het buitenland stelt de kapitein van een Belgisch schip de verstekeling bij voorkeur ter beschikking van de bevoegde plaatselijke overheid in de eerste aanleghaven van een Staat die partij is bij het Internationaal Verdrag op de verstekelingen, ondertekend te Brussel op 10 oktober 1957 en goedgekeurd bij de wet van 18 juli 1973.

Indien de kapitein meent dat de verstekeling aldaar niet zal worden behandeld overeenkomstig de bepalingen van dat verdrag of indien de verstekeling bezwaren inbrengt tegen zijn ontscheping in die haven, wordt hij ontscheept in een andere haven waar ontscheping mogelijk is, onverminderd het bepaalde in artikel 44, § 4.

De bedoelde bezwaren moeten worden ingebracht

§ 2. Les frais d'entretien, de rapatriement ou de renvoi doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où (l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) ou le fonctionnaire consulaire belge a mis le propriétaire du navire ou son représentant en demeure de payer. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

§ 3. Dans un port belge, le capitaine ou un autre représentant du propriétaire du navire, peut être astreint à fournir une caution à l'égard (de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) pour payer les frais de rapatriement ou de renvoi et d'entretien. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

(L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) peut ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même propriétaire, jusqu'au moment où la caution sera fournie. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

§ 4. Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de cinq cents francs à dix mille francs.

Art. 46. [L 13-09-1974, art. 5] § 1. Tout capitaine d'un navire qui accoste dans un port du Royaume ou y séjourne, ne peut, sans l'autorisation (de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux), débarquer aucune personne qui s'est trouvée à bord de son navire sans son consentement préalable ou qui n'est pas munie des documents requis pour être admise en territoire belge. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Si la personne est de nationalité étrangère et si elle a été débarquée sans l'autorisation (de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux), elle sera rembarquée à bord du même navire ou rapatriée ou renvoyée aux frais du navire. [L 1999-05-03/30, art. 38, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Les frais d'entretien sont également à charge du navire.

§ 2. Les dispositions de l'article 45bis s'appliquent aux cas prévus au présent article ainsi qu'à ceux dans lesquels un membre d'équipage, licencié ou non, est resté en territoire belge sans moyens financiers suffisants pour son renvoi ou rapatriement éventuel et son entretien.

§ 3. Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de cinq cents francs à dix mille francs.

Art. 47. Quiconque aura, à bord d'un navire de mer, distribué ou vendu des boissons alcooliques ou fermentées soit à l'équipage, soit à toute autre personne se trouvant à bord, s'il ne fait point partie des fournisseurs agréés par le capitaine du navire, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à cent

zodra de kapitein aan de verstekeling kennis heeft gegeven van zijn besluit om hem te ontschepen overeenkomstig het eerste lid van § 2, 2.

Indien de verstekeling ter beschikking gesteld wordt van de bevoegde plaatselijke overheid, wordt het tweede exemplaar van de verklaring van de kapitein, bedoeld in § 1 van dit artikel, aan die overheid overhandigd.

Voor die terbeschikkingstelling wordt een beroep gedaan op de medewerking van de Belgische consulaire ambtenaar als deze beschikbaar is.

§ 3. Overtreding van de bepalingen van dit artikel wordt gestraft met geldboete van vijfhonderd frank tot tienduizend frank.

Art. 45bis. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. Wanneer iemand aan boord wordt aangetroffen in de bij artikel 45 bepaalde omstandigheden en overeenkomstig datzelfde artikel ter beschikking van de bevoegde overheid wordt gesteld, komen de kosten van onderhoud in de haven van ontscheping en de eventuele kosten van repatriëring ten laste van de eigenaar van het schip.

Indien de betrokkene onderhouden wordt in een andere plaats dan de haven van ontscheping of indien hij wordt teruggezonden naar een andere Staat dan die waarvan hij onderdaan is, worden alleen de kosten van onderhoud vergoed die gemaakt zijn gedurende drie maanden te rekenen van de datum van terbeschikkingstelling van de bevoegde overheid.

De kosten van terugzending komen eveneens ten laste van de eigenaar van het schip.

§ 2. De kosten van onderhoud, repatriëring en terugzending moeten worden betaald binnen vijftien dagen te rekenen van de dag dat (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) of de Belgische consulaire ambtenaar de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger heeft aangemaand om te betalen. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

§ 3. In een Belgische haven kan de kapitein of een andere vertegenwoordiger van de eigenaar van het schip verplicht worden ten behoeve van (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) een borg te stellen voor alle kosten van repatriëring of terugzending en van onderhoud. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

De afvaart van het schip of van enig ander schip toebehorende aan dezelfde eigenaar kan door (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) verdaagd worden tot de borg is gesteld. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

§ 4. Overtreding van de bepalingen van dit artikel wordt gestraft met geldboete van vijfhonderd frank

francs.

Art. 48. Tout capitaine qui aura laissé à terre (...) ou à l'étranger, sans en aviser le consul ou, à défaut, l'autorité locale, un homme d'équipage malade ou blessé, ou ne lui aura pas procuré, lorsqu'il y était tenu, le moyen d'assurer le traitement ou son rapatriement, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

La même peine sera applicable au capitaine qui, ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager, malade ou blessé, n'en aura pas avisé l'autorité consulaire, ou, à défaut, l'autorité locale.

Art. 49. Sera puni d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs, le capitaine d'un navire de commerce qui aura appareillé sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins de l'équipage.

En cas de récidive dans les deux années à compter d'une première condamnation, l'emprisonnement de huit jours à six mois pourra de plus être prononcé.

Art. 50. Est passible des peines établies par l'article 501 du Code pénal, le capitaine d'un navire de commerce qui aura embarqué pour la consommation de son équipage des comestibles, denrées, boissons ou substances reconnues par l'autorité compétente falsifiés, gâtés ou corrompus.

Est passible d'une amende de vingt-six francs à deux cents francs, le capitaine d'un navire de commerce dont les instruments de pesage, servant à la composition des rations de l'équipage, sont reconnus faux.

Art. 51. Tout capitaine d'un navire de commerce qui s'est opposé ou a fait obstacle aux visites à bord des agents chargés du contrôle des approvisionnements en vivres ou à l'accomplissement de leur mission est passible (des peines prévues à l'article 16 et à l'article 17, § 2, de la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et les autres produits.) [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 52. Sera puni d'un emprisonnement de trois jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs, ou d'une de ces peines seulement, à moins qu'une sanction plus forte ne résulte de l'application d'une loi particulière, tout capitaine ou homme d'équipage qui aura contrevenu aux lois et règlements de police maritime.

tot tienduizend frank.

Art. 46. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] § 1. De kapitein van een schip dat in een haven van het Rijk aanlegt of verblijft, mag, zonder verlof van (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie), niemand ontschepen die zich zonder zijn voorafgaande toestemming aan boord bevindt of die niet voorzien is van de bescheiden vereist voor toelating tot het Belgische grondgebied. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Is betrokkene van vreemde nationaliteit en is hij zonder verlof van (de met de politie te water belaste overheid van de federale politie) ontscheept, dan wordt hij op hetzelfde schip weer ingescheept of op kosten van het schip gerepatriëerd of teruggezonden. [W 1999-05-03/30, art. 38, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

De kosten van onderhoud komen eveneens ten laste van het schip.

§ 2. De bepalingen van artikel 45bis zijn mede van toepassing op de gevallen van dit artikel alsook op die waarin een al dan niet afgemonsterd schepeling op Belgisch grondgebied achterblijft zonder voldoende geldmiddelen voor zijn onderhoud, terugzending of repatriëring.

§ 3. Overtreding van de bepalingen van dit artikel wordt gestraft met geldboete van vijfhonderd frank tot tienduizend frank.

Art. 47. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot honderd frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die voor de afmonstering en ondanks het verbod van de kapitein of van een door deze gemachtigd scheepsofficier langszij komt, of een boot aan het schip meert, tenzij hij als overheidsambtenaar handelt in de uitoefening van zijn bediening.

Hij die op een schip sterke- of gegiste drank uitdeelt of verkoopt aan de bemanning of aan enig ander persoon, en niet behoort tot de leveranciers door de kapitein aangesteld, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot honderd frank.

Art. 48. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die een zieke of gewonde schepeling (...) in het buitenland achterlaat, zonder de consul of, zo die er niet is, de plaatselijke overheid daarvan kennis te geven, of die hem niet de nodige middelen voor zijn behandeling of repatriëring verschaft, wanneer hij daartoe gehouden is, wordt gestraft met gevangenisstraf van

Art. 53. Sera puni des mêmes peines, à moins qu'une sanction plus forte ne résulte de l'application d'une loi particulière, tout capitaine ou tout officier de quart qui se sera rendu coupable d'une contravention aux lois et règlements relatifs à la sécurité de la navigation.

Art. 54. Le pilote coupable des infractions visées aux articles 52 et 53 ci-dessus est passible des peines y prévues.

Art. 55. Tout capitaine qui aura refusé d'obéir aux ordres des consuls ou (des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et du personnel de la police fédérale affecté à la police des eaux) ou qui les aura outragés par paroles, faits, gestes ou menaces, dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de leurs fonctions, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. [L 1999-05-03/30, art. 39, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Art. 56. Le capitaine d'un navire étranger qui, dans les eaux du royaume, se rendra coupable des infractions visées aux articles 52 et 55 ci-dessus, sera passible des peines y prévues.

Art. 57. Sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un mois, et d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui par défaut de prévoyance ou de précaution a causé la destruction, la détérioration, le déplacement ou l'arrachement des balises, feux ou bouées ou de tous autres engins servant à la sécurité de la navigation.

Si ces faits ont été commis intentionnellement, le coupable sera puni des peines prévues par l'article 526 du Code pénal.

Si le coupable a négligé, dès qu'il le pouvait, d'informer l'autorité compétente des dommages qu'il a causés, l'emprisonnement sera de quinze jours et l'amende de deux cents francs au moins.

Sans préjudice des dispositions ci-dessus, les balises, feux, bouées ou autres engins y visés, détruits, emportés, endommagés, déplacés ou arrachés seront remplacés aux frais des personnes présumées coupables à moins qu'elles ne prouvent que le dommage résulte d'un cas de force majeure.

Art. 58. Sera puni d'une amende de cinquante francs à deux mille francs, tout capitaine dont le navire ne portera pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements.

L'emprisonnement de huit jours à six mois pourra, en outre, être prononcé contre le capitaine qui,

acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het eerste lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 3° van deze wet.]

Dezelfde straf wordt opgelegd aan de kapitein die een zieke of gewonde passagier achterlaat voordat deze zijn haven van bestemming heeft bereikt, en die daarvan geen kennis geeft aan de consul of, zo die er niet is, aan de plaatselijke overheid.

Art. 49. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met geldboete van zesentwintig frank tot vijfhonderd frank wordt gestraft de kapitein van een koopvaardijship die zee kiest zonder voldoende levensmiddelen voor de bemanning aan boord te hebben.

In geval van herhaling binnen twee jaar te rekenen van een eerste veroordeling, kan bovendien gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden worden uitgesproken.

Art. 50. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met de straffen, bij artikel 501 van het Strafwetboek gesteld, wordt gestraft de kapitein van een koopvaardijship die voor verbruik door de bemanning eet- of voedingswaren, dranken of andere stoffen heeft ingescheept, die vervalst, beschadigd of bedorven worden bevonden door de bevoegde overheid.

Met geldboete van zesentwintig frank tot tweehonderd frank wordt gestraft de kapitein van een koopvaardijship waarvan de weegtoestellen voor het afwegen van de rantsoenen der bemanning vals worden bevonden.

Art. 51. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein van een koopvaardijship, die zich verzet tegen het inspectiebezoek aan boord van de ambtenaren, belast met de controle van de levensmiddelenvoorraden, of tegen het vervullen van hun opdracht, of die hen hierbij hindert, wordt gestraft met de straffen gesteld bij (de artikelen 16 en 17, § 2, van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten.)

Aldus gewijzigd bij artikel 2 en 5, 4° van deze wet.

Art. 52. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein of schepeling die de wetten en verordeningen betreffende de politie over de zeevaart overtreedt, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig

volontairement aura effacé, altéré ou masqué ces marques.

Art. 59. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine qui aura contrevenu aux dispositions des articles 61, 63 et 64 du livre II du Code de Commerce, des articles 59, 61, 86, 87, 988 et 998 du Code civil, des articles 77 à 81 du présent Code, ainsi qu'aux prescriptions légales et réglementaires maritimes ne faisant pas l'objet de sanctions spéciales.

Art. 60. Celui qui se fera remettre ou fera dresser des documents de bord au moyen de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées ou au moyen de fausses déclarations sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 61. Quiconque aura contrefait ou falsifié un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage d'un livret de marin ou de documents similaires contrefaits ou falsifiés sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an.

Art. 62. Tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, n'a pas prêté assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes, en danger de se perdre, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Art. 63. Tout capitaine qui, après un abordage, et autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour le navire ou pour les personnes embarquées, n'a pas mis en oeuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Sera puni des mêmes peines tout capitaine qui après un abordage, aura omis de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Art. 64. Sera puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans tout capitaine qui pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger, l'aura abandonné sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage.

Sera puni des mêmes peines, tout capitaine qui, en abandonnant son navire, aura négligé de sauver les personnes embarquées, ainsi que les documents et l'argent du bord, les objets et marchandises les plus

frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen, onverminderd de zwaardere straffen bij bijzondere wetten gesteld.

Art. 53. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein of de wachthebbende officier, die zich schuldig maakt aan overtreding van de wetten en verordeningen betreffende de veiligheid van de scheepvaart, onverminderd de zwaardere straffen bij bijzondere wetten gesteld.

Art. 54. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De loods die zich schuldig maakt aan een misdrijf als omschreven in de artikelen 52 en 53, wordt gestraft met de aldaar gestelde straffen.

Art. 55. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die weigert te gehoorzamen aan de bevelen van de consul of van (de daartoe aangestelde ambtenaren van de scheepvaartcontrole en de met de politie te water belaste federale politie ambtenaren) of die hen, in de uitoefening of ter gelegenheid van de uitoefening van hun bediening, smaadt door woorden, daden, gebaren of bedreigingen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen alleen. [W 1999-05-03/30, art. 39, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Art. 56. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein van een vreemd schip, die zich in de wateren van het Rijk schuldig maakt aan een misdrijf als omschreven in de artikelen 52 en 55, wordt gestraft met de aldaar gestelde straffen.

Art. 57. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zesentwintig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, de vernieling, beschadiging, verplaatsing of losrukking veroorzaakt van bakens, lichten of boeien of van enig ander toestel dat dient voor de veiligheid van de scheepvaart.

Worden de feiten opzettelijk gepleegd, dan wordt de schuldige gestraft met de straffen gesteld bij artikel 526 van het Strafwetboek.

Verzuimt de schuldige aan de bevoegde overheid zo spoedig mogelijk kennis te geven van de veroorzaakte schade, dan is de gevangenisstraf ten minste vijftien dagen en de geldboete ten minste tweehonderd

précieux.

Sera puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne sera pas resté à bord le dernier.

Art. 65. Tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rendra coupable de l'un des faits énoncés à l'article 72 du livre II du Code de Commerce, ou vendra, hors le cas de l'article 73 du même Code, le navire dont la conduite lui était confiée, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 66. Tout capitaine chargé de la conduite d'un navire, qui, dans une intention frauduleuse, le détournera à son profit sera puni (de la réclusion) de dix ans à quinze ans. [L 2003-01-23/42, art. 112, 007; En vigueur : 13-03-2003]

Sera puni de la même peine tout capitaine qui, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, jettera à la mer ou détruira, sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou effets du bord, ou fera fausse route.

Art. 67. Tout capitaine ou pilote chargé de la conduite d'un navire qui, dans une intention criminelle, l'aura échoué, détruit ou perdu, ou gravement endommagé par tout moyen autre que l'incendie, sera puni des peines prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 518 du Code pénal suivant les distinctions y établies.

Les personnes embarquées reconnues coupables de ces crimes encourent la peine immédiatement inférieure.

Les peines prévues à l'article 510 du Code pénal seront applicables à quiconque ayant eu connaissance du caractère volontaire, des faits visés à l'alinéa premier du présent article en aura retiré un profit.

Les peines prévues à l'article 516 du Code pénal seront applicables à ceux qui auront, dans une intention criminelle, provoqué ou instigué les faits visés aux alinéas 1 et 2 du présent article.

Art. 68. [L 2003-01-23/42, art. 113, 007; En vigueur : 13-03-2003] Tout capitaine qui aura commis des actes de piraterie sera puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

Les personnes embarquées coupables des mêmes faits seront punies de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Si, dans le cas des alinéas précédents, il y a eu homicide involontaire, la peine sera la réclusion de vingt ans à trente ans.

frank.

Onverminderd het hierboven bepaalde, worden de vernielde, beschadigde, meegesleepte, verplaatste of losgerukte bakens, lichten, boeien of andere toestellen als daar bedoeld, vervangen op kosten van de vermoedelijke schuldigen, tenzij deze bewijzen dat de schade te wijten is aan overmacht.

Art. 58. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met geldboete van vijftig frank tot tweeduizend frank wordt gestraft de kapitein wiens schip niet voorzien is van de bij de reglementen vereiste uiterlijke kentekenen.

Bovendien kan gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden opgelegd worden aan de kapitein die de bedoelde kentekenen opzettelijk uitwist, wijzigt of bedekt.

Art. 59. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijftig frank tot vijfduizend frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft de kapitein die zich schuldig maakt aan overtreding van de artikelen 61, 63 en 64 van boek II van het Wetboek van Koophandel, 59, 61, 86, 87, 988 en 998 van het Burgerlijk Wetboek, 77 tot 81 van dit wetboek, alsmede van de bepalingen van de wetten en verordeningen betreffende de zeevaart, waaraan geen bijzondere sancties verbonden zijn.

Art. 60. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Hij die zich scheepspapieren doet afgeven of er doet opmaken, aan de hand van valse verklaringen of van stukken die hij weet vervalst of onjuist te zijn, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd frank tot vijfduizend frank of met een van die straffen alleen.

Art. 61. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Hij die een monsterboekje of een soortgelijk document namaakt of vervalst of van een nagemaakt of vervalst monsterboekje of soortgelijk document gebruik maakt, wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot een jaar.

Art. 62. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd frank tot vijfduizend frank wordt gestraft de kapitein die nalaat hulp te verlenen aan enig persoon, zij het een vijand, die in levensgevaar wordt aangetroffen in zee of in de zeewateren voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of opvarenden.

S'il y a eu homicide volontaire les coupables seront punis de réclusion à perpétuité.

Art. 69. Sera puni (de la réclusion à perpétuité), le capitaine qui aura volontairement livré son navire aux pirates. [L 1996-07-10/42, art. 15, 003; En vigueur : 11-08-1996]

Ses complices seront punis de la peine immédiatement inférieure.

Seront punis de la même peine les hommes d'équipage qui, contre le gré du capitaine, auront livré le navire aux pirates.

Art. 70. Tout propriétaire ou armateur d'un navire belge qui, sans commission de l'autorité compétente, l'aura armé ou laissé armer en course ou en guerre sera puni de la (réclusion de cinq ans à dix ans). [L 2003-01-23/42, art. 114, 007; En vigueur : 13-03-2003]

Sera puni d'un emprisonnement de trois ans à cinq ans, tout homme d'équipage qui, sciemment, aura prêté ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre.

TITRE II. - De la juridiction.

CHAPITRE I. - De la juridiction en matière de discipline.

Art. 71. Le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est attribué, sans recours :

1° (Aux agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) des ports du royaume; [L 1999-05-03/30, art. 40, 006; En vigueur : 01-04-1999]

2° (...) aux consuls belges résidant dans les ports étrangers; [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

3° Au capitaine du navire.

Art. 72. Ce droit s'exerce de la manière suivante :

1° Quand le navire est dans un port belge, le droit de discipline appartient (aux agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet), et c'est à lui que le capitaine doit adresser sa plainte; [L 1999-05-03/30, art. 41, 006; En vigueur : 01-04-1999]

2° Quand le navire est (...) dans un port étranger, le droit de discipline appartient (...) au consul à qui la plainte doit être adressée par le capitaine; [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

3° En mer, et même dans un port, en l'absence des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine du navire applique les peines de discipline, sauf à en rendre compte (aux agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) du port d'arrivée en Belgique (ou au consul si le premier port de relâche est un port étranger) (...). [L 1997-10-21/30, art. 5,

Art. 63. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd frank tot vijfduizend frank wordt gestraft de kapitein die, na een aanvaring, niet alle beschikbare middelen aanwendt om het andere schip, de bemanning en de passagiers te redden, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of opvarenden.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein die, na een aanvaring, verzuimt aan het andere schip de naam en de nationaliteit van zijn eigen schip op te geven, alsmede de plaatsen vanwaar het komt en die waarheen het gaat.

Art. 64. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar wordt gestraft de kapitein die, buiten noodzaak of zonder zich te beraden met de officieren of de voornaamste schepelingen, gedurende de reis zijn schip verlaat terwijl het in gevaar verkeert.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein die bij het verlaten van zijn schip nalaat de opvarenden, alsmede de scheepspapieren en de scheepskas, de kostbaarste voorwerpen en goederen te redden.

Met gevangenisstraf van een maand tot zes maanden en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank wordt gestraft de kapitein die niet het laatst van boord gaat, wanneer hij genoodzaakt is zijn schip te verlaten.

Art. 65. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die zich met bedrieglijk opzet schuldig maakt aan een van de feiten opgenoemd in artikel 72 van boek II van het Wetboek van Koophandel of die, buiten het geval van artikel 73 van hetzelfde wetboek, het door hem te voeren schip verkoopt, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot vijf jaar en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 66. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein die, belast met het voeren van een schip, het verduistert met het oogmerk om zich wederrechtelijk te bevoordelen, wordt gestraft met (opsluiting) van tien jaar tot vijftien jaar. [W 2003-01-23/42, art. 112, 007; Inwerkingtreding : 13-03-2003]

Met dezelfde straf wordt gestraft de kapitein die, met misdadig opzet of met het oogmerk om te schaden, buiten noodzaak, de lading, de scheepsvoorraad of de scheepsbehoeften geheel of gedeeltelijk over boord werpt of vernielt, dan wel van zijn koers afwijkt.

005; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 41, 006; En vigueur : 01-04-1999]

(Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) des ports du royaume prononcent les peines pour toutes les fautes de discipline commises au cours du voyage et sur lesquelles (...) les consuls n'ont pas statué. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 41, 006; En vigueur : 01-04-1999]

CHAPITRE II. - De la juridiction en matière de délits et crimes maritimes.

Art. 73. Les infractions commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du royaume.

Pourra être poursuivi en Belgique tout capitaine ou homme d'équipage d'un navire belge qui hors du territoire du royaume se sera rendu coupable des infractions prévues par la présente loi.

(Pourra de même être poursuivi en Belgique, tout Belge ou tout étranger qui hors du territoire du royaume se sera rendu coupable des infractions prévues par les articles 23, 32, 33, 43, 44 et 45, 45bis et 46 de la présente loi) [L 13-09-1974, art. 6]

Les poursuites visées au présent article pourront avoir lieu, même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du royaume.

Art. 74. La Cour d'assises et les tribunaux correctionnels connaîtront des crimes et délits maritimes, conformément aux prescriptions des lois en vigueur.

Sont également compétents : le juge du lieu de l'infraction, celui du lieu de la résidence de l'inculpé ou de sa dernière résidence connue; celui du lieu où il aura été trouvé et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire.

A leur défaut, la connaissance du délit appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles ou à la Cour d'assises du Brabant.

(alinéa abrogé) [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 75. Si le fait déféré au tribunal correctionnel (...) ne constitue qu'une faute de discipline, le juge appliquera la peine disciplinaire. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

Si le fait constitue un crime, le tribunal se conformera à (l'article 193) du Code d'instruction criminelle. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

TITRE III. - De la forme de procéder.

CHAPITRE I. - De la forme de procéder en matière de fautes de discipline.

Art. 67. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De kapitein of de loods die, belast met het voeren van een schip, het met misdadig opzet doet stranden, vernielt of doet verloren gaan, of zwaar beschadigt anders dan door brandstichting, wordt gestraft met de straffen gesteld bij de artikelen 510, 511, 513, 514 en 518 van het Strafwetboek, volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen.

Opvarenden, aan die misdaden schuldig bevonden, worden gestraft met de onmiddellijk lagere straf.

De straffen, bij artikel 510 van het Strafwetboek gesteld, zijn toepasselijk op degenen die uit handelingen als omschreven in het eerste lid van dit artikel voordeel trekken, wetende dat die handelingen opzettelijk zijn gepleegd.

De straffen, bij artikel 516 van het Strafwetboek gesteld, zijn toepasselijk op hen die met misdadig opzet handelingen als omschreven in het eerste en tweede lid van dit artikel uitlokken of ertoe aanzetten.

Art. 68. [W 2003-01-23/42, art. 113, 007; Inwerkingtreding : 13-03-2003] Iedere kapitein die daden van zeeroverij pleegt, wordt gestraft met opsluiting van vijftien jaar tot twintig jaar.

De opvarenden, schuldig aan dezelfde feiten worden gestraft met opsluiting van tien jaar tot vijftien jaar.

Indien in het geval bedoeld in de vorige leden onvrijwillige doding heeft plaatsgehad, is de straf opsluiting van twintig jaar tot dertig jaar.

Heeft vrijwillige doding plaatsgehad, dan worden de schuldigen gestraft met levenslange opsluiting.

Art. 69. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Met (levenslange opsluiting) wordt gestraft de kapitein die zijn schip opzettelijk in de macht van zeerovers brengt. [W 1996-07-10/42, art. 15, 003; Inwerkingtreding : 11-08-1996]

Zijn medeplichtigen worden gestraft met de onmiddellijk lagere straf.

Met dezelfde straf worden gestraft de schepelingen die, tegen de wil van de kapitein, het schip in de macht van zeerovers brengen.

Art. 70. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De eigenaar of de reder van een Belgisch schip, die het, zonder vergunning van de bevoegde overheid, voor de kaapvaart of de oorlog uitrust of laat uitrusten, wordt gestraft met (opsluiting van vijf jaar tot tien jaar). [W 2003-01-23/42, art. 114, 007; Inwerkingtreding : 13-03-2003]

Met gevangenisstraf van drie jaar tot vijf jaar wordt gestraft de schepeling die willens en wetens zijn

Art. 76. Toute faute de discipline sera mentionnée par le capitaine dans le registre de bord prescrit par l'article 61 du Livre II du Code de Commerce.

L'autorité qui aura statué y inscrira sa décision après avoir entendu le coupable. Celui-ci sera requis de signer. Si le coupable ne sait ou refuse de signer, il en sera fait mention.

CHAPITRE II. - De la forme de procéder en matière de crimes ou de délits maritimes.

Art. 77. Lorsqu'un crime ou délit aura été commis pendant le voyage, le capitaine assisté de l'officier qui aura fait rapport procédera aussitôt à une instruction sommaire et préparatoire, recevra les dépositions des témoins.

Il sera dressé procès-verbal du tout, signé par le capitaine et l'officier déclarant et mention en sera faite sur le registre de bord.

Le procès-verbal ainsi dressé fera foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 78. Au premier port étranger (...) où le capitaine abordera, il remettra les procès-verbaux qu'il aura dressés au consul (...), (...). [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 42, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Le consul complétera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer, avec les pièces du procès, dans un port du royaume (...). [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 79. Au premier port belge où le capitaine abordera, il remettra les procès-verbaux qu'il aura dressés, (à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux), qui les transmettra immédiatement au procureur du Roi de l'arrondissement, et fera, s'il le juge nécessaire, emprisonner le prévenu, en attendant une décision. [L 1999-05-03/30, art. 43, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Art. 80. Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine déposera ses procès-verbaux entre les mains (de l'autorité chargée de la police des eaux, au plus tard) le lendemain du jour où le crime ou le délit aura été découvert; s'ils se sont passés (...) à l'étranger, dans une localité où réside un consul, il les déposera, dans le même délai, auprès (...) du consul; et si les faits ont eu lieu soit pendant ou après l'appareillage, soit en mer, soit dans une localité étrangère, où il n'y a pas de consul de Belgique, il les déposera, dans le même délai, entre les mains (de l'autorité chargée de la police des eaux du premier port belge ou du consul du premier port étranger) où

diensten verleent aan een wederrechtelijk voor de kaapvaart of de oorlog uitgerust schip.

TITEL II. - Rechtsmacht.

HOOFDSTUK I. - Rechtsmacht in tuchtzaken.

Art. 71. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het recht om uitspraak te doen over vergrijpen tegen de tucht en tuchtstraffen uit te spreken zonder mogelijkheid van beroep wordt toegekend:

1° aan (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) in de havens van het Rijk; [W 1999-05-03/30, art. 40, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

2° (...) aan de Belgische consuls in vreemde havens gevestigd; [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, 2° gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 5° van deze wet.]

3° aan de kapitein van het schip.

Art. 72. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Dit recht wordt uitgeoefend op de volgende wijze:

1° wanneer het schip in een Belgische haven ligt, wordt uitspraak gedaan door (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn), op klacht van de kapitein; [W 1999-05-03/30, art. 41, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

2° wanneer het schip (...) in een vreemde haven ligt, wordt uitspraak gedaan door (...) de consul, op klacht van de kapitein; [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het eerste lid, 2°, gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 6° van deze wet.]

3° op zee, alsmede in havens waar geen van de voornoemde autoriteiten aanwezig is, worden de tuchtstraffen opgelegd door de kapitein, die daarvan verslag doet aan (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) van de haven van aankomst in België (of, indien de eerste tussenhaven een vreemde haven is,) aan de consul (...). [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het eerste lid, 3°, gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 7° van deze wet.] [W 1999-05-03/30, art. 41, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

(De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) (...) spreken de straffen uit wegens alle gedurende de reis gepleegde vergrijpen tegen de tucht waarover (...) de consuls geen uitspraak gedaan hebben. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het tweede lid, gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 8° van deze wet.] [W

le navire abordera. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 44, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Art. 81. Les consuls et (les chefs de la police fédérale chargés de la police des eaux) (...) dresseront acte de la comparution du capitaine et de ses déclarations; leurs procès-verbaux feront foi de ce qu'ils constatent jusqu'à preuve du contraire. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 45, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Les procès-verbaux dressés par les consuls seront enregistrés à la chancellerie du consulat et transmis ensuite au Ministère des Affaires Etrangères, qui les fera parvenir avec les annexes au procureur du Roi (...). [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

(alinéa abrogé) [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

Une expédition certifiée conforme sera en outre délivrée (...) par le consul au capitaine, lequel sera tenu de la déposer dans les vingt-quatre heures entre les mains (des chefs de la police fédérale chargés de la police des eaux) du port d'arrivée dans le royaume. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 45, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Art. 82. [L 1999-05-03/30, art. 46, 006; En vigueur : 01-04-1999] En l'absence de procès-verbal dressé par le capitaine, l'autorité chargée de la police des eaux, le consul ou l'agent compétent, agissant d'office ou sur dénonciation, procédera à une enquête préliminaire sommaire et transmettra son rapport dans les plus brefs délais au procureur du Roi compétent.

Art. 83. (L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) et les consuls poursuivent d'office ou sur dénonciation les infractions commises par les capitaines et procèdent comme il est dit à l'article précédent. [L 1999-05-03/30, art. 47, 006; En vigueur : 01-04-1999]

(L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) et les consuls feront débarquer le capitaine si, par suite de la gravité des faits qui lui sont reprochés, la sécurité du navire ou des personnes embarquées l'exige. [L 1999-05-03/30, art. 47, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Ils assureront son renvoi dans un port du royaume par la voie la plus rapide et prendront autant que possible, d'accord avec l'armement, les mesures nécessaires pour le remplacement du capitaine ainsi débarqué.

Dispositions spéciales.

1999-05-03/30, art. 41, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

HOOFDSTUK II. - [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Rechtsmacht inzake scheepvaartmisdaden en -wanbedrijven.

Art. 73. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Misdrijven gepleegd aan boord van een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van het Rijk.

De kapitein of schepeling van een Belgisch schip, die zich buiten het grondgebied van het Rijk schuldig maakt aan misdrijven als in deze wet omschreven, kan in België worden vervolgd.

De Belg of de vreemdeling die zich buiten het grondgebied van het Rijk schuldig maakt aan misdrijven als omschreven in de artikelen 23, 32, 33, 43, 44, 45, 45bis en 46 van deze wet, kan eveneens in België worden vervolgd.

De in dit artikel bedoelde vervolging kan plaatsvinden, zelfs indien de verdachte niet wordt aangetroffen op het grondgebied van het Rijk.

Het derde lid aldus vervangen bij artikel 6 van de wet van 13 september 1974.

Art. 74. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De hoven van assisen en de correctionele rechtbanken nemen kennis van de scheepvaartmisdaden en -wanbedrijven, overeenkomstig de voorschriften van de geldende wetten.

Gelijkelijk bevoegd zijn de rechter van de plaats van het misdrijf, die van de verblijfplaats van de verdachte of van zijn laatst bekende verblijfplaats, die van de plaats waar de verdachte wordt aangetroffen, alsmede die van de thuishaven van het schip.

Bij gebreke van dezen staat het misdrijf ter kennisneming van de correctionele rechtbank te Brussel of van het hof van assisen van Brabant.

(...) [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het vierde lid opgeheven bij de artikelen 2 en 5, 9° van deze wet.]

Art. 75. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien het voor de correctionele rechtbank (...) gebrachte feit slechts een vergrijp is tegen de tucht, past de rechter de tuchtstraf toe. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het eerste lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 10°, a) van deze wet]

Is het feit een misdaad, dan gedraagt de rechtbank zich naar (artikel 193) van het Wetboek van Strafvordering. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960,

Art. 84. A défaut de dispositions contraires dans la présente loi, toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal sont applicables aux infractions maritimes.

Lorsque la retenue de salaire ou de traitement prononcée en vertu de la présente loi, ne peut être opérée sur des gages déjà acquis, elle sera imputée sur les gages ultérieurs dus par suite d'un engagement subséquent, à l'homme d'équipage coupable.

Art. 85. Le produit des retenues sur les traitements et les salaires opérées en vertu de la présente loi sera versé, par les soins (des agents chargés du contrôle de la navigation qui sont désignés à cet effet), à la (Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins), sous déduction, au profit du propriétaire ou de l'armateur, des frais ou dommages-intérêts qui seront éventuellement fixés par le tribunal compétent. [AR 1995-05-19/56, art. 3, 002; En vigueur : 13-08-1995] [L 1999-05-03/30, art. 48, 006; En vigueur : 01-04-1999]

(Le produit des retenues opérées dans les mêmes conditions sur les traitements et salaires des pêcheurs sera toutefois versé (au Fonds des accidents du travail.) [L 07-04-1953, art. 26] [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997]

Art. 86. Le propriétaire ou l'armateur fournira (aux agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) un compte sommaire des sommes qui pourront lui être dues du chef d'avances et frais; il y joindra les pièces justificatives. (Ces agents vérifieront ce compte; ils l'approuveront ou le réduiront s'il y a lieu.) [L 1999-05-03/30, art. 49, 006; En vigueur : 01-04-1999]

En cas de réduction non admise par le propriétaire ou par l'armateur, le compte sera soumis, avec les pièces à l'appui, (au tribunal du travail) dans le ressort duquel se trouve (les agents chargés du contrôle de la navigation qui sont désignés à cet effet) du port de débarquement du marin, qui l'arrêtera définitivement. [L 1997-10-21/30, art. 5, 005; En vigueur : 07-12-1997] [L 1999-05-03/30, art. 49, 006; En vigueur : 01-04-1999]

Art. 87. Les crimes et les délits maritimes se prescrivent respectivement par dix années et par cinq années révolues à compter du jour de l'infraction, selon les règles établies par l'article 21 de la loi du 17 avril 1878.

En matière disciplinaire, la prescription de la peine est d'une année. Celle des poursuites est de six mois à compter du jour où la faute a été commise.

Art. 88. Sont abrogés par la présente loi, les lois du 21 juin 1849, formant le Code disciplinaire et pénal

het tweede lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 10°, b) van deze wet.]

TITEL III. - Rechtspleging.

HOOFDSTUK I. - Rechtspleging inzake vergrijpen tegen de tucht.

Art. 76. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Elk vergrijp tegen de tucht wordt door de kapitein vermeld in het scheepsdagboek voorgeschreven bij artikel 61 van boek II van het Wetboek van Koophandel.

De gezagdrager die uitspraak moet doen, schrijft zijn beslissing in dat dagboek in, na de schuldige te hebben gehoord. Deze wordt verzocht te tekenen. Indien hij niet kan of niet wil tekenen, wordt daarvan melding gemaakt.

HOOFDSTUK II. - [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Rechtspleging inzake scheepvaartmisdaden en -wanbedrijven.

Art. 77. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Wanneer gedurende de reis een misdaad of een wanbedrijf wordt gepleegd, stelt de kapitein, bijgestaan door de rapporterende officier, een summier vooronderzoek in en hoort de getuigen.

Van een en ander wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat wordt ondertekend door de kapitein en de rapporterende officier en vermeld in het scheepsdagboek.

Het aldus opgemaakte proces-verbaal heeft bewijskracht, behoudens tegenbewijs.

Art. 78. In de eerste buitenlandse haven (...) waar de kapitein aanlegt, overhandigt hij de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de consul (...), (...). [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het eerste lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 11° van deze wet.] [W 1999-05-03/30, art. 42, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

De consul zet zo nodig het onderzoek voort en, indien hij het noodzakelijk acht, doet hij de verdachte ontschepen en, met de processtukken, naar een haven van het Rijk (...) overbrengen (...). [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het tweede lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 12° van deze wet.]

Art. 79. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] In de eerste Belgische haven waar de kapitein aanlegt, overhandigt hij de door hem opgemaakte processen-verbaal aan (de met de politie te water belaste overheid van de

pour la marine marchande et la pêche maritime; les lois des 13 avril 1851 et 23 mai 1854; la loi du 26 juin 1889, portant répression des excès des runners et du colportage des boissons alcooliques à bord des navires de mer, ainsi que les alinéas 2 et 3 de l'article 6 de la loi du 30 juillet 1926, modifiant la loi précitée de 1849; la loi du 28 juillet 1923 portant répression des embarquements en fraude de personnes; les alinéas 3, 4 et 5 de l'article 255 du livre II du Code de Commerce; l'alinéa 2 de l'article 265 du livre II du même Code; les articles 17 et 18 de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer; les alinéas 1er et 2 de l'article 138 de la loi du 31 décembre 1851 sur les consulats et la juridiction consulaire; la loi du 27 mai 1890 relative à l'exercice de la profession de patron pêcheur.

federale politie), die ze onmiddellijk doorzendt aan de procureur des Konings van het arrondissement en, indien hij het noodzakelijk acht, de verdachte laat opsluiten in afwachting van een beslissing. [W 1999-05-03/30, art. 43, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Art. 80. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Indien de misdaad of het wanbedrijf in België gepleegd is, overhandigt de kapitein zijn proces-verbaal (aan de met de politie te water belaste overheid uiterlijk) de dag na die waarop het feit is ontdekt; indien het gepleegd is (...) in een plaats in het buitenland waar een Belgisch consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd (...) aan de consul; indien het gepleegd is, hetzij gedurende of na de afvaart, hetzij op zee, hetzij in een plaats in het buitenland waar geen consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd (aan de met de politie te water belaste overheid in de eerste Belgische haven of bij de consul in de eerste buitenlandse haven) waar het schip aanlegt. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 13° van deze wet.] [W 1999-05-03/30, art. 44, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Art. 81. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De consuls en (de met de politie te water belaste hoofden van de federale politie) (...) maken akte op van de verschijning van de kapitein en van zijn verklaringen; hun processen-verbaal hebben bewijskracht, behoudens tegenbewijs. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het eerste lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 14° van deze wet.] [W 1999-05-03/30, art. 45, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

De processen-verbaal opgemaakt door de consuls worden geregistreerd ter kanselarij van het consulaat en vervolgens aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken gezonden, dat ze, met de bijlagen, aan de procureur des Konings (...) doet toekomen. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het tweede lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 14°, van deze wet.]

(...) [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van 19 mei 1960, het derde lid opgeheven bij de artikelen 2 en 5, 15° van deze wet.]

Bovendien wordt (...) door de consul een voor eensluidend verklaard afschrift afgegeven aan de kapitein; deze is gehouden het aan de waterschout van de haven van aankomst in België te overhandigen binnen vierentwintig uren. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij artikel 259 van de wet van

19 mei 1960, het vierde lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 16°, van deze wet.]

Art. 82. [W 1999-05-03/30, art. 46, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999] Is er geen proces-verbaal opgemaakt door de kapitein, dan stelt de met de politie te water belaste overheid, de consul of de bevoegde ambtenaar ambtshalve of op aangifte een summier vooronderzoek in en zendt hij zijn verslag ten spoedigste aan de bevoegde procureur des Konings.

Art. 83. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] (De met de politie te water belaste overheid van de federale politie) en de consul vervolgen ambtshalve of op aangifte de misdrijven gepleegd door een kapitein en handelen overeenkomstig het bepaalde in het vorige artikel. [W 1999-05-03/30, art. 47, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

(De met de politie te water belaste overheid van de federale politie) en de consul doen de kapitein ontschepen, indien zulks wegens de ernst van de hem ten laste gelegde feiten vereist is voor de veiligheid van het schip of van de opvarenden. [W 1999-05-03/30, art. 47, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Zij dragen zorg dat hij langs de snelste weg naar een haven van het Rijk terugkeert en nemen, zoveel mogelijk in overeenstemming met de rederij, de nodige maatregelen om hem te vervangen.

Bijzondere bepalingen.

Art. 84. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Voor zover in deze wet niet anders is bepaald, zijn alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek toepasselijk op de scheepvaartmisdrijven.

Wanneer inhouding van loon of van wedde, uitgesproken krachtens deze wet, niet op reeds verkregen gage kan geschieden, wordt zij verricht op de gage, aan de betrokken schepeling verschuldigd op grond van een latere aanmonstering.

Art. 85. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Het bedrag krachtens deze wet ingehouden van lonen en wedden, wordt door de zorg van (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) gestort in de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, in voorkomend geval onder aftrek, ten bate van de eigenaar of van de reder, van de kosten en schadevergoeding door de bevoegde rechtbank vastgesteld. [W 1999-05-03/30, art. 48, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Het bedrag, onder dezelfde omstandigheden ingehouden van wedden en lonen van vissers, wordt

evenwel gestort in (het Fonds voor arbeidsongevallen.) [Het tweede lid, rekening houdend met de impliciete wijziging bij de artikelen 58 en 104 van de wet van 10 april 1971, gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 18° van deze wet.]

Art. 86. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] De eigenaar of de reder bezorgt aan (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) een beknopte rekening van de sommen die hem uit hoofde van voorschotten en kosten verschuldigd zijn; hij voegt er de bewijsstukken bij. (Deze ambtenaren zien die rekeningen na; ze keuren ze goed of verminderen ze, indien daartoe grond bestaat.) [W 1999-05-03/30, art. 49, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Wordt de vermindering niet aanvaard door de eigenaar of de reder, dan wordt de rekening, met de stukken ter staving, onderworpen aan (de arbeidsrechtbank) binnen welker gebied zich het kantoor van (de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn) van de haven van ontscheping van de schepeling bevindt; de rechtbank stelt de rekening vast. [Rekening houdend met de impliciete wijziging bij de wet van 10 oktober 1967, het tweede lid gewijzigd bij de artikelen 2 en 5, 19° van deze wet.] [W 1999-05-03/30, art. 49, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

Art. 87. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Scheepvaartmisdaden en scheepvaartwanbedrijven verjaren door verloop van onderscheidenlijk tien jaar en vijf jaar, te rekenen van de dag van het misdrijf, volgens de regels vastgesteld bij artikel 21 van de wet van 17 april 1878.

Tuchtstraffen verjaren door verloop van een jaar. De tuchtvordering verjaart door verloop van zes maanden, te rekenen van de dag waarop het vergrijp is gepleegd.

Art. 88. [W 1997-10-21/30, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 07-12-1997] Opgeheven worden de wetten van 21 juni 1849 houdende het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij; de wetten van 13 april 1851 en 23 mei 1854; de wet van 26 juni 1889 ter beteugeling van buitensporigheden van runners en van het rondventen van sterkedrank aan boord van zeeschepen, alsmede het tweede en derde lid van artikel 6 van de wet van 30 juli 1926 tot wijziging van voornoemde wet van 1849; de wet van 28 juli 1923 tot beteugeling van het tersluiks inschepen van personen; het derde, vierde en vijfde lid van artikel 255 van boek II van het Wetboek van Koophandel; het tweede lid van artikel 265 van boek II van hetzelfde wetboek; de artikelen 17 en 18 van

de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven; het eerste en tweede lid van artikel 138 van de wet van 31 december 1851 op de consulaten en de consulaire rechtsmacht; de wet van 27 mei 1890 betreffende het uitoefenen van het beroep van schipper ter visserij.

19 AUGUSTUS 1891. - [Wet betreffende de zeevisserij in de territoriale zee
19 AOUT 1891. - [Loi relative à la pêche maritime dans la mer territoriale].

Artikel 1. [W 1999-04-22/47, art. 17, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Het uitoefenen van de visserij in de territoriale zee valt onder de rechtsmacht van België.

Worden als daden van visserij beschouwd:

1. het vangen of de poging tot het vangen van vis, week- of schaaldieren;
2. het vernietigen of wegnemen van kuit, van het broedsel en het oesterbroed.

Voor vreemde vissersvaartuigen geldt visserijverbod in de territoriale zee.

Dit verbod geldt evenwel onder voorbehoud van de rechten die voor vreemde schepen voortvloeien uit het Verdrag tot oprichting van de Europese Unie en uit de terzake toepasselijke regels van het internationaal recht.

Art. 2. En koninklijk besluit zal de bepalingen regelen waaraan de vissersschepen, die in de territoriale wateren komen varen of ankeren, zich te gedragen hebben.

Art. 3. [W 1999-04-22/47, art. 18, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] (NOTA : De Wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie heeft de woorden "de waterschouten en hun agenten" vervangen door de woorden "de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren" in dit artikel [W 1999-05-03/30, art. 23, Inwerkingtreding : 01-04-1999]) § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie zijn de waterschouten en hun agenten, de ambtenaren en agenten van de Dienst Zeevisserij van het Ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de gezagvoerders van de visserijwachtvaartuigen of hun aangestelden, de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat of hun aangestelden, de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine en de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen binnen de grenzen van artikel 168 van de algemene wet inzake de douane en accijnzen van 18 juli 1977, belast met het toezicht op de toepassing van deze wet of van zijn uitvoeringsbesluiten en, onder meer, overtredingen daarvan op te sporen en ze vast te stellen in processen-verbaal die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.

Zij hebben te dien einde het recht zich te allen tijde aan boord der vissersvaartuigen te begeven, de overlegging van alle scheepspapieren en alle

Article 1. [L 1999-04-22/47, art. 17, 003; En vigueur : 20-07-1999] L'exercice de la pêche dans la mer territoriale tombe sous la juridiction belge.

Sont considérés comme faits de pêche :

1. la capture ou la tentative de capture de tout poisson, mollusque ou crustacé;
2. la destruction ou l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain.

Pour les bateaux de pêche étrangers, la pêche est interdite dans la mer territoriale.

Cette interdiction vaut sous réserve des droits qui, pour les navires étrangers, découlent du Traité sur l'Union européenne et des règles du droit international applicables en la matière.

Art. 2. Un arrêté royal réglera les dispositions auxquelles devront se conformer les bateaux de pêche naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales.

Art. 3. [L 1999-04-22/47, art. 18, 003; En vigueur : 20-07-1999] (NOTE : La Loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale a remplacé les termes "les commissaires maritimes et leurs agents" par "les agents chargés du contrôle de la navigation" dans cet article [1999-05-03/30, art. 23, En vigueur : 01-04-1999]) § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et agents du Service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'agriculture dans ses attributions, les commandants des bâtiments garde-pêche ou leurs préposés, les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'état ou leurs préposés, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet et les agents de l'Administration des Douanes et Accises dans les limites de l'article 168 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 sont chargés de veiller à l'application de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution et, notamment, de rechercher les infractions et de les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils peuvent, à cette fin, visiter en tout temps les bateaux de pêche, exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives ainsi que pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord où des engins ou produits de pêche peuvent se trouver. Ils peuvent saisir tous les documents et pièces justificatives pour examen.

bewijsstukken te eisen alsmede zich te begeven in alle lokalen en plaatsen aan boord waar zich visserijproducten of vistuig kunnen bevinden. Zij mogen alle documenten en bewijsstukken voor onderzoek in beslag nemen.

In geval van ontdekking op heterdaad mogen zij, met het doel een vervolging in te stellen en met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen op kosten en risico van de eigenaar of exploitant en, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of exploitant aan de ketting leggen.

In geval zij ernstige redenen hebben om te geloven dat er inbreuken zijn begaan, mogen zij, met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant. Wanneer vervolgens een inbreuk wordt vastgesteld, mogen zij, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of de exploitant aan de ketting leggen.

Wanneer een vissersvaartuig in overeenstemming met de beschikkingen van deze wet aan de ketting is gelegd, wordt het vissersvaartuig onmiddellijk vrijgegeven in ruil voor het stellen door de eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze in bewaring geeft bij een gerechtelijk agentschap van de Deposito- en Consignatiekas.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing alsmede alle andere kosten worden op de borgsom verhaald. Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald. De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgsom gevoegd.

In geval van het aan de ketting leggen van een vreemd vissersvaartuig, wordt de vlaggestaat via zijn diplomatieke vertegenwoordiger onverwijld in kennis gesteld van de genomen maatregelen en van de eventuele daarna opgelegde straffen.

§ 2. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, hebben zij bovendien het recht onmiddellijk beslag te leggen op de visserijproducten, het vistuig en andere productiemiddelen. Ze mogen de in beslag genomen visserijproducten terug in zee doen werpen.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten, die in de handel mogen worden gebracht

En cas de flagrant délit, ils peuvent, aux fins d'engager des poursuites et avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant et, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Dans le cas où ils ont des raisons sérieuses de croire que des infractions ont été commises, ils peuvent avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant. Si une infraction est ensuite constatée, ils peuvent, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Lorsqu'il est procédé à la mise à la chaîne d'un bateau de pêche conformément aux dispositions de la présente loi, le bateau de pêche est immédiatement relâché en échange d'un dépôt par le propriétaire ou la personne agissant pour son compte, d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels. La caution ou la garantie bancaire sera versée, contre remise d'un reçu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera auprès d'une agence judiciaire de la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'amende prononcée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée ainsi que tout autres frais sont récupérés sur le cautionnement. La partie restante est immédiatement restituée. Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

Dans le cas de la mise à la chaîne d'un bateau de pêche étranger, l'état du pavillon est notifié sans délai par l'intermédiaire de son représentant diplomatique des mesures prises ainsi que des sanctions qui seraient prononcées par la suite.

§ 2. Lorsque une infraction est constatée, ils peuvent de plus procéder à la saisie immédiate des produits de la pêche, des engins de pêche et d'autres moyens de production. Ils peuvent faire rejeter en mer les produits de la pêche saisis.

Ils peuvent vendre publiquement les produits de la pêche saisis qui peuvent être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et pour autant que ceci soit compatible avec la santé publique. La somme obtenue est déposée au greffe du tribunal compétent jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des produits de la pêche

overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen en voor zover zulks verenigbaar is met de volksgezondheid, openbaar verkopen. De ontvangen som wordt op de griffie van de bevoegde rechtbank gedeponereerd totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van de in beslag genomen visserijproducten zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten die niet in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen, maar die voldoen aan de eisen van de volksgezondheid schenken aan een instelling van weldadigheid of tot een ander gebruik bestemmen.

Indien de in beslag genomen visserijproducten niet voldoen aan de eisen van de volksgezondheid, mogen ze niet voor menselijke consumptie in aanmerking komen en moeten ze ontaard, verwerkt en tot een ander gebruik bestemd, hetzij vernietigd worden, alles op kosten van de overtreder.

Zij mogen het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen teruggeven aan de overtreder tegen het stellen van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan één vijfde van de in deze wet vastgestelde maximum geldboete, verhoogd met de opdecimen.

Evenwel kan van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt worden indien het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering.

Het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen worden in bewaring gegeven bij de griffie van de bevoegde rechtbank. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze op de griffie van de rechtbank deponereert totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

§ 3. Bij veroordeling kan de rechtbank altijd de verbeurdverklaring van de in beslag genomen visserijproducten, vistuig en andere productiemiddelen bevelen.

De verbeurdverklaring wordt steeds uitgesproken en de vernietiging wordt steeds bevolen wanneer het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering en wanneer de aard van het visserijproduct dit vergt.

De vernietiging door de rechtbank bevolen, gebeurt op kosten van de veroordeelde.

saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

Ils peuvent remettre à un établissement charitable ou destiner à un autre but, les produits de la pêche saisis qui ne peuvent pas être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur mais qui satisfont aux impératifs de la santé publique.

Si les produits de la pêche saisis ne satisfont pas aux impératifs de la santé publique, ils ne peuvent pas entrer en compte pour la consommation humaine et doivent être dénaturés, transformés et destinés à d'autres emplois, ou bien détruits, le tout aux frais du contrevenant.

Ils peuvent restituer les engins de pêche et les autres moyens de production saisis au contrevenant, contre le dépôt d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels.

Cette possibilité ne peut toutefois pas être utilisée s'il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur.

Les engins de pêche et les autres moyens de production saisis sont mis sous séquestre au greffe du tribunal. La caution ou la garantie bancaire sera déposée entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera au greffe du tribunal jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des engins de pêche et des autres moyens de production saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

§ 3. En cas de condamnation, le tribunal peut toujours ordonner la confiscation des produits de la pêche, des engins de pêche et des autres moyens de production saisis.

La confiscation est toujours prononcée et la destruction est toujours ordonnée dans le cas où il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et dans le cas où la nature du produit de la pêche l'impose.

La destruction ordonnée par le tribunal se fait aux frais du condamné.

Art. 4. (abrogé) [L 1999-04-22/47, art. 19, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Art. 5. (abrogé) [L 1999-04-22/47, art. 20, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Art. 6. [L 1999-04-22/47, art. 21, 003; En vigueur : 20-07-1999] Est puni d'un emprisonnement de quinze

Art. 4. (opgeheven) [W 1999-04-22/47, art. 19, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Art. 5. (opgeheven) [W 1999-04-22/47, art. 20, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Art. 6. [W 1999-04-22/47, art. 21, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot een jaar en met geldboete van duizend vijfhonderd frank tot honderdduizend frank, of met een van die straffen alleen:

1° hij die deze wet of krachtens deze wet genomen besluiten overtreedt;

2° hij die zich verzet tegen bezoeken, inspecties, controles, monsternemingen of vragen naar inlichtingen of documenten door de in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde overheden;

3° hij die wetens onjuiste inlichtingen of documenten verstrekt;

4° hij die weigert te gehoorzamen aan de bevelen welke door de in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde overheden krachtens deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten worden gegeven.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsopgang en zonsondergang of bij herhaling binnen drie jaar na de vorige veroordeling wegens één der misdrijven bedoeld in het eerste lid, kunnen de hierboven voorziene straffen tot het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hij wordt tevens veroordeeld tot betaling van alle gemaakte kosten, met inbegrip van de kosten voortvloeiend uit de inbeslagname van vistuig en productiemiddelen.

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in dit artikel bepaalde misdrijven van toepassing.

Art. 7. (opgeheven) [W 1999-04-22/47, art. 22, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Art. 8. (Opgeheven) [W 12-04-1957, art. 5]

Art. 9.[W 1999-04-22/47, art. 23, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Alleen de correctionele rechtbanken van Antwerpen, [1 West-Vlaanderen en Brussel]¹ zijn bevoegd om kennis te nemen van de inbreuken tegen deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

(1)[W 2013-12-01/01, art. 128, 004; Inwerkingtreding : 01-04-2014]

Art. 10. (opgeheven) [W 1999-04-22/47, art. 24, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

jours à un an et d'une amende de mille cinq cents francs à cent mille francs ou de l'une de ces peines seulement :

1° celui qui contrevient à cette loi ou aux arrêtés pris en vertu de la présente loi;

2° celui qui s'oppose aux visites, inspections, contrôles, prises d'échantillons ou demandes de renseignements ou de documents par les autorités visées à l'article 3, paragraphe 1er;

3° celui qui, sciemment, fournit des renseignements ou documents inexacts;

4° celui qui refuse de se conformer aux ordres donnés, par les autorités visées à l'article 3, paragraphe 1er, en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil ou en cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation pour une des infractions visées au premier alinéa, les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Il est également condamné au paiement de tous les frais encourus, y compris les frais résultant de la saisie des engins de pêche et des moyens de production.

Les dispositions du Livre premier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

Art. 7. (abrogé) [L 1999-04-22/47, art. 22, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Art. 8. (abrogé) [L 12-04-1957, art. 5]

Art. 9.[L 1999-04-22/47, art. 23, 003; En vigueur : 20-07-1999] Les tribunaux correctionnels d'Anvers, [1 de Flandre occidentale et de Bruxelles]¹ sont seuls compétents pour connaître des infractions à cette loi et à ses arrêtés d'exécution.

(1)[L 2013-12-01/01, art. 128, 004; En vigueur : 01-04-2014]

Art. 10. (abrogé) [L 1999-04-22/47, art. 24, 003; En vigueur : 20-07-1999]

12 APRIL 1957. - [Wet waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee] (W 18-07-1973)

12 AVRIL 1957. - [Loi autorisant le Roi à prescrire des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques de la mer] (L 18-07-1973)

(NOTA : opgeheven voor het Vlaamse Gewest bij DVR 2013-06-28/15, art. 81, 2°, 005; Inwerkingtreding : 01-01-2014)

Artikel 1. [W 18-07-1973] (De Koning neemt de nodige maatregelen ter bescherming van de biologische hulpbronnen zowel in volle zee als in de exclusieve economische zone en in de territoriale zee.) [W 1999-04-22/47, art. 6, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Hij neemt ook alle andere maatregelen ter voldoening aan of ter uitvoering van de bepalingen vastgesteld door of krachtens desbetreffende internationale verdragen.

Hij kan, bij in Ministerraad overgelegde besluiten, in de geldende wetgeving de nodige wijzigingen aanbrengen om ze in overeenstemming te brengen met de voorzieningen welke hij krachtens dit artikel zal treffen.

Art. 2.[W 1999-04-22/47, art. 7, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] (NOTA : De Wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie heeft de woorden "de waterschouten en hun agenten," afgeschaft in dit artikel [W 1999-05-03/30, art. 55, Inwerkingtreding : 01-04-1999]) § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie zijn de waterschouten en hun agenten, de ambtenaren en agenten van de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de gezagvoerders van de visserijwachtvaartuigen of hun aangestelden, de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat of hun aangestelden, de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine en de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen binnen de grenzen van artikel 168 van de algemene wet inzake de douane en accijnzen van 18 juli 1977, gelast te waken over de toepassing van de krachtens artikel 1 voorgeschreven maatregelen en, onder meer, overtredingen daarvan op te sporen en ze vast te stellen in processenverbaal die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.

Zij hebben te dien einde het recht zich te allen tijde aan boord der vissersvaartuigen te begeven, de overlegging van alle scheepspapieren en alle bewijsstukken te eisen alsmede zich te begeven in alle lokalen en plaatsen aan boord waar zich

(NOTE : abrogé pour la Région flamande par DCFL 2013-06-28/15, art. 81, 2°, 005; En vigueur : 01-01-2014)

Article 1. [L 18-07-1973] (Le Roi prend les mesures nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques tant en haute mer que dans la zone économique exclusive et dans la mer territoriale.) [L 1999-04-22/47, art. 6, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Il prend aussi toutes autres mesures en exécution ou pour l'exécution des dispositions établies par ou en vertu des conventions internationales relatives à cet objet.

Il peut, par des arrêtés qui seront délibérés en Conseil des Ministres, apporter à la législation en vigueur les modifications nécessaires pour les mettre en concordance avec les dispositions qu'il prendra en vertu du présent article.

Art. 2.[L 1999-04-22/47, art. 7, 003; En vigueur : 20-07-1999] (NOTE : La Loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale a supprimé les termes "les commissaires maritimes et leurs agents," dans cet article [1999-05-03/30, art. 55, En vigueur : 01-04-1999]) § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et agents du Service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'agriculture dans ses attributions, les commandants des bâtiments garde-pêche ou leurs préposés, les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'état ou leurs préposés, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet et les agents de l'Administration des Douanes et Accises dans les limites de l'article 168 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 sont chargés de veiller à l'application des mesures prescrites en vertu de l'article 1er, et, notamment, de rechercher les infractions et de les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils peuvent, à cette fin, visiter en tout temps les bateaux de pêche, exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives ainsi que pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord où des engins ou produits de pêche peuvent se trouver. Ils peuvent saisir tous les documents et pièces justificatives pour examen.

visserijproducten of vistuig kunnen bevinden. Zij mogen alle documenten en bewijsstukken voor onderzoek in beslag nemen.

In geval van ontdekking op heterdaad mogen zij, met het doel een vervolging in te stellen en met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen op kosten en risico van de eigenaar of exploitant en, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of exploitant aan de ketting leggen.

In geval zij ernstige redenen hebben om te geloven dat er inbreuken zijn begaan, mogen zij, met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant. Wanneer vervolgens een inbreuk wordt vastgesteld, mogen zij, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of de exploitant aan de ketting leggen.

Wanneer een vissersvaartuig in overeenstemming met de beschikkingen van deze wet aan de ketting is gelegd, wordt het vissersvaartuig onmiddellijk vrijgegeven in ruil voor het stellen door de eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze in bewaring geeft bij een gerechtelijk agentschap van de Deposito- en Consignatiekas.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing alsmede alle andere kosten worden op de borgsom verhaald. Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald. De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgsom gevoegd.

In geval van het aan de ketting leggen van een vreemd vissersvaartuig, wordt de vlaggestaat via zijn diplomatieke vertegenwoordiger onverwijld in kennis gesteld van de genomen maatregelen en van de eventuele daarna opgelegde straffen.

§ 2. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, hebben zij bovendien het recht onmiddellijk beslag te leggen op de visserijproducten, het vistuig en andere productiemiddelen. Ze mogen de in beslag genomen visserijproducten terug in zee doen werpen.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten, die in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen en voor zover zulks verenigbaar is

En cas de flagrant délit, ils peuvent, aux fins d'engager des poursuites et avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant et, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Dans le cas où ils ont des raisons sérieuses de croire que des infractions ont été commises, ils peuvent, avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant. Si une infraction est ensuite constatée, ils peuvent, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Lorsqu'il est procédé à la mise à la chaîne d'un bateau de pêche .

conformément aux dispositions de la présente loi, le bateau de pêche est immédiatement relâché en échange du dépôt par le propriétaire ou la personne agissant pour son compte, d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur au montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels. La caution ou la garantie bancaire sera versée, contre remise d'un reçu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera auprès d'une agence judiciaire de la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'amende prononcée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée ainsi que tout autres frais sont récupérés sur le cautionnement. La partie restante est immédiatement restituée. Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

Dans le cas de la mise à la chaîne d'un bateau de pêche étranger, l'état du pavillon est notifié sans délai par l'intermédiaire de son représentant diplomatique des mesures prises ainsi que des sanctions qui seraient prononcées par la suite.

§ 2. Lorsqu'une infraction est constatée, ils peuvent de plus procéder à la saisie immédiate des produits de la pêche, des engins de pêche et d'autres moyens de production. Ils peuvent faire rejeter en mer les produits de la pêche saisis.

Ils peuvent vendre publiquement les produits de la pêche saisis qui peuvent être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et pour autant que ceci soit compatible avec la santé publique. La somme obtenue est déposée au greffe du tribunal compétent jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des produits de la pêche saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la

met de volksgezondheid, openbaar verkopen. De ontvangen som wordt op de griffie van de bevoegde rechtbank gedeponereerd totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van de in beslag genomen visserijproducten zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten die niet in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen maar die voldoen aan de eisen van de volksgezondheid schenken aan een instelling van weldadigheid of tot een ander gebruik bestemmen.

Indien de in beslag genomen visserijproducten niet voldoen aan de eisen van de volksgezondheid, mogen ze niet voor menselijke consumptie in aanmerking komen en moeten ze ontaard, verwerkt en tot een ander gebruik bestemd, hetzij vernietigd worden, alles op kosten van de overtreder.

Zij mogen het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen teruggeven aan de overtreder tegen het stellen van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan één vijfde van de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen.

Evenwel kan van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt worden indien het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering.

Het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen worden in bewaring gegeven bij de griffie van de bevoegde rechtbank. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangsbewijs, in handen van de verbalisant die deze op de griffie van de rechtbank deponereert totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

§ 3. Bij veroordeling kan de rechtbank altijd de verbeurdverklaring van de in beslag genomen visserijproducten, vistuig en andere productiemiddelen bevelen.

De verbeurdverklaring wordt steeds uitgesproken en de vernietiging wordt steeds bevolen wanneer het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering en wanneer de aard van het visserijproduct dit vergt.

De vernietiging door de rechtbank bevolen, gebeurt op kosten van de veroordeelde.

Art. 2. (VLAAMSE GEWEST)

restitution éventuelle.

Ils peuvent remettre à un établissement charitable ou destiner à un autre but, les produits de la pêche saisis qui ne peuvent pas être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur mais qui satisfont aux impératifs de la santé publique.

Si les produits de la pêche saisis ne satisfont pas aux impératifs de la santé publique, ils ne peuvent pas entrer en compte pour la consommation humaine et doivent être dénaturés, transformés et destinés à d'autres emplois, ou bien détruits, le tout aux frais du contrevenant.

Ils peuvent restituer les engins de pêche et les autres moyens de production saisis au contrevenant, contre le dépôt d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à un cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels.

Cette possibilité ne peut toutefois pas être utilisée s'il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur.

Les engins de pêche et les autres moyens de production saisis sont mis sous séquestre au greffe du tribunal compétent. La caution ou la garantie bancaire sera déposée, contre remise d'un reçu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera au greffe du tribunal jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des engins de pêche et des autres moyens de production saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

§ 3. En cas de condamnation, le tribunal peut toujours ordonner la confiscation des produits de la pêche, des engins de pêche et des autres moyens de production saisis.

La confiscation est toujours prononcée et la destruction est toujours ordonnée dans le cas où il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et dans le cas où la nature du produit de la pêche l'impose.

La destruction ordonnée par le tribunal se fait aux frais du condamné.

Art. 2. (REGION FLAMANDE)

[1 ...]1

(1)[Abrogé par DCFL 2013-06-28/15, art. 81,2°, 005; En vigueur : 01-01-2014]

Art. 3.[L 1999-04-22/47, art. 8, 003; En vigueur : 20-07-1999] Est puni d'une amende de mille cinq cents

[1 ...]1

(1)[Opgeheven bij DVR 2013-06-28/15, art. 81,2°, 005; Inwerkingtreding : 01-01-2014]

Art. 3.[W 1999-04-22/47, art. 8, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Wordt gestraft met geldboete van duizend vijfhonderd frank tot honderdduizend frank:

1° hij die krachtens deze wet genomen besluiten overtreedt;

2° hij die zich verzet tegen bezoeken, inspecties, controles, monsternemingen of vragen naar inlichtingen of documenten door de in artikel 2, § 1 bedoelde overheden;

3° hij die wetens onjuiste inlichtingen of documenten verstrekt;

4° hij die weigert te gehoorzamen aan de bevelen welke door de in artikel 2, § 1 bedoelde overheden krachtens deze wet of haar uitvoeringsbesluiten worden gegeven.

Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete voorzien in dit artikel, of met één van die straffen alleen, diegene die in de territoriale zee een in het eerste lid vermelde overtreding begaat.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang of bij herhaling binnen drie jaar na de vorige veroordeling wegens één der misdrijven bedoeld in het eerste en het tweede lid, kunnen de hierboven voorziene straffen tot het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hij wordt tevens veroordeeld tot betaling van alle gemaakte kosten met inbegrip van de kosten voortvloeiend uit de inbeslagname van vistuig en productiemiddelen.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in dit artikel bepaalde misdrijven van toepassing.

Art. 3. (VLAAMSE GEWEST)

[1 ...]1

(1)[Opgeheven bij DVR 2013-06-28/15, art. 81,2°, 005; Inwerkingtreding : 01-01-2014]

Art. 4. [W 1999-04-22/47, art. 9, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Alleen de correctionele rechtbanken van Antwerpen, Brugge, Brussel en Veurne zijn bevoegd om kennis te nemen van de inbreuken tegen deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 5. Artikel 8 van de wet van 19 Augustus 1891 betreffende de zeevisserij in de territoriale wateren wordt opgeheven.

francs à cent mille francs :

1° celui qui contrevient aux arrêtés pris en vertu de la présente loi;

2° celui qui s'oppose aux visites, inspections, contrôles, prises d'échantillons ou demandes de renseignements ou de documents par les autorités visées à l'article 2, § 1er;

3° celui qui, sciemment, fournit des renseignements ou documents inexacts;

4° celui qui refuse de se conformer aux ordres donnés, par les autorités visées à l'article 2, § 1er, en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende prévue au présent article ou de l'une de ces peines seulement, celui qui commet dans la mer territoriale une infraction mentionnée au premier alinéa.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil ou en cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation pour une des infractions visées aux premier et deuxième alinéas, les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Il est également condamné au paiement de tous les frais encourus, y compris les frais résultant de la saisie des engins de pêche et des moyens de production.

Les dispositions du livre premier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

Art. 3. (REGION FLAMANDE)

[1 ...]1

(1)[Abrogé par DCFL 2013-06-28/15, art. 81,2°, 005; En vigueur : 01-01-2014]

Art. 4. [L 1999-04-22/47, art. 9, 003; En vigueur : 10-07-1999] Les tribunaux correctionnels d'Anvers, de Bruges, de Bruxelles et de Furnes sont seuls compétents pour connaître des infractions à cette loi et à ses arrêtés d'exécution.

Art. 5. L'article 8 de la loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans les eaux territoriales est abrogé.

13 JUNI 1969. - Wet inzake de exploratie en de exploitatie van niet -levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat

13 JUIN 1969. - Loi sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental

Artikel 1. [W 1999-04-22/47, art. 27, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Het Koninkrijk België oefent zijn soevereiniteit uit over de territoriale zee en soevereine rechten over het continentaal plat ter exploratie en ter exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen.

Art. 2. [W 1999-04-22/47, art. 28, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Het continentaal plat van België omvat de zeebodem en de ondergrond van de onder water gelegen gebieden die aan de kust aansluiten doch buiten de territoriale zee gelegen zijn en waarvan de buitengrens bepaald wordt door de lijn bestaande uit segmenten die de volgende, in coördinaten uitgedrukte punten, verbindt, in de volgorde zoals hieronder aangegeven:

1. 5116'09"N 0223'25"O
2. 5133'28"N 0214'18"O
3. 5136'47"N 0215'12"O
4. 5148'18"N 0228'54"O
5. 5152'34,012"N 0232'21,599"O
6. 51 33'06"N 0304'53"O

De ligging van de in dit artikel opgesomde punten is uitgedrukt in breedte en lengte volgens het Europees geodetisch systeem (1e vereffening 1950).

Art. 3. (§ 1.) Voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen van de (zeebodem) en van de ondergrond is concessie vereist, die wordt verleend onder de voorwaarden en volgens de regelen welke de Koning bepaalt. [W 1999-01-20/33, art. 79, 002; Inwerkingtreding : 22-03-1999] [W 1999-04-22/47, art. 29, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

(Hij bepaalt eveneens de procedure voor de gedeeltelijke of gehele intrekking of overdracht van de concessie.) [W 1999-04-22/47, art. 29, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

(§ 2. Elke aanvraag tot concessie of machtiging omvat een milieueffectenrapport dat is opgesteld onder verantwoordelijkheid en op kosten van de aanvrager. De aanvraag wordt onderworpen aan een milieueffectenbeoordeling.

Het milieueffectenrapport wordt opgesteld en de milieueffectenbeoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig de door de Koning, op gezamenlijke voordracht van de minister die de Economische

Article 1. [L 1999-04-22/47, art. 27, 003; En vigueur : 20-07-1999] Le Royaume de Belgique exerce sa souveraineté sur la mer territoriale et des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes.

Art. 2. [L 1999-04-22/47, art. 28, 003; En vigueur : 20-07-1999] Le plateau continental de Belgique comprend le fond marin et le sous-sol des régions sous-marines, adjacentes aux côtes mais situées en dehors de la mer territoriale et dont la délimitation extérieure est constituée par une ligne composée de segments, qui relie, dans l'ordre où ils sont énumérés, les points ci-après définis par leurs coordonnées :

1. 5116'09"N 0223'25"E
2. 5133'28"N 0214'18"E
3. 5136'47"N 0215'12"E
4. 5148'18"N 0228'54"E
5. 5152'34,012"N 0232'21,599"E
6. 5133'06"N 0304'53"E

Les positions des points énumérés dans le présent article sont exprimées en latitudes et longitudes dans le système géodésique européen (1er règlement 1950).

Art. 3. (§ 1.) La recherche et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes du (fond marin) et du sous-sol sont subordonnées à l'octroi de concessions accordées aux conditions et selon les modalités déterminées par le Roi. [L 1999-01-20/33, art. 79, 002; En vigueur : 22-03-1999] [L 1999-04-22/47, art. 29, 003; En vigueur : 20-07-1999]

(Il détermine également la procédure à suivre pour le retrait ou le transfert partiel ou entier de la concession.) [L 1999-04-22/47, art. 29, 003; En vigueur : 20-07-1999]

(§ 2. Toute demande de concession ou d'autorisation comprend une étude d'incidences sur l'environnement qui est établie sous la responsabilité et aux frais du demandeur. La demande est soumise à une évaluation des incidences sur l'environnement.

L'étude d'incidences sur l'environnement est établie et l'évaluation des incidences sur l'environnement est réalisée conformément aux

Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, vastgestelde regels in verband met de procedure, de inhoud en de vorm.

De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een continu onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

§ 3. De minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, brengt advies uit over het milieueffectenrapport en de resultaten van de milieueffectenbeoordeling.

Concessies, machtigingen, verlengingen of vernieuwingen kunnen slechts worden toegestaan mits het gunstig advies van de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft.

Bij aanvragen en aanvragen tot verlenging of vernieuwing van een concessie of machtiging zal worden rekening gehouden met de resultaten van het continu onderzoek.

Indien uit het continu onderzoek blijkt dat de betrokken activiteiten onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de sedimentafzettingen of voor het mariene milieu hebben, kan de concessie of machtiging, geheel of gedeeltelijk, opgeheven of geschorst worden.

§ 4. De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een vergoeding volgens de modaliteiten die bepaald worden in de concessiebesluiten, voor de uitvoering van het continu onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

§ 5. De Koning stelt op gezamenlijke voordracht van de minister die de Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, een raadgevende commissie in om de coördinatie te verzekeren tussen de administraties die betrokken zijn bij het beheer van de exploratie en de exploitatie van het continentaal plat en de territoriale zee.

Om de drie jaar wordt een overzichtsrappport met de resultaten van het continue onderzoek aan de commissie voorgelegd.

De commissie heeft onder andere volgende specifieke opdrachten :

- het coördineren van de onderzoeken van de concessieaanvragen en het formuleren van een advies over deze aanvragen;
- het opvolgen van de verschillende studies die uitgevoerd worden naar de invloed van de zandwinningen op het continentaal plat;
- het onderzoek van het driejaarlijks rapport;
- het adviseren van corrigerende maatregelen indien een negatieve invloed zou worden vastgesteld, en;
- het formuleren van beleidsvoorbereidende

regles relatives à la procédure, au contenu et à la forme établies par le Roi sur proposition conjointe du Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

L'exploration et l'exploitation sont soumises à un examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 3. Le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions émet un avis sur l'étude d'incidences sur l'environnement et sur les résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Les concessions, les autorisations, les prolongations ou les renouvellements ne peuvent être accordés que sur avis favorable du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

Lors de demandes et demandes de prolongation ou de renouvellement d'une concession ou autorisation, il sera tenu compte des résultats de l'examen continu.

Si l'examen continu fait apparaître des effets nuisibles inacceptables des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin, la concession ou l'autorisation peut être retirée ou suspendue en tout ou en partie.

§ 4. L'exploration et l'exploitation sont soumises à une redevance, selon des modalités prévues par les arrêtés de concession, pour l'exécution de l'examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 5. Le Roi crée, sur proposition conjointe du Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, une Commission consultative pour assurer la coordination entre les administrations concernées par la gestion de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et de la mer territoriale.

Un rapport général sur les résultats de l'examen continu est soumis à la Commission tous les trois ans.

La Commission se charge notamment des points spécifiques suivants :

- la coordination de l'examen des demandes de concession et la formulation d'un avis sur ces demandes;
- le suivi des différentes études réalisées sur l'influence de l'extraction de sable sur le plateau continental;
- l'étude du rapport triennal;
- la recommandation de mesures de correction si une influence négative est constatée et;
- la formulation d'avis sur une politique concernant tous les aspects relatifs à l'extraction de sable.

Le Roi peut fixer les modalités de fonctionnement

adviezen in verband met alle aspecten die verband houden met de zandwinnings.

De Koning kan de werkingsmodaliteiten en werkingskosten van de commissie vaststellen.) [W 1999-01-20/33, art. 79, 002; Inwerkingtreding : 22-03-1999]

Art. 4. [W 1999-04-22/47, art. 30, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Voor het leggen van kabels of pijpleidingen

- die in de territoriale zee of het nationaal grondgebied binnenkomen

- of die geplaatst of gebruikt worden in het kader van de exploratie van het continentaal plat, de exploitatie van de minerale en andere nietlevende rijkdommen daarvan of van de werkzaamheden van kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen die onder Belgische rechtsmacht vallen

is een machtiging vereist die wordt verleend of ingetrokken volgens de regels die de Koning bepaalt.

Voor pijpleidingen moet het tracé door de Koning goedgekeurd worden rekening houdend met de exploratie van het continentaal plat en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen daarvan.

De Koning kan bijkomende maatregelen opleggen om verontreiniging door pijpleidingen te voorkomen, verminderen, of bestrijden.

Art. 5. De (Kunstmatige eilanden, installaties en andere inrichtingen), nodig voor de exploratie en de exploitatie van de (minerale en andere niet-levende) rijkdommen van het continentaal plat alsmede de in artikel 6 bedoelde veiligheidszones mogen niet tot gevolg hebben, dat op niet te rechtvaardigen wijze overlast wordt aangedaan aan de scheepvaart, de visserij of het instandhouden van de levende rijkdommen van de zee, noch dat het gebruik van de regelmatige scheepvaartroutes, die van wezenlijk belang zijn voor de internationale scheepvaart, of het fundamenteel oceanografisch of ander wetenschappelijk onderzoek, uitgevoerd met de bedoeling de resultaten ervan openbaar te maken, worden belemmerd. [L 1999-04-22/47, art. 31, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Te dien einde bepaald de Koning de te nemen maatregelen en andere regelen voor hun uitvoering.

Hij stelt elke verplichting vast welke hij daartoe nuttig acht, inzonderheid inzake waarschuwingssystemen en inzake de middelen om verontreiniging van (de zee, de flora, de fauna en hun habitats alsook de) beschadiging van onderzeese kabels of pijpleidingen te voorkomen. [W 1999-04-22/47, art. 31, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Hij bepaalt de procedure voor gedeeltelijke of gehele intrekking van de machtiging of van de

et les frais de fonctionnement de la Commission.) [L 1999-01-20/33, art. 79, 002; En vigueur : 22-03-1999]

Art. 4. [L 1999-04-22/47, art. 30, 003; En vigueur : 20-07-1999] La pose de câbles ou de pipelines

- qui pénètrent dans la mer territoriale ou dans le territoire national

- ou qui sont installés ou utilisés dans le cadre de l'exploration du plateau continental, de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non-vivantes ou d'exploitation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages relevant de la juridiction belge

est subordonnée à l'obtention d'une autorisation qui est accordée ou retirée selon les modalités déterminées par le Roi.

Pour les pipelines, le tracé doit être approuvé par le Roi, compte tenu de l'exploration du plateau continental, de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes.

Le Roi peut imposer des mesures supplémentaires pour prévenir, réduire, ou lutter contre la pollution par les pipelines.

Art. 5. Les (îles artificielles, installations et autres dispositifs), nécessaires à l'exploration ou à l'exploitation des ressources (minérales et autres ressources non vivantes) du plateau continental, ainsi que les zones de sécurité visées à l'article 6 ne pourront gêner d'une manière injustifiable ni la navigation, la pêche ou la conservation des ressources biologiques de la mer, ni l'utilisation des routes maritimes régulières d'un intérêt essentiel pour la navigation internationale, ni les recherches océanographiques fondamentales ou les autres recherches scientifiques effectuées avec l'intention d'en publier les résultats. [L 1999-04-22/47, art. 31, 003; En vigueur : 20-07-1999]

A cet effet, le Roi fixe les mesures à prendre ainsi que leurs modalités d'exécution.

Il détermine de même toute obligation qu'il juge utile à cette fin, notamment en ce qui concerne la signalisation et les moyens d'éviter la pollution (de la mer, de la flore, de la faune et de leurs habitats) ainsi que la détérioration des câbles sous-marins et de pipe-lines. [L 1999-04-22/47, art. 31, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Il arrête la procédure à suivre pour l'application du retrait partiel ou total de l'autorisation ou de la concession.

Art. 6. Une zone de sécurité pourra être établie selon les modalités déterminées par le Roi pour chaque (île artificielle,) installation ou dispositif situé (dans la mer territoriale ou) sur le plateau continental. [L 1999-04-22/47, art. 32, 003; En

concessie.

Art. 6. Een veiligheidszone zal, volgens door de Koning bepaalde regelen, kunnen worden vastgesteld voor iedere (in de territoriale zee of) op het continentaal plat gelegen (kunstmatig eilande,) installatie of inrichting. [W 1999-04-22/47, art. 32, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Zij mag zich uitstrekken tot een afstand van vijfhonderd meter, gemeten van elk punt van de buitengrens van (het kunstmatig eiland,) de installatie of inrichting. [W 1999-04-22/47, art. 32, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Art. 7. De (kunstmatige eilanden,) installaties of andere inrichtingen, als bedoeld in deze wet, die blijvend (in de territoriale zee of) op het continentaal plat zijn aangebracht, alsmede de personen en de goederen die zich (op de kunstmatige eilanden,) installaties of inrichtingen bevinden, zijn onderworpen aan het Belgisch recht. [W 1999-04-22/47, art. 33, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Art. 8. Iedere persoon die (op een in deze wet bedoeld kunstmatig eiland,) installatie of andere inrichting een misdrijf begaat, dat door de Belgische wet wordt beteugeld, kan in België worden vervolgd. [W 1999-04-22/47, art. 34, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Bij ontstentenis van andere bepalingen tot toekenning van bevoegdheid komt deze toe aan de rechtsmachten welke te Brussel zetelen.

Art. 9. Handelingen of feiten die andere dan strafrechtelijke rechtsgevolgen hebben welke zich aan boord of ten aanzien van (een kunstmatig eiland,) een installatie of een andere inrichting, als bedoeld bij artikel 7, voordoen, worden geacht zich in België te hebben voorgedaan. [W 1999-04-22/47, art. 35, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Bij ontstentenis van andere bepalingen tot toekenning van bevoegdheid, worden deze handelingen of feiten geacht zich op het grondgebied van het vredegerecht van het tweede kanton van het rechterlijk arrondissement Brussel te hebben voorgedaan.

Art. 10. (Ingevoegd bij [W 1999-04-22/47, art. 36, Inwerkingtreding : 20-07-1999]) De inbreuken op deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten, worden bestraft overeenkomstig de artikelen 55 en 56 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee.

Art. 11. [Ingevoegd bij W 2008-12-22/33, art. 87; Inwerkingtreding : 08-01-2009] Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke

vigreur : 20-07-1999]

Elle peut s'étendre à une distance de cinq cents mètres mesurés à partir de chaque point du bord extérieur de ces (îles artificielles,) installations ou dispositifs. [L 1999-04-22/47, art. 32, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Art. 7. Les (îles artificielles, installations ou autres dispositifs), fixés à demeure (dans la mer territoriale ou) sur le plateau continental et visés par la présente loi, ainsi que les personnes et les biens qui se trouvent (sur ces îles artificielles, installations ou dispositifs) sont soumis au droit belge. [L 1999-04-22/47, art. 33, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Art. 8. Toute personne qui aura commis une infraction réprimée par le droit belge (sur ces îles artificielles, installations ou dispositifs visés par la présente loi) pourra être poursuivie en Belgique. [L 1999-04-22/47, art. 34, 003; En vigueur : 20-07-1999]

A défaut d'autres règles attributives de compétence, les juridictions qui siègent à Bruxelles sont compétentes.

Art. 9. Les actes ou faits ayant des effets juridiques autres que pénaux qui se produiront sur ou à l'égard (d'une île artificielle ou) d'une installation ou d'un autre dispositif visé à l'article 7 seront réputés s'être produits en Belgique. [L 1999-04-22/47, art. 35, 003; En vigueur : 20-07-1999]

A défaut d'autres règles attributives de compétence, ces actes ou faits seront réputés s'être produits sur le territoire du deuxième canton de justice de paix de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles.

Art. 10. (Inséré par [L 1999-04-22/47, art. 36, En vigueur : 20-07-1999]) Les infractions à la présente loi ou à ses arrêtés d'exécution sont punies, conformément aux articles 55 et 56 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.

Art. 11. [Inséré par L 2008-12-22/33, art. 87; En vigueur : 08-01-2009] Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont recherchées et constatées par les personnes suivantes :

1° les membres du personnel de la Police maritime de la Police fédérale ayant la qualité d'officier ou la qualité d'agent de police judiciaire;

2° les fonctionnaires de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la mer du Nord, désignés par le Ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions;

politie, worden inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, opgespoord en vastgesteld door de volgende personen :

1° de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie van de Federale Politie die de hoedanigheid van officier of agent van gerechtelijke politie hebben;

2° de ambtenaren van de Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee, aangeduid door de Minister bevoegd voor Wetenschapsbeleid;

3° de ambtenaren van het Directoraat-Generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, aangeduid door de Minister bevoegd voor Marien Milieu;

4° de ambtenaren van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie, aangeduid door de Minister bevoegd voor Economie;

5° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine.

Art. 12. [Ingevoegd bij W 2008-12-22/33, art. 88; Inwerkingtreding : 08-01-2009] De in artikel 11 vermelde ambtenaren hebben het recht te allen tijde de werkruimten op schepen en kunstmatige eilanden, en de aanligplaatsen te betreden teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren, voor zover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen. Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht om zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.

Art. 13. [Ingevoegd bij W 2008-12-22/33, art. 89; Inwerkingtreding : 08-01-2009] Alle personen die overeenkomstig deze bepalingen bevoegd worden gemaakt voor het toezicht op de toepassing van deze wet, zullen bij het uitoefenen van dit toezicht, ongeacht of ze optreden in uniform of niet, de identificatiebewijzen voorleggen, waarvan de Koning het model vastlegt.

Art. 14. [Ingevoegd bij W 2008-12-22/33, art. 90; Inwerkingtreding : 08-01-2009] Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

3° les fonctionnaires de la Direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, désignés par le Ministre qui a le Milieu marin dans ses attributions;

4° les fonctionnaires du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie, désignés par le Ministre qui a l'Economie dans ses attributions;

5° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet par leur hiérarchie.

Art. 12. [Inséré par L 2008-12-22/33, art. 88; En vigueur : 08-01-2009] Les fonctionnaires visés à l'article 11 ont à tout moment droit à l'accès aux espaces de travail des navires et des îles artificielles, et aux lieux d'amarrage en vue de procéder aux constatations inhérentes à leur mission pour autant que leur présence soit raisonnablement requise pour l'accomplissement de leur tâche. Ils peuvent se faire assister par des experts. Au besoin, ils peuvent recourir à la force publique pour s'introduire dans ces lieux.

Art. 13. [Inséré par L 2008-12-22/33, art. 89; En vigueur : 08-01-2009] Toutes les personnes que les présentes dispositions rendent compétentes pour surveiller l'application de la présente loi présenteront, dans l'exercice de cette surveillance, qu'elles interviennent en uniforme ou non, les pièces d'identification, dont le Roi fixe le modèle.

Art. 14. [Inséré par L 2008-12-22/33, art. 90; En vigueur : 08-01-2009] Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont d'application.

10 OKTOBER 1978. - Wet houdende vaststelling van een Belgische visserijzone.

10 OCTOBRE 1978. - Loi portant établissement d'une zone de pêche de la Belgique.

Artikel 1. [W 1999-04-22/47, art. 10, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Buiten de Belgische territoriale zee wordt een nationale visserijzone ingesteld waarvan de grenzen deze zijn van de exclusieve economische zone.

Art. 2. Het uitoefenen van de visserij in de in artikel 1 omschreven van zone valt onder de rechtsmacht en de reglementering van België.

Art. 3. Voor vreemde schepen geldt in de in artikel 1 omschreven zone visserijverbod.

(Dit verbod geldt evenwel onder voorbehoud van de rechten die voor vreemde schepen voortvloeien uit het Verdrag tot oprichting van de Europese Unie en uit de terzake toepasselijke regels van het internationaal recht.) [W 1999-04-22/47, art. 11, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999]

Art. 4. [W 1999-04-22/47, art. 12, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] (NOTA : De Wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie heeft de woorden "de waterschouten en hun agenten, alsook" vervangen door de woorden "de met de politie te water belaste federale politie ambtenaren en" in dit artikel [W 1999-05-03/30, art. 76, Inwerkingtreding : 01-04-1999]) § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie zijn de waterschouten en hun agenten, de ambtenaren en agenten van de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de gezagvoerders van de visserijwachtvaartuigen of hun aangestelden, de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat of hun aangestelden, de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine en de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen binnen de grenzen van artikel 168 van de algemene wet inzake de douane en accijnzen van 18 juli 1977 belast met het toezicht op de toepassing van deze wet en krachtens deze wet genomen besluiten en, onder meer, overtredingen daarvan op te sporen en ze vast te stellen in processenverbaal die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.

Zij hebben te dien einde het recht zich te allen tijde aan boord der vissersvaartuigen te begeven, de overlegging van alle scheepspapieren en alle

Article 1. [L 1999-04-22/47, art. 10, 003; En vigueur : 20-07-1999] Il est établi, au-delà de la mer territoriale de la Belgique, une zone de pêche nationale dont les limites sont celles de la zone économique exclusive.

Art. 2. L'exercice de la pêche dans la zone définie à l'article 1, est soumis à la juridiction et à la réglementation de la Belgique.

Art. 3. La pêche est interdite aux bâtiments étrangers dans la zone définie à l'article 1.

(Cette interdiction vaut sous réserve des droits qui, pour les navires étrangers, découlent du Traité sur l'Union Européenne et des règles du droit international applicables en la matière.) [L 1999-04-22/47, art. 11, 003; En vigueur : 20-07-1999]

Art. 4. [L 1999-04-22/47, art. 12, 003; En vigueur : 20-07-1999] (NOTE : La Loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale a remplacé les termes "les commissaires maritimes et leurs agents," par "les agents de la police fédérale chargés de la police des eaux et" dans cet article [1999-05-03/30, art. 76, En vigueur : 01-04-1999]) § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et agents du Service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'agriculture dans ses attributions, les commandants des bâtiments garde-pêche ou leurs préposés, les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat ou leurs préposés, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet et les agents de l'Administration des Douanes et Accises dans les limites de l'article 168 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 sont chargés de veiller à l'application de la présente loi et des arrêtés pris en vertu de celle-ci et, notamment, de rechercher les infractions et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils peuvent, à cette fin, visiter en tout temps les bateaux de pêche, exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives ainsi que pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord où des engins ou produits de pêche peuvent se trouver. Ils peuvent saisir tous les documents et pièces justificatives pour

bewijsstukken te eisen alsmede zich te begeven in alle lokalen en plaatsen aan boord waar zich visserijproducten of vistuig kunnen bevinden. Zij mogen alle documenten en bewijsstukken voor onderzoek in beslag nemen.

In geval van ontdekking op heterdaad mogen zij, met het doel een vervolging in te stellen en met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen op kosten en risico van de

eigenaar of exploitant en, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of exploitant aan de ketting leggen.

In geval zij ernstige redenen hebben om te geloven dat er inbreuken zijn begaan, mogen zij, met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant. Wanneer vervolgens een inbreuk wordt vastgesteld, mogen zij, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of de exploitant aan de ketting leggen.

§ 2. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, hebben zij bovendien het recht onmiddellijk beslag te leggen op de visserijproducten, het vistuig en andere productiemiddelen. Ze mogen de in beslag genomen visserijproducten terug in zee doen werpen.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten, die in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen en voor zover zulks verenigbaar is met de volksgezondheid, openbaar verkopen. De ontvangen som wordt op de griffie van de bevoegde rechtbank gedeponereerd totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van de in beslag genomen visserijproducten zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten die niet in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen, maar die voldoen aan de eisen van de volksgezondheid schenken aan een instelling van weldadigheid of tot een ander gebruik bestemmen.

Indien de in beslag genomen visserijproducten niet voldoen aan de eisen van de volksgezondheid, mogen ze niet voor menselijke consumptie in aanmerking komen en moeten ze ontaard, verwerkt en tot een ander gebruik bestemd, hetzij vernietigd worden, alles op kosten van de overtreder.

Zij mogen het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen teruggeven aan de overtreder tegen het stellen van een borgsom of een

examen.

En cas de flagrant délit, ils peuvent, aux fins d'engager des poursuites et avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant et, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Dans le cas où ils ont des raisons sérieuses de croire que des infractions ont été commises, ils peuvent avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant. Si une infraction est ensuite constatée, ils peuvent, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

§ 2. Lorsqu'une infraction est constatée, ils peuvent de plus procéder à la saisie immédiate des produits de la pêche et des engins de pêche et autres moyens de production. Ils peuvent faire rejeter en mer les produits de la pêche saisis.

Ils peuvent vendre publiquement les produits de la pêche saisis qui peuvent être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et pour autant que ceci soit compatible avec la santé publique. La somme obtenue est déposée au greffe du tribunal compétent jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des produits de la pêche saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

Ils peuvent remettre à un établissement charitable ou destiner à un autre but, les produits de la pêche saisis qui ne peuvent pas être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur mais qui satisfont aux impératifs de la santé publique.

Si les produits de la pêche saisis ne satisfont pas aux impératifs de la santé publique, ils ne peuvent pas entrer en compte pour la consommation humaine et doivent être dénaturés, transformés et destinés à d'autres emplois, ou bien détruits, le tout aux frais du contrevenant.

Ils peuvent restituer les engins de pêche et les autres moyens de production saisis au contrevenant, contre le dépôt d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels.

Cette possibilité ne peut toutefois pas être utilisée

bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan één vijfde van de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen.

Evenwel kan van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt worden indien het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering.

Het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen worden in bewaring gegeven bij de griffie van de bevoegde rechtbank. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze op de griffie van de rechtbank deponereert totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

§ 3. Bij veroordeling kan de rechtbank altijd de verbeurdverklaring van de in beslag genomen visserijproducten, vistuig en andere productiemiddelen bevelen.

De verbeurdverklaring wordt steeds uitgesproken en de vernietiging wordt steeds bevolen wanneer het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering en wanneer de aard van het visserijproduct dit vergt.

De vernietiging door de rechtbank bevolen, gebeurt op kosten van de veroordeelde.

Art. 5. [W 1999-04-22/47, art. 13, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Wanneer een vissersvaartuig in overeenstemming met de beschikkingen van deze wet aan de ketting is gelegd, wordt het vissersvaartuig onmiddellijk vrijgegeven in ruil voor het stellen door de eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze in bewaring geeft bij een gerechtelijk agentschap van de Deposito- en Consignatiekas.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing alsmede alle andere kosten, worden op de borgsom verhaald. Het overblijvend gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald. De rente van de in consignatie

s'il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur.

Les engins de pêche et les autres moyens de production saisis sont mis sous séquestre au greffe du tribunal compétent. La caution ou la garantie bancaire sera déposée entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera au greffe du tribunal jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des engins de pêche et des autres moyens de production saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

§ 3. En cas de condamnation, le tribunal peut toujours ordonner la confiscation des produits de la pêche, des engins de pêche et des autres moyens de production saisis.

La confiscation est toujours prononcée et la destruction est toujours ordonnée dans le cas où il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et dans le cas où la nature du produit de la pêche l'impose.

La destruction ordonnée par le tribunal se fait aux frais du condamné.

Art. 5. [L 1999-04-22/47, art. 13, 003; En vigueur : 20-07-1999] Lorsqu'il est procédé à la mise à la chaîne d'un bateau de pêche conformément aux dispositions de la présente loi, le bateau de pêche est immédiatement relâché en échange du dépôt par le propriétaire ou la personne agissant pour son compte, d'une caution ou d'une garantie accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels. La caution ou la garantie bancaire sera versée, contre remise d'un reçu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera auprès d'une agence judiciaire de la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'amende prononcée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée ainsi que tout autres frais sont récupérés sur le cautionnement. La partie restante est immédiatement restituée. Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

Dans les cas de la mise à la chaîne d'un bateau de pêche étranger, l'état du pavillon est notifié sans délai par l'intermédiaire de son représentant diplomatique des mesures prises ainsi que des sanctions qui seraient prononcées par la suite.

Art. 6. [L 1999-04-22/47, art. 14, 003; En vigueur : 20-07-1999] Est puni d'une amende de mille cinq cents francs à cent mille francs :

gegeven som wordt bij de borgsom gevoegd.

In geval van het aan de ketting leggen van een vreemd vissersvaartuig, wordt de vlaggestaat via zijn diplomatieke vertegenwoordiger onverwijld in kennis gesteld van de genomen maatregelen en van de eventuele daarna opgelegde straffen.

Art. 6. [W 1999-04-22/47, art. 14, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Wordt gestraft met geldboete van duizend vijfhonderd frank tot honderdduizend frank:

1° hij die deze wet of de krachtens deze wet genomen besluiten overtreedt;

2° hij die zich verzet tegen bezoeken, inspecties, controles, monsternemingen of vragen naar inlichtingen of documenten door de in artikel 4, paragraaf 1 bedoelde overheden;

3° hij die wetens onjuiste inlichtingen of documenten verstrekt;

4° hij die weigert te gehoorzamen aan de bevelen welke door de in artikel 4, paragraaf 1 bedoelde overheden krachtens deze wet of haar uitvoeringsbesluiten worden gegeven.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang of bij herhaling binnen drie jaar na de vorige veroordeling wegens één der misdrijven bedoeld in het eerste lid, kunnen de hierboven voorziene straffen tot het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hij wordt tevens veroordeeld tot betaling van alle gemaakte kosten, met inbegrip van de kosten voortvloeiend uit de inbeslagname van vistuig en productiemiddelen.

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in dit artikel bepaalde misdrijven van toepassing.

Art. 7.[W 1999-04-22/47, art. 15, 002; Inwerkingtreding : 20-07-1999] Alleen de correctionele rechtbanken van Antwerpen, [1 West-Vlaanderen en Brussel]¹ zijn bevoegd om kennis te nemen van de inbreuken tegen deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

(1)[W 2013-12-01/01, art. 127, 004; Inwerkingtreding : 01-04-2014]

1° celui qui contrevient à cette loi ou aux arrêtés pris en vertu de la présente loi;

2° celui qui s'oppose aux visites, inspections, contrôles, prises d'échantillons ou demandes de renseignements ou de documents par les autorités visées à l'article 4, paragraphe 1er;

3° celui qui, sciemment, fournit des renseignements ou documents inexacts;

4° celui qui refuse de se conformer aux ordres donnés, par les autorités visées à l'article 4, paragraphe 1er en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil ou en cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation pour une des infractions visées au premier alinéa, les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Il est également condamné au paiement de tous les frais encourus, y compris les frais résultant de la saisie des engins de pêche et des moyens de production.

Les dispositions du Livre premier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

Art. 7.[L 1999-04-22/47, art. 15, 003; En vigueur : 20-07-1999] Les tribunaux correctionnels d'Anvers [1 de Flandre occidentale et de Bruxelles]¹ sont seuls compétents pour connaître des infractions à cette loi et à ses arrêtés d'exécution.

(1)[L 2013-12-01/01, art. 1, 004; En vigueur : 01-04-2014]

4 AUGUSTUS 1981. - Koninklijk besluit houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust

4 AOÛT 1981. - Arrêté royal portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge

HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen.

CHAPITRE I. - Dispositions générales.

Sectie 1. Toepassingsgebied.

Section 1. - Champ d'application.

Artikel 1. Dit reglement is van toepassing in de Belgische territoriale zee, in de havens en op de stranden van de Belgische kust.

Article 1er. Le présent règlement est applicable dans la mer territoriale belge, dans les ports et sur les plages du littoral belge.

[1 Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatie-systeem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 en bij Richtlijn 2011/15/EU van de Commissie van 23 februari 2011.]1

[1 Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, modifiée par la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 et par la Directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011.]1

(1)[KB 2012-01-25/02, art. 2, 015; Inwerkingtreding : 16-03-2012]

(1)[AR 2012-01-25/02, art. 2, 015; En vigueur : 16-03-2012]

Art. 2. § 1. In dit reglement wordt onder "Belgische territoriale zee" verstaan de wateren gelegen binnen een ingebeelde lijn welke parallel loopt met de Belgische kust op een afstand van 3 zeemijlen (5 556m) te rekenen hetzij vanaf de laagwaterlijn van deze kust of van bij eb droogvallende bodemverheffingen indien deze zich binnen 3 zeemijlen vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenwerken welke buiten voornoemde laagwaterlijn uitsteken, zoals een en ander op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zeekaarten is aangeduid.

Art. 2. § 1er. On entend dans le présent règlement par "mer territoriale belge" les eaux situées en deçà de la ligne fictive qui s'étend parallèlement le long de la côte belge à 3 milles marins (5 556 m) de la laisse de basse mer de cette côte ou des hauts fonds découvrants à marée basse pour autant qu'ils se trouvent à moins de 3 milles marins de cette laisse de basse mer, ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant ladite laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

§ 2. In dit reglement wordt onder "havens van de Belgische kust" verstaan:

§ 2. On entend dans le présent règlement par "ports du littoral belge":

1° Wat de haven van Oostende betreft: de wateren van de haven van Oostende welke zich uitstrekken van het uiteinde, in zee, van de hoofden der staketsels van de vaargeul tot het benedenhoofd van de sluis van de Handelsdokken, enerzijds, en tot de benedenhoofden van de sluizen van Slijkens, de afsluitdam van de gewezen spuikom en het benedenhoofd van de sluis van het vlotdok van de vissershaven en van het Zeewezendok anderzijds, met inbegrip van de wateren van het Montgomery dok tot aan de Mercatorsluis en van het tijdok van de vissershaven;

1° En ce qui concerne le port d'Ostende: les eaux du port d'Ostende qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal à la jetée d'aval de l'écluse des bassins de Commerce, d'une part, et aux jetées d'aval des écluses de Slijkens, à l'écluse de l'ancien bassin de chasse et à la jetée d'aval de l'écluse du bassin à flot du port de pêche et du bassin de la Marine, d'autre part, y compris les eaux du bassin Montgomery jusqu'à l'écluse Mercator et du bassin à marée du port de pêche;

2° Wat de haven van Zeebrugge betreft: de wateren van de haven van Zeebrugge welke zich uitstrekken vanaf de ingebeelde rechte lijn getrokken door de uiterste zeewaartse punten van de havendammen tot de benedenhoofden van de sluizen, met inbegrip van

2° En ce qui concerne le port de Zeebrugge: les eaux du port de Zeebrugge qui s'étendent de la ligne droite fictive reliant les points extrêmes, du côté de la mer, des môles aux jetées d'aval des écluses, y compris le port de pêche, le port de plaisance et le bassin de la Force Navale belge ainsi que les bancs de chantier et de carénage dudit port de pêche;

3° En ce qui concerne le port de Nieuport: les eaux

de vissershaven, de jachthaven en het dok van de Belgische Zeemacht alsook de werf- en kielbanken van de vissershaven;

3° Wat de haven van Nieuwpoort betreft: de wateren van de haven van Nieuwpoort welke zich uitstrekken van het uiteinde in zee, van de hoofden der staketstels van de vaargeul tot de benedenhoofden van de sluzen der achterhaven, met inbegrip van alle ermede in verbinding staande dokken;

4° Wat de haven van Blankenberge betreft: de wateren van de haven van Blankenberge welke zich uitstrekken van het uiteinde, in zee, van de hoofden der staketsels van de vaargeul tot aan de oosterkaaimuur van het bankdok, met inbegrip van de nieuwe jachthaven.

§ 3. In dit reglement wordt onder "de stranden van de Belgische kust" verstaan de strook van de Belgische kust begrepen tussen de in § 1 bedoelde laagwaterlijn en de hoogwaterlijn.

Sectie 2. - Begripsomschrijvingen.

Art. 3. In dit reglement wordt verstaan onder:

1° Vaartuig: elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer of verplaatsing te water;

2° Zeeschip: elk vaartuig dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;

3° Bovenmaats zeeschip: zeeschip dat wegens zijn lengte of zijn diepgang ten opzichte van de toestand van de vaargeul, door de Dienst van het Loodswezen als dusdanig wordt aangemerkt overeenkomstig de normen door die dienst bepaald en officieel meegedeeld aan zeevarenden (bericht aan zeevarenden nr 1 - afgekort B.a.Z. nr 1);

4° Binnenschip: elk vaartuig dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;

5° Pleziervaartuig: het vaartuig dat al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is;

6° Kapitein of schipper: elke persoon die belast is met de leiding van een vaartuig of deze in feite neemt, alsmede elke persoon die hem vervangt;

7° Ambtenaren of bedienden der overheid: de in artikel 38 bedoelde personen;

8° Verdrag: het verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, goedgekeurd bij de wet van 24 november 1975;

9° Voorschrift: één van de voorschriften van de internationale bepalingen gevoegd bij het in 8° bedoeld Verdrag;

10° Helder licht: licht dat onder normale weersomstandigheden op een afstand van ten minste 2 zeemijlen (3 704 m) zichtbaar is.

du port de Nieuport qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal aux jetées d'aval des écluses de l'arrière-port, y compris tous les bassins qui y sont reliés;

4° En ce qui concerne le port de Blankenberge: les eaux du port de Blankenberge qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal au mur du quai Est du bassin d'échouage y compris le nouveau port de plaisance.

§ 3. On entend dans le présent règlement par "les plages du littoral belge": la partie du littoral belge comprise entre la laisse de basse mer visée au § 1er et la laisse de haute mer.

Section 2. - Définitions.

Art. 3. On entend dans le présent règlement par:

1° Bâtiment: tout engin flottant ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport ou de déplacement sur l'eau;

2° Navire: tout bâtiment naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;

3° Navire de grandes dimensions: navire qui, en raison de sa longueur ou de son tirant d'eau par rapport à l'état du chenal, est considéré comme tel par le Service du pilotage, conformément aux normes fixées par ce service et communiquées officiellement aux navigants (avis aux navigateurs n° 1 - en abrégé A.A.N. n° 1);

4° Bateau d'intérieur: tout bâtiment naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;

5° Bâtiment de plaisance: le bâtiment qui, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux et sous quelque forme que ce soit, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance;

6° Capitaine ou patron: toute personne qui est chargée du commandement du bâtiment ou qui le prend en fait, ainsi que toute personne qui le remplace;

7° Fonctionnaires ou agents de l'autorité: les personnes indiquées à l'article 38;

8° Convention: la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, approuvée par la loi du 24 novembre 1975;

9° Règle: l'une des règles du règlement international annexé à la Convention visée au 8°;

10° Feu brillant: un feu qui est, dans des conditions atmosphériques normales, visible à une distance d'au moins 2 milles marins (3 704 m).

(11° exploitant : les propriétaires, armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un bâtiment en ce compris le capitaine;) [AR 2005-09-17/61, art. 9, 010; En vigueur : 11-10-2005]

(12° bâtiment transportant des marchandises

(11° exploitant : eigenaars, reders, charteraars, beheerders of agenten van een vaartuig, daaronder mede begrepen de kapitein;) [KB 2005-09-17/61, art. 9, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

(12° vaartuig dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert : ieder vaartuig dat de volgende stoffen vervoert :

- stoffen als omschreven in de I.M.D.G.-Code, gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de I.M.O. Bulk Chemical Code, vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de I.M.O. Gas Carrier Code en vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code;

- stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de I.M.O. Bulk Chemical Code of paragraaf 1.1.6 van de I.M.O. Gas Carrier Code;

- oliesoorten als omschreven in bijlage I van het Marpol Verdrag, schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het Marpol Verdrag, schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het Marpol Verdrag;) [KB 2005-09-17/61, art. 9, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

(13° I.M.O. : Internationale Maritieme Organisatie;

14° I.M.D.G. Code : de meest recente versie van de Internationale maritieme Code voor gevaarlijke goederen opgemaakt door de I.M.O. en van artikel 108 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (...); [KB 2005-09-17/61, art. 9, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

15° I.M.O. Gas Carrier Code : de meest recente versie van de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O., en deze van het ministerieel besluit van 17 juli 1981 betreffende aanvullende voorschriften voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren;

16° I.M.O. Bulk Chemical Code : de meest recente versie van de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O. en deze van het ministerieel besluit van 24 juni 1975 betreffende aanvullende voorschriften voor schepen die gevaarlijke stoffen in bulk vervoeren (...); [KB 2005-09-17/61, art. 9, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

17° Marpol Verdrag : de meest recente versie van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978.) [KB 1996-02-09/38, art. 1, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995]

(18° INF-code : de meest recente versie van de IMO-code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer

dangereuses ou polluantes : tout bâtiment transporteur des marchandises suivantes :

- les marchandises mentionnées dans le Code I.M.D.G., les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du I.M.O. Bulk Chemical Code, les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du I.M.O. Gas Carrier Code et les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC;

- les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du I.M.O. Bulk Chemical Code ou au paragraphe 1.1.6 du I.M.O. Gas Carrier Code;

- les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la Convention Marpol, les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la Convention Marpol, les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la Convention Marpol;) [AR 2005-09-17/61, art. 9, 010; En vigueur : 11-10-2005]

(13° O.M.I. : Organisation maritime internationale;

14° Code I.M.D.G. : la version la plus récente du Code maritime international des marchandises dangereuses, établi par l'O.M.I. et de l'article 108 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (...); [AR 2005-09-17/61, art. 9, 010; En vigueur : 11-10-2005]

15° I.M.O. Gas Carrier Code : la version la plus récente des prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 17 juillet 1981 portant des règles complémentaires relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac;

16° I.M.O. Bulk Chemical Code : la version la plus récente des prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des substances chimiques dangereuses en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 24 juin 1975 portant des règles complémentaires relatives aux navires transportant des produits dangereux en vrac (...); [AR 2005-09-17/61, art. 9, 010; En vigueur : 11-10-2005]

17° Convention Marpol: la version la plus récente de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978.) [AR 1996-02-09/38, art. 1, 003; En vigueur : 13-09-1995]

(18° Recueil INF : la version la plus récente du recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires.) [AR 1998-12-09/39, art. 2, 004; En vigueur : 31-12-1998]

van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactieve afvalstoffen in vaten aan boord van een schip.) [KB 1998-12-09/39, art. 2, 004; Inwerkingtreding : 31-12-1998]

(19° " IMO-resolutie A.851(20) " : resolutie 851(20) van de Internationale Maritieme Organisatie, aangenomen door de vergadering tijdens haar twintigste zitting op 27 november 1997 betreffende de algemene beginselen voor de positie-indicatie voor schepen en de meldingsvoorschriften, met daarin begrepen de richtlijnen betreffende de melding van incidenten waarbij gevaarlijke goederen, schadelijke substanties en/of zeeverontreinigende stoffen betrokken zijn.) [KB 2001-06-25/32, art. 1, 009; Inwerkingtreding : 04-08-2001]

(20° verlader : de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;

21° adres : naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de reder of beheerder van een vaartuig, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het vaartuig;

22° traditionele schepen : historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd;

23° ongeval : een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee;

24° maatschappij : een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

25° SOLAS-verdrag : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijhorende protocollen en wijzigingen;

26° ISM-code : de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd door de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.741 (18) van 4 november 1993 en verplicht gesteld krachtens het hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

27° BC-code : de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;

28° verkeersbegeleidingssysteem (VBS) : een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied

(19° " résolution A.851(20) de l'OMI " : la résolution 851(20) de l'Organisation maritime internationale adoptée par l'assemblée lors de sa vingtième session du 27 novembre 1997, relative aux principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins.) [AR 2001-06-25/32, art. 1, 009; En vigueur : 04-08-2001]

(20° chargeur : toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur;

21° adresse : le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'armateur ou le gérant du bâtiment, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du bâtiment;

22° bateaux traditionnels : tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;

23° accident : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et incidents [maritimes];

24° compagnie : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS;

25° convention SOLAS : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents;

26° code ISM : le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le chapitre IX de la convention SOLAS;

27° recueil BC : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac;

28° service de trafic maritime (STM) : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre;

29° système d'organisation du trafic : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque

voordoelen, kan reageren;

29° scheepsrouteringssysteem : een systeem van één of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;

30° agent : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een vaartuig informatie te verstrekken;

31° de Minister : de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren.) [KB 2005-09-17/61, art. 9, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

[1 32° lijndienst : een reeks overtochten door vaartuigen waarmee de verbinding tussen dezelfde twee of meer havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

33° vissersvaartuig : elk vaartuig dat is uitgerust voor commerciële exploitatie van levende aquatische hulpbronnen;

34° vaartuig dat bijstand behoeft : een vaartuig in omstandigheden die gevaar voor verlies van het vaartuig, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag inzake opsporing en redding op zee;

35° LRIT : een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van vaartuigen in overeenstemming met Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag;

36° brutotonnenmaat : de maat van de totale inhoud van een vaartuig vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen.]1

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 3, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

Art. 4. De in de Voorschriften 3, 21 en 32 gegeven begripsomschrijvingen gelden ook voor de toepassing van dit besluit, tenzij het er uitdrukkelijk van afwijkt.

HOOFDSTUK II. - Scheepvaartregelen.

Sectie 1. - Algemene bepalingen.

Art. 5. § 1. Geen vaartuig mag de havens van de Belgische kust binnenvaren indien het om reden van zijn afmetingen of zijn diepgang of om enige andere reden een gevaar vormt of dreigt te vormen voor de veiligheid van het vaartuig zelf of van de scheepvaart, of voor de haven- en kunstwerken of voor het milieu in 't algemeen. Indien bijzondere omstandigheden dit

d'accident; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer;

30° agent : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du bâtiment;

31° le Ministre : le ministre qui a les affaires [maritimes] et la navigation dans ses attributions.) [AR 2005-09-17/61, art. 9, 010; En vigueur : 11-10-2005]

[1 32° service régulier : une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable;

33° navire de pêche : tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes;

34° bâtiment ayant besoin d'assistance : sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un bâtiment se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du bâtiment ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

35° LRIT : un système d'identification et de suivi à distance des bâtiments conformément à la règle SOLAS V/19-1;

36° jauge brute : la capacité d'utilisation d'un bâtiment, déterminée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires.]1

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 3, 012; En vigueur : 30-11-2010]

Art. 4. Les définitions données aux Règles 3, 21 et 32 valent également pour l'application du présent arrêté, à moins que ce dernier n'y déroge expressément.

CHAPITRE II. - Règles de navigation.

Section 1. - Dispositions générales.

Art. 5. § 1er. Aucun bâtiment n'est admis à pénétrer dans les ports du littoral belge si, à cause de ses dimensions, de son tirant d'eau ou pour toute autre raison, il constitue ou risque de constituer un danger pour la sécurité du bâtiment lui-même, pour la navigation, pour les installations portuaires et les ouvrages d'art ou pour l'environnement. Toutefois, lorsque des circonstances particulières l'exigent, l'autorité peut, dans des conditions qu'elle fixe, autoriser un navire, qui pour une des raisons précitées ne peut pénétrer dans les ports du littoral

vereisen kan de overheid echter in door haar te bepalen voorwaarden een vaartuig, dat om een der bovengenoemde redenen niet in de havens van de Belgische kust mag binnenvaren, toegang tot een der Belgische havens verlenen.

§ 2. De haven van Blankenberge is alleen toegankelijk voor pleziervaartuigen.

Art. 6. In de havens van de Belgische kust gelden voor de binnenschepen artikel 1, achtste lid, artikel 2, eerste en tweede lid, en de artikelen 4, 5, 7 en 8 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Art. 7. § 1. Behoudens andersluidende bijzondere bepaling moet ieder vaartuig op de romp of op de bovenbouw, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en die van zijn thuishaven voeren. Die namen moeten in duidelijk met de achtergrond contrasterende letters aangebracht worden en bij helder weer op een afstand van ten minste 50 m leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.

§ 2. (...) [KB 1999-06-04/53, art. 33, § 2, 007; Inwerkingtreding : 01-10-1999]

§ 3. Met uitzondering van de vissersvaartuigen die gewoonlijk een Belgische haven aandoen, moet elk vaartuig zijn nationale vlag hijsen wanneer het een haven in- of uitvaart en bovendien telkens als de ambtenaren of bedienden van de overheid erom verzoeken.

Art. 7bis.[Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 10; Inwerkingtreding : 11-10-2005] De reder of beheerder van een vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat op weg is naar een haven van de Belgische kust, deelt ten minste vierentwintig uur voor aankomst of uiterlijk op het tijdstip waarop het vaartuig de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of zodra de aanloophaven bekend is, indien zij nog niet bekend zou zijn of tijdens de reis wordt gewijzigd, aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest de in bijlage 8 bedoelde informatie mee.

[1 Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van het eerste lid niet van toepassing op]1 :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

c) [1 [2 ...]2]1

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 4, 012; Inwerkingtreding :

belge, à accéder à un des ports belges.

§ 2. Le port de Blankenberge est réservé aux bâtiments de plaisance.

Art. 6. Dans les ports du littoral belge, l'article 1er, alinéa 8, l'article 2, alinéas 1er et 2, et les articles 4, 5, 7 et 8 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du royaume sont applicables aux bateaux d'intérieur.

Art. 7. § 1er. Sauf disposition particulière contraire, tout bâtiment doit porter sur sa coque ou sur sa superstructure, à un endroit visible, son nom et celui de son port d'attache. Ces noms doivent être indiqués en lettres contrastant avec le fond et lisibles par temps clair à une distance d'au moins 50 m. Au cas où ces inscriptions figurent sur le flanc du bâtiment, elles doivent figurer des deux côtés.

§ 2. (...) [AR 1999-06-04/53, art. 33, § 2, 007; En vigueur : 01-10-1999]

§ 3. A l'exception des bateaux de pêche fréquentant habituellement un port belge, tout bâtiment est tenu de hisser son pavillon national à l'entrée et à la sortie du port et, en dehors de ces cas, lorsque les fonctionnaires ou les agents de l'autorité l'y invitent.

Art. 7bis.[Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 10; En vigueur : 11-10-2005] L'armateur ou le gérant d'un bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 faisant route vers un port du littoral belge notifie les informations prévues à l'annexe 8 au service compétent de la Région flamande, au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le bâtiment quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

[1 Sauf disposition contraire, les dispositions de l'alinéa 1er ne s'appliquent pas]1 :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;

c) [1 [2 ...]2]1

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 4, 012; En vigueur : 30-11-2010]

(2)[AR 2014-11-04/03, art. 7, 016; En vigueur : 11-12-2014]

Art. 7ter.[Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 11; En vigueur : 11-10-2005] Tout bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se trouvant en mer

30-11-2010]

(2)[KB 2014-11-04/03, art. 7, 016; Inwerkingtreding : 11-12-2014]

Art. 7ter.[Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 11; Inwerkingtreding : 11-10-2005] Ieder vaartuig met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrapportagesysteem dat overeenkomstig voorschrift 11 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, voldoet aan dat systeem en verstrekt dus de vereiste informatie, onverminderd de aanvullende informatie die wordt verlangd overeenkomstig IMO-resolutie A.851 (20).

[1 Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van het eerste lid niet van toepassing op]1 :

a) oorlogsschepen, marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

c) [1 bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen.]1

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 4, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

Art. 7quater.[Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 12; Inwerkingtreding : 11-10-2005] § 1. [2 Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere vaartuigen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, die internationale reizen maken en een haven van de Belgische kust aandoen, moeten zijn uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (hierna AIS) overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.]2

§ 2. [2 Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere vaartuigen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, die niet-internationale reizen maken, moeten zijn uitgerust met een AIS overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.]2

§ 3. [2 Passagiersschepen van minder dan 15 meter lang of met een brutotonnenmaat van minder dan 300 die niet-internationale reizen maken, worden vrijgesteld van de toepassing van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake AIS.

ou se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité également par l'Etat belge conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI, se conforme à ce système en rendant compte des informations requises, sans préjudice des informations supplémentaires requises conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI.

[1 Sauf disposition contraire, les dispositions de l'alinéa 1er ne s'appliquent pas]1 :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;

c) [1 aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord.]1

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 4, 012; En vigueur : 30-11-2010]

Art. 7quater.[Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 12; En vigueur : 11-10-2005] § 1er. [2 Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port du littoral Belge, sont équipés d'un système d'identification automatique (ci-après AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.]2

§ 2. [2 Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un AIS conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.]2

§ 3. [2 Les navires à passagers d'une longueur inférieure à 15 mètres ou d'une jauge brute inférieure à 300 effectuant des voyages domestiques, sont exemptés de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans le présent article.

[3 ...]3]2

§ 4. Tout bâtiment équipé d'un système d'identification automatique le maintient en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

§ 5. [1 Sauf disposition contraire, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas]1 :

[3 ...]3]2

§ 4. Elk vaartuig dat is uitgerust met een automatisch identificatiesysteem houdt dit te allen tijde operationeel tenzij internationale overeenkomsten, regels of normen voorzien in de bescherming van navigatiegegevens.

§ 5. [1 Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit artikel niet van toepassing op]1 :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

c) [1 [3 ...]3]1

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 5, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

(2)[KB 2012-01-25/02, art. 3, 015; Inwerkingtreding : 16-03-2012]

(3)[KB 2014-11-04/03, art. 8, 016; Inwerkingtreding : 11-12-2014]

Art. 7quinquies.[Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 13; Inwerkingtreding : 11-10-2005] Ieder vaartuig [2 ...]2 dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart van een verplicht scheepsrouteringssysteem dat overeenkomstig voorschrift 10 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en dat mede door de Belgische Staat wordt geëxploiteerd, maakt van het systeem gebruik overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO.

[2 ...]2

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 4, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

(2)[KB 2014-11-04/03, art. 9, 016; Inwerkingtreding : 11-12-2014]

Art. 7sexies.[Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 14; Inwerkingtreding : 11-10-2005] Ieder vaartuig [2 ...]2 dat zich op zee bevindt of zich naar zee begeeft, ongeacht of het tussentijds een haven aanloopt, en dat het gebied binnenvaart waar een verkeersbegeleidingssysteem wordt toegepast dat mede door het Vlaamse Gewest wordt geëxploiteerd, neemt deel aan dit verkeersbegeleidingssysteem en voldoet aan de regels ervan, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO.

[1 Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van het eerste lid niet van toepassing op]1 :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;

c) [1 [3 ...]3]1

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 5, 012; En vigueur : 30-11-2010]

(2)[AR 2012-01-25/02, art. 3, 015; En vigueur : 16-03-2012]

(3)[AR 2014-11-04/03, art. 8, 016; En vigueur : 11-12-2014]

Art. 7quinquies.[Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 13; En vigueur : 11-10-2005] Tout bâtiment [2 ...]2 se trouvant en mer ou se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système d'organisation du trafic obligatoire adopté par l'OMI conformément à la règle 10 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité également par l'Etat belge, utilise le système conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI.

[2 ...]2

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 4, 012; En vigueur : 30-11-2010]

(2)[AR 2014-11-04/03, art. 9, 016; En vigueur : 11-12-2014]

Art. 7sexies.[Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 14; En vigueur : 11-10-2005] Tout bâtiment [2 ...]2, se trouvant en mer ou se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, et pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un service de trafic maritime exploité également par la Région flamande participe à ce service de trafic maritime et se conforme à ses règles, conformément aux directives mises au point par l'OMI.

[1 Sauf disposition contraire, les dispositions de l'alinéa 1er ne s'appliquent pas]1 :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;

c) [1 [2 ...]2]1

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 4, 012; En vigueur : 30-11-2010]

(2)[AR 2014-11-04/03, art. 10, 016; En vigueur : 11-12-2014]

lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

c) [1 [2 ...]2]1

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 4, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

(2)[KB 2014-11-04/03, art. 10, 016; Inwerkingtreding : 11-12-2014]

Art. 7septies.[1 Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere vaartuigen met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer, die internationale reizen maken en een haven van de Belgische kust aandoen, moeten zijn uitgerust met een reisgegevensrecorder (hierna VDR), overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Vrachtschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, mogen zijn uitgerust met een vereenvoudigde reisgegevensrecorder (hierna S-VDR) overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere vaartuigen, met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer, die op of na 1 juli 2002 zijn gebouwd en die niet-internationale reizen maken, moeten zijn uitgerust met een VDR overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Vrachtschepen met een brutotonnenmaat van 3 000 of meer die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd en die niet-internationale reizen maken, moeten worden uitgerust met een VDR of een S-VDR overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Passagiersschepen die uitsluitend worden gebruikt voor reizen in andere zeegebieden dan die van klasse A, zoals bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectie-reglement, worden vrijgesteld van de verplichting om met een VDR te zijn uitgerust.

Vaartuigen, andere dan ro-ro-passagiersschepen, die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, worden vrijgesteld van de verplichting om met een VDR te worden uitgerust als kan worden aangetoond aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is dat de interfacing tussen een VDR en de

Art. 7septies.[1 Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port du littoral belge, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (ci-après VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS. Dans le cas des navires de marchandises construits avant le 1er juillet 2002, le VDR peut être un système enregistreur des données du voyage simplifié (ci-après S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits le 1er juillet 2002 ou après et qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un VDR conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un VDR ou d'un S-VDR conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

Les navires à passagers effectuant uniquement des voyages dans des zones [maritimes] autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 3 de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, sont exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR.

Les bâtiments, autres que les navires rouliers à passagers, construits avant le 1er juillet 2002, sont exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR lorsqu'il peut être démontré à l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet que l'interfaçage d'un VDR avec l'équipement existant à bord n'est pas justifié ni faisable.

Les navires de charge construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages internationaux ou domestiques, sont exemptés de l'obligation d'emport d'un S-VDR lorsqu'ils sont définitivement retirés du service dans les deux ans à compter de la date de mise en oeuvre indiquée dans le chapitre V de la convention SOLAS.

Sauf disposition contraire, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

bestaande uitrusting van het vaartuig onredelijk en onuitvoerbaar is.

Vrachtschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd en die internationale of niet-internationale reizen maken, worden vrijgesteld van de verplichting om met een S-VDR te worden uitgerust als dergelijke schepen permanent buiten dienst worden gesteld binnen twee jaar na de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag gespecificeerde tenuitvoerleggings-datum.

Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van dit artikel niet van toepassing op :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

c) [2 ...]2]1

(1)[KB 2012-01-25/02, art. 4, 015; Inwerkingtreding : 16-03-2012]

(2)[KB 2014-11-04/03, art. 11, 016; Inwerkingtreding : 11-12-2014]

Art. 7octies. [1 Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat de Belgische vlag voert en in de Europese Gemeenschap is geregistreerd, of dienstdoet in de Belgische binnenwateren of territoriale wateren, of zijn vangst aan land brengt in een haven van de Belgische kust, moet volgens het hieronder aangegeven tijdschema worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen :

a) elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter moet aan de uitrustingsplicht voldoen overeenkomstig het volgende tijdschema :

- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter : uiterlijk op 31 mei 2012;

- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter : uiterlijk op 31 mei 2013;

- vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter : uiterlijk op 31 mei 2014.

b) pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht voldoen vanaf 30 november 2010.

Vissersvaartuigen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel. In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de kapitein noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig.]1

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;

c) [2 ...]2]1

(1)[AR 2012-01-25/02, art. 4, 015; En vigueur : 16-03-2012]

(2)[AR 2014-11-04/03, art. 11, 016; En vigueur : 11-12-2014]

Art. 7octies. [1 Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon belge et immatriculé dans la Communauté européenne, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales belges, ou débarquant ses captures dans un port du littoral belge est équipé, conformément au calendrier suivant d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI :

a) les navires de pêche dont la longueur hors tout dépasse 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport selon le calendrier suivant :

- les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 24 mètres et inférieure à 45 mètres : au plus tard le 31 mai 2012;

- les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 18 mètres et inférieure à 24 mètres : au plus tard le 31 mai 2013;

- les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres : au plus tard le 31 mai 2014.

b) les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport à partir du 30 novembre 2010.

Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire.]1

(1)[Inséré par AR 2010-09-10/45, art. 6, 012; En vigueur : 30-11-2010]

Art. 7novies. [1 Les bâtiments auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, sont dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans un port du littoral belge.]1

(1)[Inséré par AR 2010-09-10/45, art. 7, 012; En vigueur : 30-11-2010]

(1)[Ingevoegd bij KB 2010-09-10/45, art. 6, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

Art. 7novies. [1 Vaartuigen waarop Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en de door de IMO aangenomen prestatienormen en functionele eisen van toepassing zijn, worden uitgerust met een LRIT-uitrusting die aan dat voorschrift voldoet, indien zij een haven van de Belgische kust aandoen.]1

(1)[Ingevoegd bij KB 2010-09-10/45, art. 7, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

Art. 8. § 1. Geen enkele bepaling van dit reglement ontslaat de reder, de kapitein of de bemanning van het vaartuig ervan, alle voorzorgen te nemen die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden zijn.

§ 2. De reder, de kapitein of de bemanning van een vaartuig houden rekening met de gevaren van de scheepvaart en met het gevaar voor aanvaring, en met de bijzondere omstandigheden, inzonderheid met de beperkingen van het gebruik van het vaartuig, waardoor het geboden mocht zijn dit reglement niet na te komen om een onmiddellijk gevaar te keren.

Art. 9. Niemand mag, hetzij vrijwillig hetzij onvrijwillig, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen of deze scheepvaart vertragen door nalatigheid of onbekwaamheid of door manoeuvres uitgevoerd in staat van dronkenschap of in een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende of hallucinatieverwekkende middelen.

Sectie 2. - Scheepvaartbewegingen.

Art. 10. § 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 tot 11 worden de Voorschriften 4 tot 9 en 11 tot 19 aan boord van elk vaartuig nageleefd.

§ 2. Vaartuigen die de in artikel 13, § 2 voor bovenmaatse zeeschepen voorgeschreven lichten of het dagmerk niet voeren, moeten uitwijken voor vaartuigen die deze seinen wel voeren. Bovenmaatse zeeschepen die de in artikel 13, § 2 voorgeschreven seinen voeren moeten zich onderling gedragen naar de Voorschriften en naar de bepalingen van dit reglement.

§ 3. Ieder vaartuig dat in de havens van de Belgische kust een ander vaartuig ontmoet, moet de rechterzijde van de vaargeul of de strook gelegen aan de rechterkant van het midden van de doorvaart houden, voor zover dit materieel mogelijk is zonder zijn veiligheid in gevaar te brengen.

§ 4. In afwijking van Voorschrift 3, g, moet een baggervaartuig dat bezig is met baggeren, zo uitwijken dat het de scheepvaart niet hindert, en zijn

Art. 8. § 1er. Aucune disposition du présent règlement ne dispense l'armateur, le capitaine ou l'équipage du bâtiment de prendre toutes les précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

§ 2. L'armateur, le capitaine ou l'équipage d'un bâtiment tiennent compte des dangers de navigation et des risques d'abordage ainsi que des circonstances particulières, notamment des limites d'utilisation du bâtiment, qui obligeraient à ne pas observer le présent règlement en vue d'éviter un danger immédiat.

Art. 9. Nul ne peut porter atteinte à la sécurité de la navigation ni retarder cette navigation soit volontairement, soit involontairement, par négligence ou incapacité ou par des manoeuvres exécutées en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de produits hallucinogènes.

Section 2. - Mouvements de navigation.

Art. 10. § 1er. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 à 11, les Règles 4 à 9 et 11 à 19 sont observées à bord de tout bâtiment.

§ 2. Les bâtiments qui ne portent pas les feux ou la marque de jour prescrits pour les navires de grandes dimensions à l'article 13, § 2, doivent éviter la route des bâtiments qui portent ces signaux. Les navires de grandes dimensions qui portent les signaux prescrits à l'article 13, § 2, doivent se comporter entre eux d'après les règles de la Convention et celles du présent règlement.

§ 3. Chaque bâtiment qui en rencontre un autre dans les ports du littoral belge, doit tenir la droite du chenal ou la partie située à droite du milieu du passage, autant qu'il est matériellement possible sans compromettre sa sécurité.

§ 4. Par dérogation à la Règle 3, g, un dragueur en train d'effectuer des opérations de dragage doit se ranger de manière à ne pas gêner la navigation, et filer ses câbles et ses chaînes.

§ 5. Dans les eaux des ports du littoral belge, les bâtiments doivent diminuer leur vitesse à temps lorsqu'ils s'approchent d'ouvrages d'art, de travaux en cours d'exécution ou de navires, de telle manière que les lames ou la succion produites par leur passage ne puissent provoquer des dégâts.

§ 6. Les bâtiments ne peuvent maintenir par le travers l'un de l'autre des routes parallèles à vitesse égale, à moins que cela ne puisse pas gêner ni mettre en danger la navigation.

§ 7. Tout capitaine ou patron est tenu d'observer les signaux portuaires prescrits et exhibés par les

kabels en kettingen vieren.

§ 5. In de wateren van de havens van de Belgische kust moeten de vaartuigen tijdig hun vaart verminderen wanneer zij in de nabijheid van kunstwerken, in uitvoering zijnde werken of vaartuigen komen, zodat de door hun doorvaart veroorzaakte golfslag of zuiging geen schade kan berokkenen.

§ 6. Vaartuigen mogen niet op gelijke hoogte blijven varen, tenzij dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart kan geschieden.

§ 7. Iedere kapitein of schipper moet de havenseinen welke door de overheden worden voorgeschreven en vertoond, in acht nemen.

§ 8. Vaartuigen met een lengte over alles van minder dan 20 m moeten zo dicht als veilig en uitvoerbaar is de stuurboordwal of het stuurboordstaketsel aanhouden, en in ieder geval bijtijds en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven.

§ 9. Zeilvaartuigen mogen niet laveren in de toegangsgeulen tot de havens van de Belgische kust of in de wateren van die havens; indien zij uitgerust zijn met middelen tot werktuiglijke voortbeweging, moeten zij deze in die wateren gebruiken.

§ 10. Pleziervaartuigen nemen in de havens van de Belgische kust de kortste weg om hun bestemming te bereiken, zonder de veiligheid van de scheepvaart in gevaar te brengen.

§ 11. Het is verboden in de vaargeulen van de havens en op de reden van die havens op enigerlei wijze te vissen. Vanaf kunstwerken of aanhorigheden van de havens mag echter met kruisnetten of lijnen worden gevist in zover daardoor de scheepvaart niet wordt gehinderd.

Art. 11. § 1. De vaartuigen nemen de lig-, meer- en ankerplaats in die hun door de ambtenaren of bedienden van de overheid wordt toegewezen.

De kapiteins en schippers volgen de richtlijnen op die worden gegeven in verband met de wijze van aanleggen, meren of ankeren.

§ 2. Geen enkel vaartuig mag van lig-, meer- of ankerplaats veranderen zonder de toestemming van de ambtenaren of bedienden van de overheid.

§ 3. Behoudens het bepaalde in § 4 is het verboden te ankeren of gestopt te liggen in een vaargeul. In geen geval mag men het anker werpen of het over de bodem laten krabben op plaatsen waar zich kabels, leidingen, zinkers of sluisdrempels bevinden.

§ 4. Vaartuigen die verplicht zijn in de vaargeul te ankeren of te blijven liggen, hetzij om op het tij te wachten, hetzij omdat zij niet rechtstreeks naar de toegewezen lig-, meer- of ankerplaats kunnen doorvaren, mogen de scheepvaart niet hinderen. Zij moeten zodra mogelijk zee kiezen of zich naar de hun toegewezen plaats begeven.

§ 5. Onder voorbehoud van het bepaalde in

autorités.

§ 8. Les bâtiments d'une longueur hors-tout inférieure à 20 m doivent se tenir aussi près qu'il est matériellement possible, sans compromettre leur sécurité, de la rive ou de l'estacade à tribord, et, en tout cas, s'écarter à temps et à une distance suffisante d'autres bâtiments.

§ 9. Les bâtiments à voile ne peuvent pas louvoyer dans les chenaux d'accès aux ports du littoral belge ni dans les eaux de ces ports et, s'ils sont équipés de moyens de propulsion mécanique, ils doivent utiliser ces moyens dans ces eaux.

§ 10. Les bâtiments de plaisance suivent dans les ports du littoral belge le chemin le plus court pour atteindre leur destination, sans compromettre la sécurité de la navigation.

§ 11. Il est interdit de pêcher de quelque façon, que ce soit dans les chenaux des ports et dans les rades de ces ports. Toutefois la pêche à l'échiquier ou à la ligne à partir d'ouvrages d'art ou de dépendances des ports est permise dans la mesure où elle ne gêne pas la navigation.

Art. 11. § 1er. Les bâtiments occupent le lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur est assigné par les fonctionnaires ou agents de l'autorité.

Les capitaines et patrons se conforment aux directives concernant le mode d'accostage, d'amarrage ou de mouillage.

§ 2. Aucun bâtiment ne peut changer de lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage, sans l'autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité.

§ 3. Sous réserve des dispositions prévues au § 4, il est interdit de mouiller l'ancre ou de s'arrêter dans un chenal. En aucun cas on ne peut mouiller l'ancre ou la laisser traîner sur le fond aux endroits où se trouvent des câbles, des conduites, des collecteurs ou des buses d'écluses.

§ 4. Les bâtiments qui se trouvent dans l'obligation de mouiller l'ancre ou de stationner dans le chenal, soit pour attendre la marée, soit parce qu'ils ne peuvent se rendre immédiatement à l'endroit de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur a été assigné, ne peuvent gêner la navigation. Aussitôt que possible, ils doivent prendre la mer ou se rendre à l'emplacement qui leur est assigné.

§ 5. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1er, aucun bâtiment ne peut stationner aux abords d'une écluse.

Art. 12. § 1er. Les manoeuvres d'entrée et de sortie aux écluses se font conformément aux ordres des fonctionnaires ou des agents de l'autorité.

§ 2. Ne sont pas admis à passer les écluses, les bâtiments qui n'ont pas à bord un personnel suffisant

paragraaf 1 mag geen vaartuig zich in de nabijheid van een sluis ophouden.

Art. 12. § 1. Bij het in- en uitvaren van de sluisen, moeten de vaartuigen zich gedragen naar de bevelen van de ambtenaren of bedienden van de overheid.

§ 2. Worden niet door de sluisen toegelaten de vaartuigen die geen voldoende bemanning aan boord hebben om de bewegingen met de nodige spoed uit te voeren.

§ 3. Bestaat er gevaar voor het bedienen van de sluisdeuren, dan kan de doorvaart verboden worden.

Sectie 3. - Lichten, dagmerken en seinen.

A. Vaartuigen.

Art. 13. § 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 tot 6 en in de artikelen 14 tot 16, gedraagt ieder vaartuig zich naar de Voorschriften 20, 22 tot 31 en 33 tot 38 en naar de daarin vermelde bijlagen.

§ 2. Wanneer de loods het heeft aangewezen, voert elk varende bovenmaats zeeschip in de havens van de Belgische kust, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens behalve de lichten die voor varende werktuiglijk voortbewogen vaartuigen zijn voorgeschreven, drie rondom zichtbare rode lichten loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatst en een dagmerk bestaande uit een cilinder, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

§ 3. Elk werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat in de havens van de Belgische kust op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens één of meer vaartuigen assisteert, voert, behalve de lichten voor varende werktuiglijk voortbewogen vaartuigen voorgeschreven, vooraan een tweede wit toplicht. Indien verscheidene werktuiglijk voortbewogen vaartuigen één of meer vaartuigen assisteren, voert elk assisterend vaartuig vooraan een derde wit toplicht. Deze toplichten staan loodrecht onder elkaar.

§ 4. Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen die voorzien zijn van een stuurinrichting aan de voorsteven en daarvan gebruik maken bij het over de achtersteven in- of uitvaren van een haven van de Belgische kust, moeten zolang zij aldus varende zijn, een dagmerk voeren bestaande uit twee zwarte bollen van tenminste 0,60 m middellijn.

De bollen worden op gelijke hoogte en op een onderlinge afstand van ten minste 2 meter gevoerd. Het dagmerk wordt vertoond daar waar het het best kan worden gezien.

Ten opzichte van de Voorschriften en van dit reglement moeten de vaartuigen die dat dagmerk voeren, zich gedragen en door andere vaartuigen worden beschouwd als vooruitvarende schepen en

pour exécuter les manoeuvres avec la promptitude nécessaire.

§ 3. En cas de danger pour la manoeuvre des portes d'écluses, le passage des bâtiments peut être interdit.

Section 3. - Feux, marques et signaux.

A. Bâtiments.

Art. 13. § 1er. Sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes 2 à 6 et aux articles 14 à 16, tout bâtiment se conforme aux Règles 20, 22 à 31 et 33 à 38 ainsi qu'aux Annexes qui y sont mentionnées.

§ 2. Lorsque le pilote l'a indiqué, tout navire de grandes dimensions faisant route, porte, dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports, en plus de feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, trois feux rouges superposés, visibles sur tout l'horizon et une marque formée par un cylindre, à l'endroit où ils sont les plus apparents.

§ 3. Tout bâtiment à propulsion mécanique qui assiste un ou plusieurs navires dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports porte, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, un deuxième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Si plusieurs bâtiments à propulsion mécanique assistent un ou plusieurs bâtiments, chaque bâtiment assistant porte un troisième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Ces feux au mât de misaine sont placés verticalement l'un au-dessus de l'autre.

§ 4. Lorsque des bâtiments à propulsion mécanique, munis à l'étrave d'un gouvernail, font usage de celui-ci pour entrer dans un port du littoral belge ou pour en sortir, en marche arrière, ils doivent aussi longtemps qu'ils manoeuvrent dans ces conditions, le signaler au moyen d'une marque formée par deux ballons noirs d'au moins 0,60 m de diamètre.

Les ballons sont placés à hauteur égale et espacés d'au moins deux mètres. La marque est placée à l'endroit le plus apparent.

Les bâtiments portant cette marque doivent se comporter et être considérés par les autres bâtiments, en ce qui concerne les Règles et le présent règlement, comme faisant route en marche avant et à cet effet leur tribord sera considéré comme étant leur bâbord et vice versa.

§ 5. Les hydravions et les autres appareils volants conçus pour manoeuvrer sur l'eau, sont soumis aux Règles et au présent règlement.

§ 6. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, tout bâtiment chargé d'une mission de police particulière porte au cours de cette mission, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent,

wordt te dien einde hun stuurboord voor bakboord en omgekeerd hun bakboord voor stuurboord gehouden.

§ 5. Watervliegtuigen en andere luchtvaartuigen die gebouwd zijn om om het water te manoeuvreren zijn aan de Voorschriften en aan dit reglement onderworpen.

§ 6. Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement voert elk vaartuig dat met een bijzondere politieopdracht belast is, tijdens die opdracht, zowel bij dag als bij nacht, daar waar het het best kan worden gezien, een blauw flikkerlicht dat rondom zichtbaar is. Indien verscheidene vaartuigen het bij deze paragraaf voorgeschreven licht voeren, is de tussen die vaartuigen gelegen zone aan de scheepvaart ontzegd.

Art. 14. § 1. Een vaartuig dat bezig is met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerck, een onderzeese kabel of pijpleiding, en vaartuigen die bezig zijn met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water, voeren de lichten en dagmerken voorgeschreven bij Voorschrift 27b, en in voorkomend geval d. De onderlinge afstand tussen de lichten en dagmerken mag ten minste 0,50 m en ten hoogste 1,83 m bedragen.

§ 2. Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement mag een vaartuig dat bezig is met hydrografische verrichtingen, zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best gezien kan worden, een geel flikkerlicht voeren.

Art. 15. § 1. Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen, voeren zeeschepen welke in de havens, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens, de in bijlage 1 vermelde gevaarlijke stoffen vervoeren, tijdens de vaart en bij het stilleggen, de in die bijlage voorgeschreven lichten en dagmerk.

§ 2. [1 Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen, voeren binnenvaartuigen, welke in de havens, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens, tijdens de vaart en bij het stilleggen, de in artikel 3.14. van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk voorgeschreven tekens.]1

§ 3. De Minister tot wiens bevoegdheid het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort is gemachtigd om, overeenkomstig de eisen van een veilige scheepvaart, de bepalingen [1 in bijlage 1]1 in overeenstemming te brengen met de internationale normen of overeenkomsten.

(1)[KB 2011-07-04/01, art. 1, 014; Inwerkingtreding : 30-06-2011]

un feu bleu clignotant visible sur tout l'horizon. Si plusieurs bâtiments portent le feu prescrit par le présent paragraphe, la zone située entre ces bâtiments est interdite à la navigation.

Art. 14. § 1er. Un bâtiment en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou une pipe-line sous-marin ou d'en assurer l'entretien, et les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins, portent les feux et les marques prescrits par la règle 27, b, et, le cas échéant, d. Les feux et les marques sont espacés de 0,50 m au moins à 1,83 m au plus.

§ 2. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, un bâtiment en train d'effectuer des opérations d'hydrographie peut porter, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu jaune clignotant.

Art. 15. § 1er. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les navires, qui dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, transportent les substances dangereuses mentionnées dans l'annexe 1, portent, lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, les feux et la marque prescrits dans cette annexe.

§ 2. [1 En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les bateaux d'intérieur qui, dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, portent lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, la signalisation prescrite dans l'article 3.14. de l'annexe de l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume.]1

§ 3. Le Ministre qui a l'administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, est autorisé, en fonction des nécessités de la sécurité de la navigation, à modifier les dispositions [1 de l'annexe 1]1 conformément aux normes ou accords internationaux.

(1)[AR 2011-07-04/01, art. 1, 014; En vigueur : 30-06-2011]

Art. 16. § 1er. Les bâtiments amarrés le long des estacades, à quai ou à d'autres emplacements de stationnement, ou le long d'autres bâtiments, doivent être pourvus de feux prévus par les Règles pour navires ancrés.

§ 2. Les bâtiments amarrés ou ancrés ou échoués, et qui peuvent être gênés par des lames ou des remous causés par le passage rapide des bâtiments, portent:

a) deux feux brillants visibles sur tout l'horizon, l'un verticalement au-dessus de l'autre, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc;

Art. 16. § 1. Vaartuigen die aan staketsels, kaaien of andere aanlegplaatsen, of terzijde van andere vaartuigen gemeerd liggen, voeren de lichten voorzien bij de Voorschriften voor geankerde schepen.

§ 2. Vaartuigen die gemeerd of ten anker liggen of aan de grond zitten, en voor welke golfslag of woelingen veroorzaakt door snel voorbijvarende vaartuigen hinderlijk kan zijn, voeren:

a) twee rondom zichtbare heldere lichten, loodrecht onder elkaar, het bovenste rood en het onderste wit;

b) een dagmerk bestaande uit een vlag of bord met twee horizontale banen van gelijke breedte waarvan de bovenste rood en de onderste wit is en bovendien wanneer het vaartuig betrokken is in duikerswerkzaamheden eveneens een dagmerk bestaande uit de A-vlag of bord van het Internationaal Seinboek.

§ 3. De lichten worden getoond overeenkomstig Voorschrift 20.

B. Vaste kunstwerken.

Art. 17. Indien het vaste installaties betreft, moeten de in uitvoering zijnde werken aan hun uiterste grenzen en zo nodig daartussen aangeduid worden, daar waar het het best kan worden gezien, door een dagmerk bestaande uit twee rode vlaggen boven elkaar en door twee loodrecht geplaatste rode lichten met daarboven een groen licht, met onderlinge afstand van ten minste 0,50 m en ten hoogste 1 m. Die lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 1 zeemijl (1 852 m) zichtbaar zijn.

Steigers, dukdalven en andere kunstwerken die boven het gemiddelde laagwaterpeil uitsteken, kunnen eveneens aangeduid worden door de in dit artikel voorgeschreven lichten. Die lichten worden getoond in de omstandigheden en op de wijze bepaald in het eerste lid.

C. Wrakken en gezonken vaartuigen.

Art. 18. § 1. De ligging van wrakken en gezonken vaartuigen wordt aangeduid door middel van de lichten en dagmerken, welke in Voorschrift 30 d zijn voorgeschreven voor aan de grond zittende vaartuigen.

§ 2. Wrakken, gezonken vaartuigen en andere obstakels voor de scheepvaart mogen eveneens worden aangeduid door middel van één of meer lichtboeien of tonnen volgens het gecombineerd Kardinaal en Lateraal betonningsstelsel "A" dat in bijlage 5 is bepaald.

§ 3. Voor de toepassing van het in § 2 bedoeld betonningsstelsel wordt als stuurboord- of bakboordzijde van het vaarwater beschouwd de zijde,

b) une marque formée par un pavillon ou un panneau à deux bandes horizontales de largeur égale, dont la bande supérieure est rouge et la bande inférieure blanche et de plus, lorsque le bâtiment est impliqué dans des opérations de plongée, une marque formée par le pavillon ou panneau A du Code International des Signaux.

§ 3. Les feux sont montrés conformément à la Règle 20.

B. Ouvrages d'art fixes.

Art. 17. S'il s'agit d'installations fixes, les travaux en cours d'exécution, doivent être signalés à leurs extrémités et au besoin entre celles-ci, à l'endroit le plus apparent, par une marque de jour composée de deux pavillons rouges superposés et par deux feux rouges disposés verticalement et surmontés d'un feu vert, espacés de 0,50 m au moins à 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 1 mille marin (1 852 m).

Les embarcadères, ducs d'albe et autres ouvrages d'art qui dépassent le niveau moyen d'eau basse, peuvent être signalés par les feux prévus par le présent article. Ces feux sont montrés dans les circonstances et de la manière indiquées à l'alinéa 1er.

C. Epaves et bâtiments coulés bas.

Art. 18. § 1er. L'emplacement d'épaves ou de bâtiments coulés bas, doit être indiqué au moyen des feux et marques prescrits pour les bâtiments échoués par la Règle 30 d.

§ 2. Les épaves, bâtiments coulés bas et autres obstacles pour la navigation, peuvent aussi être indiqués au moyen d'une ou de plusieurs bouées, lumineuses ou non, placées conformément au système de balisage combiné Cardinal et Latéral "A", contenu dans l'annexe 5.

§ 3. Pour l'application du système de balisage visé au § 2, est considéré comme côté tribord ou bâbord de la voie navigable, le côté se trouvant à tribord ou à bâbord d'un navire venant de la mer, étant entendu qu'en ce qui concerne la route de la côte, toute la région doit être considérée comme faisant partie des approches de l'Escaut.

Section 4. - Obligations incombant aux propriétaires, exploitants, capitaines et patrons de bâtiments.

Art. 19. § 1er. Tout capitaine ou patron, ou à son défaut, tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, est tenu:

1° d'amarrer convenablement son bâtiment ou d'en fixer solidement l'ancre;

2° de surveiller ou de faire surveiller le bâtiment tant

welke een van zee komend vaartuig aan zijn stuurboord- of bakboordkant heeft, met dien verstande dat wat de kustroute betreft, het gehele gebied wordt geacht als deel uitmakend van de toegangsweg naar de Schelde.

Sectie 4. - Verplichtingen van eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers van vaartuigen.

Art. 19. § 1. Ieder kapitein of schipper of bij dezes ontstentenis, iedere eigenaar of exploitant van een vaartuig is gehouden:

1° zijn vaartuig behoorlijk vast te maken of te verankeren;

2° het vaartuig zo bij nacht als bij dag te bewaken of te doen bewaken;

3° steeds de nodige manschappen aan boord te hebben of onmiddellijk ter beschikking te stellen, om de manoeuvres die door de ambtenaren of bedienden van de overheid zouden bevolen worden, onmiddellijk te kunnen uitvoeren;

4° aan dek van een geankerd vaartuig voldoende bemanning te houden om het zwaaien van het vaartuig bij het kenteren van het tij gade te doen slaan, en om bijtijds de vereiste manoeuvres te kunnen uitvoeren, onder meer, om het schip sneller te doen zwaaien of om meer ketting te steken;

5° tuig- of takelwerk dat buiten boord uitsteekt in te halen, wanneer het zo geplaatst is dat het de veiligheid van de scheepvaart of de goede orde in de aanhorigheden van de haven in gevaar kan brengen;

6° wanneer het vaartuig gemeerd ligt, het buitenste anker, en wanneer het de sluizen nadert en doorvaart, alle ankers in kluis te trekken;

7° de aan staketsels en kaaien of ter zijde van andere vaartuigen liggende of gemeerde vaartuigen, buitenboord te voorzien van behoorlijke onzinkbare wrijf houten of -worsten;

8° gevolg te geven aan elk verzoek om een tros aan te nemen en vast te maken, en eventueel eigen meertouwen los te gooien om het verhalen van andere vaartuigen te vergemakkelijken;

9° elke voorzorgmaatregel te treffen opdat het proefdraaien van motor met ingeschakelde schroeven geen schade aan derden zou kunnen veroorzaken.

§ 2. In de havens van de Belgische kust zijn artikel 528, eerste, tweede en vijfde lid, en de artikelen 529 en 531 van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming van toepassing.

Art. 20. § 1. Het is verboden sluisdeuren en draaibruggen als steunpunten te gebruiken.

§ 2. Ongeacht hun lig- of meerplaats mogen vaartuigen slechts aan de daartoe dienende bolders, palen, meer- en kabelringen worden vastgemeerd. Het is inzonderheid verboden vaartuigen vast te

de jour que de nuit;

3° de conserver constamment à bord ou de pouvoir affecter sur-le-champ le nombre d'hommes nécessaires à l'exécution immédiate des manoeuvres qui seraient ordonnées par les fonctionnaires ou agents de l'autorité;

4° de conserver sur le pont d'un bâtiment mouillé le personnel suffisant pour faire surveiller l'embarquée et pour pouvoir exécuter à temps les manoeuvres nécessaires, notamment pour accélérer l'embarquée ou pour filer de la chaîne;

5° de rentrer les agrès ou apparaux se trouvant hors bord lorsque la position de ceux-ci risque de compromettre la sécurité de la navigation ou le bon ordre dans les dépendances du port;

6° de faire rentrer l'ancre du bord extérieur lorsque le bâtiment est amarré et toutes les ancras aux approches et aux passages des écluses;

7° de pourvoir les bâtiments amarrés le long des estacades et quais ou le long d'autres bâtiments de défenses convenables et qui ne coulent pas;

8° de satisfaire à toute demande de recevoir et d'amarrer une haussière et, éventuellement, de larguer les amarres pour faciliter les mouvements des autres bâtiments;

9° de prendre toutes précautions en vue d'éviter qu'aux essais la mise en marche du moteur avec hélices embranchées n'occasionne aucun dommage à des tiers.

§ 2. Dans les ports du littoral belge, l'article 528, alinéas 1er, 2 et 5 ainsi que les articles 529 et 531 du Règlement général pour la Protection du Travail, sont d'application.

Art. 20. § 1er. Il est interdit de prendre des points d'appui sur les portes d'écluses et sur les ponts tournants.

§ 2. Quel que soit l'endroit de stationnement ou d'amarrage occupé par les bâtiments, ceux-ci ne peuvent s'amarrer qu'aux bittes, bornes, boucles et organeaux destinés à cet usage. Il est notamment interdit de s'amarrer aux échelles, pieux, allonges, ventrières, lisses de garde-corps, d'estacades et de quais ainsi qu'à toute installation de balisage quelconque.

§ 3. Il est interdit d'amarrer un bâtiment à un bateau-phare ou à une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

De même il est interdit de mouiller l'ancre dans le cercle d'évitage d'un bateau-phare ou d'une bouée.

§ 4. Il est interdit d'entraver la circulation dans le chenal, notamment en y tendant des amarres. Si, pour le déhalage d'un bâtiment, il est nécessaire de porter une amarre en travers du chenal, celle-ci doit être larguée ou filée à temps en vue du passage d'un autre bâtiment.

maken aan ladders, palen, oplangers, steunbalken, bovenbalken van borstweringen van staketsels en kaaïen, alsook aan gelijk welke bebakeningsinrichting.

§ 3. Het is verboden een vaartuig vast te meren aan een lichtschip of aan een daartoe niet bestemde boei.

Het is eveneens verboden het anker te werpen binnen de zwaaikring van een lichtschip of een boei.

§ 4. Het is verboden het scheepsverkeer in de vaargeul te belemmeren, onder meer door het spannen van meerlijnen. Is het voor het verhalen van een vaartuig nodig een meerlijn over de vaargeul te brengen dan moet deze tijdig losgemaakt of gevierd worden om een ander vaartuig te laten voorbijvaren.

HOOFDSTUK III. [KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] - Bepalingen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren.

Art. 21.[KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. (Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren) en die vertrokken zijn uit een haven buiten de Gemeenschap gelegen met als bestemming een kusthaven, mogen die haven pas binnenvaren op voorwaarde dat de exploitant (uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading of althans zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is, zo deze niet bij de afvaart bekend zou zijn), de havenkapiteinsdienst van de bestemmingshaven, alle gegevens zoals voorzien in bijlage 5 heeft medegedeeld. [KB 2005-09-17/61, art. 16, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

§ 2. Ten aanzien van de vaststelling of gevaarlijke goederen van klasse I van de I.M.D.G.-Code in massa kunnen exploderen, is het oordeel van het hoofd van de Dienst der Springstoffen van het Ministerie van Economische Zaken bindend.

§ 3. [1 Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van de paragrafen 1 en 2 niet van toepassing op]1 :

a) oorlogsschepen en andere schepen van de overheid die voor nietcommerciële doeleinden worden gebruikt;

b) [1 bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen;]1

(c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.) [KB 2005-09-17/61, art. 16, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 8, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

Art. 22.[KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. (Vaartuigen die

CHAPITRE III. [AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] - Dispositions relatives aux navires transportant des matières dangereuses ou polluantes.

Art. 21.[AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. (Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ou polluantes) et venant d'un port situé hors de la Communauté, à destination d'un port côtier, ne peuvent entrer dans ce port qu'à condition que l'exploitant ait notifié, (au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ), à la capitainerie du port de destination, toutes les informations mentionnées à l'annexe 5. [AR 2005-09-17/61, art. 16, 010; En vigueur : 11-10-2005]

§ 2. Pour déterminer si des matières dangereuses de la classe I du Code I.M.D.G. peuvent exploser en masse, l'avis du chef du Service des Explosifs du Ministère des Affaires économiques est déterminant.

§ 3. [1 Sauf disposition contraire, les dispositions des paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent pas]1 :

a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;

b) [1 aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord;]1

(c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres.) [AR 2005-09-17/61, art. 16, 010; En vigueur : 11-10-2005]

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 8, 012; En vigueur : 30-11-2010]

Art. 22.[AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. (Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ou polluantes) et venant d'un port côtier, ne peuvent quitter ce port qu'après avoir notifié préalablement à la capitainerie du port, toutes les informations mentionnées à l'annexe 5. [AR 2005-09-17/61, art. 17, 010; En vigueur : 11-10-2005]

§ 2. [1 Sauf dispositions contraire, les dispositions du paragraphe 1er ne s'appliquent pas]1 :

a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;

b) [1 aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord;]1

(c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres.) [AR 2005-09-17/61, art. 17, 010; En

gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren) vanuit een kusthaven mogen die haven slechts verlaten nadat zij de havenkapiteinsdienst alle gegevens zoals voorzien in bijlage 5 hebben medegedeeld. [KB 2005-09-17/61, art. 17, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

§ 2. [1 Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van paragraaf 1 niet van toepassing op]1 :

a) oorlogsschepen en andere schepen van de overheid die niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt;

b) [1 bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen;]1

(c) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.) [KB 2005-09-17/61, art. 17, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 9, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

Art. 22bis.[Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 18; Inwerkingtreding : 11-10-2005] § 1. [1 § 1. Vrijstelling van de eisen van de artikelen 21, § 1, en 22 kan worden verleend voor lijndiensten tussen de havens van de Belgische kust of tussen een haven van de Belgische kust en een andere Belgische haven wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan :

a) de maatschappij die deze lijndiensten exploiteert, houdt een lijst bij van de betrokken vaartuigen en deelt die lijst mee aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest, en werkt deze bij;

b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage 5, indien toepasselijk, genoemde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest, indien deze daarom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee genoemde inlichtingen 24 uur per dag direct na het verzoek, elektronisch aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest kunnen worden doorgegeven;

c) alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation van drie uur of meer worden, indien toepasselijk, meegedeeld aan de haven van aankomst of aan de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest;

d) vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele vaartuigen op een specifieke dienst.

De vrijstelling wordt toegekend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt de dienst alleen als lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat hij ten minste één maand wordt

vigieur : 11-10-2005]

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 9, 012; En vigueur : 30-11-2010]

Art. 22bis.[1 § 1er. Les services réguliers assurés entre les ports du littoral belge ou entre un port du littoral belge et un autre port belge, peuvent être exemptés des exigences énoncées aux articles 21, § 1er, et 22 pour autant que les conditions suivantes ont été remplies :

a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des bâtiments concernés et la transmet au service compétent de la Région flamande;

b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe 5, selon le cas, sont tenues à la disposition du service compétent de la Région flamande à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai après en avoir reçu la demande, de ces informations au service compétent de la Région flamande;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou au service compétent de la Région flamande;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des bâtiments déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

L'exemption est accordée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

Aux fins de l'alinéa 1er, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum.

Les exemptions aux exigences des articles 21, § 1er, et 22 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures.

§ 2. Quand un service régulier international est exploité entre un port du littoral belge et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1er conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1er sur demande du ou des Etats membres concernés.

Quand un service régulier international est exploité entre un port du littoral belge et un ou plusieurs autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet peut demander à ou aux Etats membres concernés d'accorder à ce service une exemption aux exigences du paragraphe 1er conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1er.

Quand un service régulier international est exploité entre un port du littoral belge et un ou plusieurs

geëxploiteerd.

Vrijstellingen van de in de artikelen 21, § 1, en 22 neergelegde eisen blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal 12 uur. "

§ 2. Wanneer één internationale lijndienst tussen een haven van de Belgische kust en een of meer lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vrijstelling verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1 indien de betrokken lidstaat of lidstaten daarom verzoeken.

Wanneer een internationale lijndienst tussen een haven van de Belgische kust en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is vragen aan de betrokken lidstaat of lidstaten om vrijstelling te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

Wanneer een internationale lijndienst tussen een haven van de Belgische kust en één of meer andere lidstaten wordt geëxploiteerd, werkt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is samen met alle betrokken lidstaten met inbegrip van de betrokken kuststaten om een vrijstelling voor de betreffende dienst te verlenen van de eisen van paragraaf 1 overeenkomstig de voorwaarden van paragraaf 1.

§ 3. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, controleren regelmatig of aan de voorwaarden van paragraaf 1 wordt voldaan. Wanneer niet meer wordt voldaan aan ten minste één van deze voorwaarden, trekken de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn het voorrecht van de vrijstelling voor de betrokken maatschappij onmiddellijk in.]1

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 10, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

Art. 23. [KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Worden met (vaartuigen) die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren gelijkgesteld: (vaartuigen) die met dergelijke stoffen beladen zijn geweest, maar waarvoor hetzij door een erkende deskundige, hetzij door of vanwege de bevoegde overheid nog geen verklaring is afgegeven waarin bevestigd wordt dat het (vaartuig) geen gevaarlijke of verontreinigende stoffen meer bevat. [KB 2005-09-17/61, art. 19, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

Art. 24. [KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. (Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren)

autres Etats membres, l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet coopère avec tous les Etats membres concernés, y compris les Etats côtiers concernés, en vue d'octroyer au service en question une exemption aux exigences du paragraphe 1er conformément aux conditions énoncées au paragraphe 1er.

§ 3. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet vérifient périodiquement que les conditions énoncées au paragraphe 1er sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet retirent immédiatement le bénéfice de l'exemption à la compagnie concernée.]1

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 10, 012; En vigueur : 30-11-2010]

Art. 23. [AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] Sont assimilés aux (bâtiments) chargés de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, les (bâtiments) qui ont été chargés de telles matières mais pour lesquels il n'a pas encore été délivré de déclaration certifiant que le (bâtiment) ne contient plus de matières dangereuses ou polluantes, soit par un expert agréé, soit par l'autorité compétente ou de la part de celle-ci. [AR 2005-09-17/61, art. 19, 010; En vigueur : 11-10-2005]

Art. 24. [AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. (Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ou polluantes) doivent s'annoncer au Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut), au moins 4 heures avant de mouiller ou d'appareiller dans un port côtier. [AR 2005-09-17/61, art. 20, 010; En vigueur : 11-10-2005]

§ 2. Ils doivent utiliser les services d'un pilote compétent pour le trajet à effectuer.

§ 3. La fiche de contrôle visée à l'annexe 6 doit être complétée avec exactitude et soin et être remise au pilote lorsqu'il monte à bord.

Art. 25. [AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] La notification prévue à l'article 24, § 1er, doit préciser :

1° les informations prévues à l'annexe 5 sous les points 1 à 5 inclus et 9;

2° s'il y a eu échauffement spontané, incendie, endommagement du navire ou de la cargaison, ou présomption d'un tel incident;

3° s'il y a éventuellement eu des incidents ou manœuvres susceptibles de réduire la manœuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité et la facilité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

moeten zich minstens 4 uur voor het aanlopen van of het vertrekken uit een kusthaven melden aan Vessel Traffic Service Scheldemonden. [KB 2005-09-17/61, art. 20, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

§ 2. Zij dienen gebruik te maken van de diensten van een loods bevoegd voor het af te leggen traject.

§ 3. De checklist voorzien in bijlage 6 dient bij het aan boord komen van de loods nauwkeurig en waarheidsgetrouw ingevuld te zijn en moet aan hem afgegeven worden.

Art. 25. [KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] De melding bedoeld in artikel 24, § 1, dient te omvatten :

1° de gegevens voorzien in bijlage 5 onder de punten 1 tot en met 5 en 9;

2° de opgave van broei, brand, schade aan het zeeschip of lading of een vermoeden daarvan;

3° de mededeling van eventuele tekortkomingen of voorvallen die de normale veilige bestuurbaarheid van het zeeschip kunnen verminderen, een veilige en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het milieu.

Art. 26. [KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. De kapitein van een (vaartuig dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert) dient er zorg voor te dragen : [KB 2005-09-17/61, art. 21, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

1. dat het vervoer geschiedt met inachtneming van de I.M.D.G. Code, de I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, de I.M.O. Gas Carrier Code en de I.M.O. Bulk Chemical Codes;

2. dat aan boord van het zeevaartuig doeltreffende maatregelen zijn genomen ter voorkoming en bestrijding van brand overeenkomstig het bepaalde hij of krachtens S.O.L.A.S.;

3. dat in overeenstemming met de eisen van goed zeemanschap de nodige maatregelen worden getroffen en er aan boord schriftelijke instructies aanwezig zijn, conform met de door de I.M.O. terzake gegeven aanbevelingen, die aangeven welke maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de gevaarlijke stoffen die worden vervoerd indien zich een ongeval of een voorval voordoet dat gevaar kan opleveren;

4. dat nadere aanwijzingen gegeven door de bevoegde autoriteit in aanvulling op de voorzieningen van dit hooftstuk, worden opgevolgd;

5. dat er steeds marifoonverbinding met de dienst van het loodswezen te Oostende wordt gehandhaafd;

6. dat de voorschriften voor de seinvoering voorzien in bijlage I worden toegepast.

§ 2. De kapitein van een zeetankschip beladen met vloeibaar gemaakte gassen in bulk die onder de I.M.O. Gas Carrier Code vallen, moet bovendien

Art. 26. [AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Le capitaine d'un (bâtiment transportant des marchandises dangereuses ou polluantes) doit veiller à ce que : [AR 2005-09-17/61, art. 21, 010; En vigueur : 11-10-2005]

1. le transport se fasse en conformité avec les dispositions du Code I.M.D.G., du I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, du I.M.O. Gas Carrier Code et des I.M.O. Bulk Chemical Codes;

2. des mesures efficaces soient prises à bord du navire en vue de prévenir et de lutter contre l'incendie, conformément aux ou en vertu des dispositions S.O.L.A.S.;

3. conformément à l'expérience ordinaire du marin, les mesures nécessaires soient prises, et qu'il se trouve à bord des instructions écrites qui doivent être conformes aux recommandations de l'O.M.I., indiquant les mesures à prendre à l'égard des matières dangereuses transportées, lorsqu'il se produit un accident ou un incident susceptible de présenter un danger;

4. des instructions complémentaires émanant de l'autorité compétente et venant renforcer les dispositions prévues au présent chapitre, soient suivies;

5. une liaison par mariphonie soit maintenue en permanence avec le service de pilotage à Ostende;

6. les prescriptions relatives à la signalisation prévues à l'annexe I soient appliquées.

§ 2. Le capitaine d'un navire-citerne chargé de gaz liquéfiés en vrac, visés par l'I.M.O. Gas Carrier Code, doit en outre observer les prescriptions suivantes :

1° des membres d'équipage compétents doivent être disponibles en nombre suffisant pour pouvoir manoeuvrer le navire en toute sécurité;

2° il faut avoir la certitude qu'il n'y a pas de suppression dangereuse dans les citernes;

3° il doit y avoir en permanence une veille d'écoute au mariphone;

4° le radar de bord doit se trouver en marche;

5° le nettoyage, le dégazage et le rinçage des citernes ne peuvent être effectués sans l'autorisation de l'autorité compétente;

6° l'intention de mouiller doit être signalée au service de pilotage à Ostende;

7° la construction et l'équipement du navire doivent être conformes aux dispositions du I.M.O. Gas Carrier Code et à bord doivent se trouver des documents valides attestant cette conformité, délivrés par ou au nom de l'Etat de pavillon. Ces documents doivent être produits à toute requête des autorités compétentes pour qu'elles puissent en prendre connaissance.

Art. 26bis. [Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 22; En vigueur : 11-10-2005] § 1er. [1 Les marchandises

volgende voorschriften in acht nemen :

1° er dienen voldoende bekwame bemanningsleden beschikbaar te zijn om het vaartuig veilig te kunnen manoeuvreren;

2° er dient zekerheid te bestaan dat in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is;

3° er dient onafgebroken marifoon luisterwacht te worden gehouden;

4° de boordradar moet aanstaan;

5° de tanks mogen niet schoongemaakt, ontgast en gespoeld worden zonder toestemming van de bevoegde overheid;

6° het voornemen te ankeren dient te worden gemeld aan de dienst van het loodswezen te Oostende;

7° de bouw en de uitrusting van het vaartuig moeten beantwoorden aan de I.M.O. Gas Carrier Code en er dienen aan boord geldige bescheiden aanwezig te zijn, ten bewijze daarvan en die zijn afgegeven door of vanwege de vlaggestaat en welke steeds op eerste vordering ter inzage dienen te worden afgegeven aan de bevoegde autoriteiten.

Art. 26bis.[Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 22; Inwerkingtreding : 11-10-2005] § 1. [1 Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven van de Belgische kust niet voor vervoer worden aangeboden noch aan boord van een vaartuig worden genomen, ongeacht de grootte van het vaartuig, tenzij aan de kapitein of de exploitant, vooraleer de goederen aan boord worden genomen, een verklaring met de volgende informatie werd overhandigd :

a) de in bijlage 9 genoemde informatie;

b) [2 voor de in bijlage I bij het Marpol Verdrag genoemde stoffen, het veiligheids-informatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 ° C en hun dichtheid bij 15 ° C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.286(86) van de I.M.O. op het veiligheidsinformatieblad staan;]2

c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen.

Vaartuigen komende van een haven buiten de Gemeenschap die een haven van de Belgische kust aandoen en gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de informatie vereist volgens het eerste lid, onder a), b) en c).

De verlader bezorgt deze verklaring aan de kapitein of de exploitant en zorgt ervoor dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig het eerste lid een verklaring werd afgelegd.]1

dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un bâtiment, quelles que soient ses dimensions, dans un port du littoral belge que si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes :

a) les informations énumérées à l'annexe 9;

b) [2 pour les substances visées à l'annexe I de la Convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 ° C et la densité à 15 ° C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.286 (86) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité;]2

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physico-chimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

Les bâtiments en provenance d'un port extracommunautaire faisant escale dans un port du littoral belge et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu de l'alinéa 1er, a), b) et c).

Le chargeur fournit une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et fait en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui a été déclaré conformément à l'alinéa 1er.]1

§ 2. [1 Sauf disposition contraire, les dispositions du paragraphe 1er ne s'appliquent pas]1 :

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;

c) [1 aux soutes des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les bâtiments destinés à être utilisés à bord.]1

(1)[AR 2010-09-10/45, art. 11, 012; En vigueur : 30-11-2010]

(2)[AR 2012-01-25/02, art. 5, 015; En vigueur : 16-03-2012]

Art. 27. [AR 1996-02-09/38, art. 2, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. En cas d'incident ou de circonstances survenus en mer et faisant courir un risque au littoral ou à des intérêts connexes, le capitaine du navire concerné doit notifier

§ 2. [1 Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van paragraaf 1 niet van toepassing op]1 :

a) oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lid-Staat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

c) [1 bunkers op vaartuigen met een brutotonnenmaat van minder dan 1 000 en scheepsvoorraden en uitrusting voor gebruik aan boord van alle vaartuigen.]1

(1)[KB 2010-09-10/45, art. 11, 012; Inwerkingtreding : 30-11-2010]

(2)[KB 2012-01-25/02, art. 5, 015; Inwerkingtreding : 16-03-2012]

Art. 27. [KB 1996-02-09/38, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Bij incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor de kust of daarmee samenhangende belangen, dient de gezagvoerder van het schip aan de radarcentrale te Zeebrugge onverwijld informatie te verstrekken over de bijzonderheden van het incident alsmede de gegevens voorzien in bijlage 5.

De meldingsplicht ten aanzien van de gegevens voorzien in bijlage 5 wordt als nagekomen beschouwd indien de gezagvoerder mededeelt welke bevoegde instantie binnen de Gemeenschap deze vereiste gegevens bewaart.

§ 2. De in § 1 bedoelde kennisgeving moet geschieden overeenkomstig (I.M.O. resolutie A.851(20)) en vindt ten minste onder alle in die resolutie beschreven omstandigheden plaats. [AR 2001-06-25/32, art. 2, 009; Inwerkingtreding : 04-08-2001]

§ 3. Loodsen die een schip bij het aanleggen, het afvaren of het manoeuvreren begeleiden lichten de radarcentrale te Zeebrugge onverwijld in, wanneer zij gebreken constateren die de veilige vaart van het schip in gevaar kunnen brengen.

HOOFDSTUK IV. [voorheen hoofdstuk III; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995]
_ Instandhouding van scheepvaartwegen, havens en de stranden van de Belgische kust.

Art. 28. [voorheen art. 21; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Het is verboden zonder bijzondere machtiging vanwege de ambtenaren of bedienden van de overheid enig werk in de Belgische territoriale zee, in de havens of op de stranden van de Belgische kust uit te voeren of er om het even welke materialen of voorwerpen, daaronder begrepen de op het strand geworpen wrakken, weg

immédiatement à la centrale radar de Zeebrugge les informations ayant trait aux circonstances de l'incident ainsi que les données prévues dans l'annexe 5.

L'obligation de fournir les données prévues dans l'annexe 5 est considérée comme remplie si le capitaine indique quelle est l'autorité compétente qui, dans la Communauté, détient les informations requises.

§ 2. La notification prévue au § 1er est effectuée conformément à la (résolution A.851(20) de l'OMI) et elle est faite au moins dans toutes les circonstances visées dans cette résolution. [AR 2001-06-25/32, art. 2, 009; En vigueur : 04-08-2001]

§ 3. Les pilotes intervenant pour l'accostage, l'appareillage ou la manoeuvre d'un navire informent sans tarder la centrale radar de Zeebrugge chaque fois qu'ils ont connaissance de défauts susceptibles de nuire à la sécurité de la navigation du navire.

CHAPITRE IV. - Conservation des voies de navigation, des ports et des plages du littoral belge. [Antérieurement chapitre III; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995]

Art. 28. [antérieurement art. 21; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Il est interdit, à moins d'une autorisation spéciale des fonctionnaires ou agents de l'autorité, d'exécuter aucun travail dans la mer territoriale belge, dans les ports ou sur les plages du littoral belge ou d'y enlever des matériaux ou objets quelconques, y compris des épaves rejetées sur l'estran.

§ 2. Il est interdit:

1° sans préjudice des dispositions prévues dans la législation sur la protection des eaux de surface contre la pollution, de jeter, déposer, laisser flotter ou écouler dans la mer territoriale belge, dans les ports du littoral belge ou sur les plages un objet quelconque qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux, de déverser une substance ou liquide quelconque et notamment des hydrocarbures ou des résidus d'hydrocarbures, ainsi que des produits ou déchets chimiques ou radioactifs de nature à polluer les eaux. Les ordres en la matière des fonctionnaires ou agents de l'autorité seront suivis sans délai;

2° de circuler sur les ouvrages d'art ou sur les dépendances des ports, non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité préposés à leur garde;

3° sauf autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité, de faire échouer un bâtiment pour le réparer ou pour tout autre motif. Les réparations ne peuvent s'exécuter qu'aux endroits et aux conditions stipulés dans ladite autorisation;

4° sauf autorisation spéciale des fonctionnaires ou

te halen.

§ 2. Het is verboden:

1° onverminderd het bepaalde in de wetgeving op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging, in de Belgische territoriale zee, in de havens van de Belgische kust of op de stranden enig voorwerp te werpen, neer te leggen, te laten drijven of weglopen, waardoor de bodem verhoogd, de scheepvaart gehinderd of de vrije afloop van water belemmerd kan worden; enige vaste of vloeibare stof, onder andere, olie of olieafval en chemische of radio-actieve produkten of afvalstoffen, waardoor de wateren kunnen verontreinigd worden, uit te storten. De terzake door de ambtenaren of bedienden van de overheid gegeven bevelen worden zonder verwijl ingevolg;

2° zich op de kunstwerken of in de aanhorigheden van de havens, die niet voor het publiek verkeer openstaan, te begeven, tenzij met toestemming van de met de bewaking daarvan belaste ambtenaren of bedienden van de overheid;

3° behoudens bijzondere machtiging van de ambtenaren of bedienden van de overheid, een vaartuig ten behoeve van herstellingen of om enige andere reden op het droge te zetten. Herstellingen mogen enkel uitgevoerd worden op de plaatsen en in de voorwaarden bepaald in voormelde machtiging;

4° behoudens bijzondere machtiging van de ambtenaren of bedienden van de overheid, vaartuigen andere dan vissersvaartuigen en pleziervaartuigen op kielbanken, balkroosters en hellingen te plaatsen. De vissersvaartuigen en pleziervaartuigen mogen er geplaatst worden in de voorwaarden te bepalen door deze ambtenaren en bedienden, zonder dat de duur van de plaatsing vijftien dagen te bovengaat;

5° afbraak- en afvalresten, wrakken, wrakstukken of dergelijke voorwerpen op het openbaar domein te plaatsen of achter te laten, alsook in volledig verwaarloosde toestand verkerende vaartuigen in de havens van de Belgische kust te laten liggen. Indien de veiligheid van de scheepvaart of de vrijwaring van het regime of de instandhouding van het vaarwater dit vereist kunnen de in dit lid bedoelde voorwerpen, na schriftelijke ingebrekestelling van de belanghebbenden, door de overheid en bij gemotiveerde beslissing, ambtshalve vernield worden. Van het te vernielen materiaal wordt een gedagtekende inventaris opgemaakt.

§ 3. De kapiteins of schippers nemen alle nodige voorzorgen geen dijken, havenkunstwerken of werk in uitvoering te beschadigen. Het is onder meer verboden met bootshaken te steken in het paalwerk, het metselwerk, de kantstukken of de stenen glooiingen van de dokken. Voor het meren mag geen gebruik gemaakt worden van kettingen, tenzij deze omkleed zijn met woeling.

agents de l'autorité, de faire stationner des bâtiments autres que des bâtiments de pêche et de plaisance sur des bancs de carénage, des grilles de barrot et sur des rampes. Les bâtiments de pêche et de plaisance y ont accès aux conditions à déterminer par ces fonctionnaires et agents, sans que la durée de stationnement puisse dépasser les quinze jours;

5° de déposer ou de délaisser sur le domaine public des restes de démolition ou des résidus, des épaves, des débris ou des objets de ce genre, ainsi que de laisser les bâtiments en état de complète négligence dans les ports du littoral belge. Si la sécurité de la navigation ou la sauvegarde du régime ou la conservation de la voie navigable l'exige, les objets visés à cet alinéa peuvent être détruits d'office après la mise en demeure écrite des intéressés par l'autorité et par une décision motivée. Il est dressé inventaire daté du matériel à détruire.

§ 3. Les capitaines ou patrons prennent toutes les précautions nécessaires pour ne pas endommager les digues, ouvrages des ports ou les travaux en cours d'exécution. Il est notamment interdit de piquer, au moyen de gaffes, dans les pieux de défense, les maçonneries, les bordures ou les perrés de bassins. L'amarrage ne peut pas se faire au moyen de chaînes, à moins que celles-ci soient pourvues de fourrures.

§ 4. Tout capitaine ou patron qui engage son bâtiment dans des eaux qui ne sont pas assignées à la navigation soit par des prescriptions réglementaires soit par le balisage, s'y aventure à ses risques et périls sans préjudice des dispositions prévues aux articles 22 et 28, § 1er.

Art. 29. [antérieurement art. 22; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu immédiatement après l'accident:

1° d'en donner avis, par la voie la plus rapide, au fonctionnaire ou agent de l'autorité le plus proche, qui, à moins d'être (l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) ou du service de pilotage, en informe immédiatement ces derniers services; [AR 1999-05-03/88, art. 18,§1, 006; En vigueur : 01-04-1999]

2° de signaler le bâtiment échoué ou coulé bas au moyen des feux et marques réglementaires.

§ 2. Les dispositions du § 1er, 1°, s'appliquent également à quiconque fait couler bas des épaves, débris d'épaves, engins ou objets. Ces personnes sont tenues également de respecter les dispositions prévues au § 1er, 2°, à moins que le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité vise à l'article 38, § 1er, 1°, juge que l'épave, le débris d'épave, l'engin ou l'objet ainsi coulé bas ne peut présenter aucun danger ou obstacle pour la navigation.

§ 3. Chacun est tenu, par la voie la plus directe,

§ 4. Ieder kapitein of schipper, die zijn vaartuig voert in wateren die noch door reglementaire bepalingen noch door de betoning voor de scheepvaart aangewezen zijn, doet zulks op eigen risico en gevaar, onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikelen 22 en 28, § 1.

Art. 29. [voorheen art. 22; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. De eigenaar, exploitant, kapitein of schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet onmiddellijk na het ongeval:

1° langs de kortste weg van het feit kennis geven aan de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid, die onmiddellijk, voor zover het geen (de met de politie te water belast overheid van de federale politie) of van het loodwezen is, deze laatste diensten hiervan op de hoogte stelt; [KB 1999-05-03/88, art. 18,§1, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

2° het aan de grond zittend of gezonken vaartuig door middel van de reglementair voorgeschreven lichten en dagmerken aanwijzen.

§ 2. Personen die wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen hebben laten zinken zijn eveneens onderworpen aan het bepaalde van § 1, 1°. Zij moeten tevens het bepaalde van § 1, 2°, naleven, tenzij de ambtenaar of bediende van de overheid bepaald bij artikel 38, § 1, 1°, oordeelt dat het gezonken wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp geen gevaar of belemmering voor de scheepvaart kan uitmaken.

§ 3. Ieder persoon is verplicht langs de kortste weg de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid in te lichten over de aanwezigheid van wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen voor zover deze niet officieel gekend zijn.

§ 4. De eigenaar, de kapitein of schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet dit, binnen de termijn opgelegd door de ambtenaar of bediende van de overheid, vlot brengen en verwijderen naar een daartoe door deze laatste aangewezen plaats.

Wrakken, wrakstukken, gezonken voorwerpen of tuigen moeten eveneens onder dezelfde voorwaarde door de eigenaar gelicht en aan wal gebracht, en buiten het openbaar domein verwijderd worden.

§ 5. Als niet voldaan is aan de voorschriften van de § 1, 2 en 4, of in spoedgevallen, waarover het Bestuur der Waterwegen oordeelt, of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, kan het Bestuur der Waterwegen ambtshalve en op risico van de eigenaar, de kapitein of de schipper, de in § 1, 2° en in § 4, bepaalde verrichtingen uitvoeren en alle nodige maatregelen treffen voor de veiligheid of de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime van het vaarwater of de instandhouding van het vaarwater. Eventueel wordt het vaartuig of dezes

d'aviser le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité le plus proche, de la présence d'épaves, débris d'épaves, engins ou objets, pour autant que cette présence ne soit pas officiellement connue.

§ 4. Le propriétaire, capitaine ou patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu, dans le délai prescrit par le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité, de le remettre à flot et de l'éloigner vers un endroit que celui-ci aura désigné à cet effet. Le propriétaire est tenu également de remettre à flot les épaves, débris épaves, objets ou engins coulés bas, de les mener à quai et de les éloigner en dehors du domaine public.

§ 5. S'il n'a pas été satisfait aux prescriptions des §§ 1er, 2 et 4, ou dans les cas d'urgence dont l'Administration des Voies navigables est juge, ou si le propriétaire, le capitaine ou le patron sont inconnus, l'Administration des Voies navigables peut, d'office et aux risques et périls du propriétaire, du capitaine ou du patron, exécuter les opérations prévues au § 1er, 2° et au § 4, et prendre toute mesure nécessaire pour assurer la sécurité ou la liberté de la navigation, la sauvegarde du régime de la voie navigable ou la conservation de celle-ci. Eventuellement il est procédé d'office à la destruction du bâtiment ou de ses débris, de l'épave, des débris d'épaves, de l'engin ou de l'objet immergé.

Il est dressé inventaire daté du matériel récupéré.

§ 6. Sans préjudice de l'application des articles 46 et suivants du Livre II du Code de Commerce, le propriétaire, le capitaine ou le patron sera tenu au remboursement des frais exposés pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le propriétaire, le capitaine ou le patron est tenu de rembourser toutes les sommes avancées par l'Etat pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le montant de ces avances fait l'objet d'un état certifié exact par l'autorité.

§ 7. L'autorité exige, avant d'entamer l'exécution des opérations et mesures (y compris la destruction) visées au § 5, la consignation, par le propriétaire, le capitaine ou le patron, de la somme jugée nécessaire pour couvrir les frais de cette exécution. La consignation peut être remplacée par un cautionnement jugé suffisant par l'autorité et sans lui occasionner des frais.

§ 8. A défaut de consignation ou de cautionnement suffisant, le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés sont constitués en gage de l'ensemble des frais exposés par l'Etat. L'autorité fait procéder à la vente à concurrence du montant de ses débours ou du montant de ceux-ci non couverts par la consignation ou le cautionnement. Ce qui n'a pas été vendu demeure à la disposition des intéressés.

overblijfselen, wrak, wrakstukken, gezonken tuig of voorwerp ambtshalve vernield.

Van het geborgen materiaal wordt een gedagtekende inventaris opgemaakt.

§ 6. De eigenaar, de kapitein of schipper is, onverminderd de toepassing van artikel 46 en volgende van Boek II van het Wetboek van Koophandel, aan de Staat de terugbetaling verschuldigd van de voor de uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernieling inkluis) gedane kosten.

De eigenaar, de kapitein of schipper moet alle sommen terugbetalen welke de Staat voorgeschieden heeft voor de uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernieling inkluis).

Het bedrag van die voorschotten wordt in een staat vastgesteld, welke door de overheid voor waar en echt wordt verklaard.

§ 7. De overheid eist vóór alle uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernieling inkluis), dat de eigenaar, kapitein of schipper de tot dekking van de kosten dier uitvoering nodig geachte som in bewaring geeft. Het in bewaring geven van die som kan, zonder kosten voor de overheid, vervangen worden door het stellen van een borg, die zij toereikend oordeelt.

§ 8. Is de in bewaring gegeven som of de borg ontoereikend, dan worden het geredde vaartuig of dezes overblijfselen of de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen genomen als pand voor de gezamenlijke door de Staat voorgeschieden kosten. De overheid beveelt de verkoop tot beloop van het bedrag der voorschotten of van het bedrag ervan dat niet gedekt is door de in bewaring gegeven som of de borg. Wat niet verkocht is geworden, blijft ter beschikking van belanghebbenden.

§ 9. Indien het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, of de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen door de eigenaar, de kapitein of schipper niet worden teruggenomen of indien deze laatsten onbekend zijn, doet de overheid ze verkopen na aan de verkoop de in deze paragraaf voorziene publiciteit te hebben gegeven. De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de betrokken eigenaar, kapitein of schipper indien deze gekend is, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken, alles na aftrek van het bedrag der onder § 8 bedoelde voorschotten. De overheid bemoeit zich niet met het verdelen onder belanghebbenden van de aldus geconsigneerde sommen.

Biedt zich geen enkel koper aan, dan beschikt de Staat over het geredde vaartuig of dezes overblijfselen of over de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen.

De overheid laat vóór de in deze paragraaf bedoelde

§ 9. Si le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés ne sont pas repris par le propriétaire, le capitaine ou le patron ou si ces derniers sont inconnus, l'autorité procède à la vente, après y avoir donné la publicité prévue au présent paragraphe. Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit du propriétaire, capitaine, ou patron intéressé, s'il est connu ou de qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des débours visés au § 8. L'autorité demeure étrangère à la répartition, entre les intéressés, des sommes ainsi consignées.

Si aucun acheteur ne se présente, l'Etat dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, des épaves, débris d'épaves, engins ou objets.

Avant de procéder à la vente dont question dans le présent paragraphe, l'autorité publie dans deux des journaux les plus répandus de l'endroit deux avis, à quinze jours d'intervalle, du sauvetage opéré, en indiquant les marques et signaux distinctifs de ces matériaux et invitant tout prétendant droit à présenter sa réclamation dans un délai de trente jours, à compter de la date de la publication du dernier avis. Après ce délai, l'Etat dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, ou des épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés.

§ 10. Le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés seront placés sous la garde de la douane à l'endroit qu'elle désignera. Leur vente aura lieu sous la condition que les formalités douanières pour la déclaration, la vérification et l'acquittement des droits et taxes éventuels dus soient remplies avant tout enlèvement ou prise de possession par les intéressés.

Art. 30. [antérieurement art. 23; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Les dispositions prévues à l'article 22, §§ 4 à 10, sont applicables à la cargaison du bâtiment échoué ou coulé bas.

Art. 31. [antérieurement art. 24; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Tout capitaine ou patron qui, pour quelque raison que ce soit, détériore et déplace un instrument de balisage fixe ou flottant, est tenu d'en informer immédiatement par radio la station radio côtière la plus proche.

Le capitaine ou le patron d'un bâtiment qui n'est pas équipé d'un appareil radio doit, dès son arrivée dans le premier port d'escale, faire au Service du Pilotage à Ostende la déclaration orale ou écrite de l'incident.

Art. 32. [antérieurement art. 25; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Chacun est tenu d'informer, par la voie la plus directe, l'autorité la plus proche, de la dérive ou de la disparition des bouées lumineuses ainsi que du fonctionnement défectueux des bouées lumineuses et des balises.

verkoop, in twee der meest verspreide nieuwsbladen van de plaats en met vijftien dagen tussentijd, van de verrichte redding twee kennisgevingen verschijnen, met opgave van de kenmerken en kentekens van dit materiaal en het verzoek tot elke persoon, die er aanspraak op maakt, zijn vordering in te dienen binnen dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste kennisgeving. Na het verstrijken van die termijn beschikt de Staat over het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, of over de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen.

§ 10. Het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen worden onder de bewaking van de toldienst gesteld op de plaats welke deze aanwijst. De verkoop ervan geschiedt onder voorwaarde dat de tolformaliteiten voor de aangifte, het onderzoek en het betalen van de in voorkomend geval verschuldigde rechten en taksen vervuld worden voor alle weghaling of inbezitneming door belanghebbenden.

Art. 30. [voorheen art. 23; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] De bepalingen van artikel 22, §§ 4 tot 10, zijn toepasselijk op de lading van het aan de grond zittende of gezonken vaartuig.

Art. 31. [voorheen art. 24; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Ieder kapitein of schipper, die gelijk welk vast of drijvend bebakeningsinstrument heeft beschadigd dan wel dit uit welke oorzaak ook heeft verplaatst, is gehouden daarvan onmiddellijk per radio kennis te geven aan het naastbijliggend radio-kuststation.

De kapitein of schipper van een vaartuig dat niet met een radiotoestel is uitgerust, moet het voorval dadelijk bij aankomst in de eerste aanleghaven mondeling of schriftelijk bij de Dienst van het Loodswezen te Oostende aangeven.

Art. 32. [voorheen art. 25; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Eenieder is verplicht langs de kortste weg de dichtstbijzijnde overheid kennis te geven van het wegdrijven of verdwijnen van lichtboeien en van de defecte werking van lichtboeien en bakens.

Art. 33. [voorheen art. 26; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Het vervoer van ontplofbare, ontvlambare, radio-actieve en andere gevaarlijke stoffen is onderworpen aan bijzondere bepalingen.

HOOFDSTUK V. [voorheen hoofdstuk IV; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] _

Art. 33. [antérieurement art. 26; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Le transport de matières explosives, inflammables, radio-actives et autres produits dangereux est soumis à des dispositions particulières.

CHAPITRE V. [antérieurement chap. IV; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] - Mesures prises par l'autorité.

Art. 34. [antérieurement art. 27; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou susceptible de gêner le passage, chaque fois qu'il s'agit d'effectuer des travaux d'utilité publique dans les ports ou dans les rades du littoral belge ou d'assurer la liberté et la sécurité de la navigation, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.

§ 2. Les fonctionnaires et agents de l'autorité sont autorisés à imposer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour faciliter l'écoulement des eaux ou pour sauvegarder la voie navigable.

§ 3. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures imposées par application des paragraphes 1er et 2. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures imposées peuvent être exécutées d'office.

§ 4. Les capitaines, patrons et usagers des bâtiments sont tenus d'observer, en ce qui concerne la navigation, tous les avis communiqués par l'autorité, notamment les avis aux navigateurs ou les avis urgents aux navigateurs et, en ce qui concerne la sécurité des bâtiments non soumis à l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mesures imposées par les fonctionnaires et agents de l'autorité.

Art. 35. [antérieurement art. 28; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou placé de telle façon qu'il présente un danger pour les ouvrages d'art portuaires ou côtiers ou lorsqu'il risque de couler bas, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.

§ 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés par application du paragraphe 1er. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents,

Overheidsmaatregelen.

Art. 34. [voorheen art. 27; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is of de doorvaart kan hinderen, telkens als in de havens of op de reden van de Belgische kust werken van openbaar nut uitgevoerd of de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart verzekerd dienen te worden, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers, de maatregelen op te leggen welke zij nodig achten zelfs dan wanneer die niet bij de reglementen zijn voorzien.

§ 2. De ambtenaren en bedienden van de overheid zijn gemachtigd de maatregelen op te leggen welke zij nodig achten om de waterafvoer te vergemakkelijken of het vaarwater te vrijwaren.

§ 3. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens de paragrafen 1 en 2 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§ 4. De kapiteins, schippers en gebruikers van vaartuigen zijn gehouden tot inachtneming, wat de scheepvaart betreft, van alle door de overheid medegedeelde berichten, inzonderheid de berichten aan zeevarenden of de dringende berichten aan zeevarenden en, wat de veiligheid van de niet aan het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement onderworpen vaartuigen betreft, van de maatregelen opgelegd door de ambtenaren en bedienden van de overheid.

Art. 35. [voorheen art. 28; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is, of derwijze ligt dat het gevaar oplevert voor de kunstwerken van de havens of van de kust, of wanneer het dreigt te zinken, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers de maatregelen die zij nodig achten op te leggen, zelfs dan wanneer die niet bij de reglementen zijn voorzien.

§ 2. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens paragraaf 1 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§ 3. De ambtenaren of bedienden van de overheid hebben het recht de meertouwen van de gemeerde vaartuigen los te maken of te kappen wanneer zij die maatregel noodzakelijk achten.

Art. 36. [voorheen art. 29; KB 1996-02-09/38, art. 3,

les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office.

§ 3. Les fonctionnaires ou agents de l'autorité ont le droit de détacher ou de couper les amarres des bâtiments amarrés lorsqu'ils jugent nécessaire d'imposer cette mesure.

Art. 36. [antérieurement art. 29; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Les mesures prescrites par les fonctionnaires ou agents de l'autorité, conformément au présent règlement, sont exécutées aux frais et aux risques et périls des propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons.

CHAPITRE VI. [antérieurement chap. V; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] - Dispositions diverses.

A. Navigation de plaisance et pêche riveraine.

Art. 37.[antérieurement art. 30; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Il est interdit aux canots à rames, quelles que soient leurs dimensions et aux bâtiments de plaisance, dont la longueur hors-tout est de 6 m ou moins, de prendre la mer lorsque, par vent venant de la mer, la force du vent au large est de 3 Beaufort ou plus et si, par vent venant de la terre, cette force est de 4 Beaufort ou plus.

§ 2. Le paragraphe 1er n'est pas applicable aux bâtiments de plaisance qui participent à des compétitions ou cours de navigation à voile organisés, à condition que les bâtiments y restent sous la surveillance effective des organisateurs.

§ 3. Pour l'application du § 1er, est considéré comme vent venant de la mer le vent qui, à un endroit déterminé, souffle parallèlement à la côte belge.

§ 4. Dans les ports, l'interdiction résultant du paragraphe 1er est indiquée de jour au moyen d'une marque noire formée de deux cônes superposés réunis par la pointe et, de nuit, par un feu clignotant de couleur violette, visible sur tout l'horizon.

Ces signaux sont hissés ou montrés:

a) à Ostende, Zeebrugge et Nieuport: au sémaphore placé sur le bâtiment du pilotage;

b) à Blankenberge: sur le mât placé à l'ouest du bâtiment de phare.

Aux endroits de la côte visés [1 à l'article 39]1, l'interdiction prévue au § 1er est signalée, au moyen d'une marque adéquate, par les autorités communales.

(1)[AR 2011-02-21/08, art. 3, 013; En vigueur : 18-03-2011]

Art. 37bis.[1 Il est interdit aux personnes qui

003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] De maatregelen opgelegd door de ambtenaren of bedienden van de overheid, overeenkomstig dit reglement, worden uitgevoerd op kosten en risico van de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers.

HOOFDSTUK VI. [voorheen hoofdstuk V; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] _ Diverse bepalingen.

A. Pleziervaart en strandvisserij.

Art. 37.[voorheen art. 30; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Roeiboten van welke omvang ook, en pleziervaartuigen waarvan de lengte over alles 6 m of minder bedraagt, mogen geen zee kiezen indien buitengaats de van uit zee waaiende wind kracht 3 Beaufort of de van uit land waaiende wind kracht 4 Beaufort heeft of te boven gaat.

§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing op pleziervaartuigen die aan georganiseerde wedstrijden of zeilkursussen deelnemen, op voorwaarde dat die vaartuigen er onder afdoend toezicht van de organisatoren blijven.

§ 3. Voor de toepassing van § 1 wordt een wind welke op een gegeven plaats evenwijdig met de Belgische kust waait beschouwd als een van uit zee waaiende wind.

§ 4. In de havens wordt het uit paragraaf 1 volgende verbod aangeduid, bij dag door een zwarte figuur bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere, bij nacht door een rondom zichtbaar violet flikkerlicht.

Deze seinen worden gehesen of verтоond:

- a) te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort: op de seinmast geplaatst op het loodswezengebouw;
- b) te Blankenberge: op de mast geplaatst bewesten het vuurtorengedоuw.

Op plaatsen van de kust vermeld [1 in artikel 39]1 wordt het in § 1 voorzien verbod met een passend dagmerk kenbaar gemaakt door de gemeentelijke overheden.

(1)[KB 2011-02-21/08, art. 3, 013; Inwerkingtreding : 18-03-2011]

Art. 37bis.[1 Plankzeilers en plankvliegers mogen geen zee kiezen bij windkracht 7 of meer op de schaal van Beaufort. Plankzeilen en plankvliegeren is verboden tussen zonsondergang en zonsopgang.]1

(1)[KB 2011-02-21/08, art. 4, 013; Inwerkingtreding : 18-03-2011]

Art. 38.[voorheen art. 31; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1 Met het oog

pratiquent la planche à voile et la glisse aérotractée de prendre la mer lorsque la force du vent est de 7 ou plus sur l'échelle de Beaufort. La pratique de la planche à voile et de la glisse aérotractée est interdite du coucher au lever du soleil.]1

(1)[AR 2011-02-21/08, art. 4, 013; En vigueur : 18-03-2011]

Art. 38.[antérieurement art. 31; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Aux fins de la sécurité de la navigation, aucune compétition ni activité sportive ou de loisir en groupe ne peut avoir lieu dans la mer territoriale belge sauf avec l'autorisation du Directeur nautique du Service du Pilotage. La demande doit en être faite trois semaines au moins avant la date prévue. Ce fonctionnaire statue sans délai sur la demande et détermine les conditions dans lesquelles peuvent avoir lieu les compétitions ou les activités.

§ 2. Sont, sous réserve des dispositions du paragraphe 3, interdites dans les ports du littoral belge, les compétitions ou activités visées au paragraphe 1er ainsi que [1 la pratique du ski nautique, de la planche à voile et de la glisse aérotractée]1.

§ 3. Dans les ports du littoral belge, des cours de navigation à voile ne peuvent être donnés qu'aux conditions fixées au paragraphe 1er. Ces conditions peuvent contenir des dérogations aux dispositions de l'article 10, paragraphe 3, 8 et 9, si celles-ci sont compatibles avec la sécurité de la navigation dont l'autorité compétente a l'entière appréciation.

(1)[AR 2011-02-21/08, art. 5, 013; En vigueur : 18-03-2011]

Art. 39.[antérieurement art. 32; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Le long des plages de la côte belge, aucun bâtiment ne peut prendre la mer qu'à partir des endroits désignés par les fonctionnaires de l'Administration des Voies navigables et dans les limites déterminées par eux. (En outre, [1 les personnes qui pratiquent la planche à voile et la glisse aérotractée]1 ne peuvent à ces endroits s'éloigner en mer qu'à une distance d'un demi mille marin (neuf cent vingt-six mètres).) [AR 1999-05-04/58, art. 2, 005; En vigueur : 22-05-1999]

§ 2. Le cas de force majeure excepté, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher de la plage (ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant la laisse de basse mer) à une distance de moins de 200 m sauf aux endroits indiqués en vertu du paragraphe premier. [AR 2007-06-08/34, art. 1, 1°, 011; En vigueur : 26-08-2007]

(§ 3. Les distances visées aux §§ 1er et 2 sont calculées à partir de la laisse de basse mer (ou des

op de veiligheid van de scheepvaart mogen geen wedstrijden of sport- of ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de Belgische territoriale zee gehouden of verricht worden behoudens vergunning vanwege de Nautisch Directeur van de Dienst van het Loodswezen. Deze vergunning moet ten minste drie weken voor de vastgestelde datum worden aangevraagd. Deze ambtenaar beslist onverwijld over de aanvraag en bepaalt de voorwaarden waarin de wedstrijden of de activiteiten mogen gehouden worden.

§ 2. Behoudens het bepaalde in § 3 zijn de in § 1 bedoelde wedstrijden of activiteiten alsook het beoefenen van [1 waterski, plankzeilen of plankvliegeren]1 in de havens van de Belgische kust verboden.

§ 3. In de havens van de Belgische kust mogen zeilkursussen slechts worden gegeven in de voorwaarden bepaald in § 1. Indien volgens het soeverein oordeel van de bevoegde overheid de veiligheid van de scheepvaart het toelaat mogen die voorwaarden afwijkingen inhouden ter zake van het bepaalde in artikel 10, § 3, 8 en 9.

(1)[KB 2011-02-21/08, art. 5, 013; Inwerkingtreding : 18-03-2011]

Art. 39.[voorheen art. 32; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Langs de stranden van de Belgische kust mag geen vaartuig zee kiezen tenzij vanaf de plaatsen die door de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen worden aangeduid en binnen de grenzen die door hen zijn vastgelegd geworden. ([1 Plankzeilers en plankvliegers]1 mogen zich bovendien aldaar niet verder van de kust verwijderen dan tot op een afstand van een halve zeemijl (negenhonderd zesentwintig meter).) [KB 1999-05-04/58, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 22-05-1999]

§ 2. Behalve op de krachtens de eerste paragraaf aangeduide plaatsen mag geen vaartuig, behoudens bij overmacht, het strand (of permanente havenwerken welke buiten de laagwaterlijn uitsteken) naderen op een afstand van minder dan 200 m. [KB 2007-06-08/34, art. 1, 1°, 011; Inwerkingtreding : 26-08-2007]

(§ 3. De in de §§ 1 en 2 bedoelde afstanden worden gerekend vanaf de laagwaterlijn (of vanaf de permante havenwerken welke buiten de laagwaterlijn uitsteken) zoals deze op de op grote schaal uitgevoerde officiële Belgische zeekaarten (zijn aangegeven).) [KB 1999-05-04/58, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 22-05-1999] [KB 2007-06-08/34, art. 1, 2 en 3°, 011; Inwerkingtreding : 26-08-2007]

(1)[KB 2011-02-21/08, art. 6, 013; Inwerkingtreding : 18-03-2011]

extrémités des installations portuaires permanentes dépassant la laisse de basse mer), (telles que renseignées) sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.) [AR 1999-05-04/58, art. 2, 005; En vigueur : 22-05-1999] [AR 2007-06-08/34, art. 1, 2° et 3°, 011; En vigueur : 26-08-2007]

(1)[AR 2011-02-21/08, art. 6, 013; En vigueur : 18-03-2011]

Art. 40. [antérieurement art. 33; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. La mise à l'eau, à partir de la plage, de filets ou de lignes à hameçons ne peut être effectuée:

1° qu'en dehors des endroits désignés conformément à l'article 32, § 1er, et des zones désignées comme zones de baignade par l'autorité communale; et

2° dans une zone dont la limite en mer ne dépasse pas la distance de 150 m à compter de la laisse de basse mer dont question à l'article 32, § 3.

Ces filets et lignes sont signalés d'une façon adéquate au moyen d'une ou plusieurs marques jaunes bien visibles.

§ 2. 1° Les filets, autres que les chaluts, ou lignes à hameçons qui sont mis à l'eau à partir de bâtiments, doivent être constamment attachés à un bâtiment monté. La longueur des filets attachés à chaque bâtiment ne peut dépasser 50 m. Le bâtiment porte en outre les feux et marques prescrits par la Règle 26, e.

2° Pour autant que cela soit pratiquement possible, le matériel de pêche visé au présent paragraphe est marqué aux lettres et numéro du bâtiment auquel il appartient.

B. Autres activités.

Art. 41. [antérieurement art. 34; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Il est interdit de chasser les oiseaux et le gibier d'eau soit à partir d'un bâtiment se trouvant dans la mer territoriale belge ou dans les ports du littoral belge soit sur les ouvrages d'art ou dans les dépendances de ces ports ou à partir des plages du littoral belge.

Art. 42. [antérieurement art. 35; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Il est interdit d'utiliser des bâtiments dans la mer territoriale ou dans les ports du littoral belge, pour une forme quelconque de publicité sonore.

Art. 43. [antérieurement art. 36; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Il est interdit de nager ou de se baigner dans les eaux des ports du littoral belge.

Art. 40. [voorheen art. 33; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Het uitzetten vanaf het strand van netten of lijnen met haken mag slechts geschieden:

1° buiten de krachtens artikel 32, § 1, aangeduide plaatsen en de zones die door de gemeenteoverheid als badzones worden aangeduid; en

2° in een zone waarvan de zeewaartse grens niet verder reikt dan op een afstand van 150 m te rekenen vanaf de laagwaterlijn waarvan sprake in artikel 32, § 3.

Die netten of lijnen worden op afdoende wijze door middel van een of meerdere goed zichtbare gele merken gesignaleerd.

§ 2. 1° Netten, andere dan treilnetten, of lijnen met haken, welke vanaf vaartuigen worden uitgezet, moeten bestendig aan een bemand vaartuig worden vastgemaakt. De netten mogen per vaartuig niet langer zijn dan 50 m. Het vaartuig voert bovendien de lichten en dagmerken bepaald bij Voorschrift 26, e.

2° Voor zover het praktisch mogelijk is, wordt het in deze paragraaf bedoelde visgerei gemerkt met de letters en het nummer van het vaartuig waartoe het behoort.

B. Andere activiteiten.

Art. 41. [voorheen art. 34; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Het is verboden op vogels en op waterwild te schieten hetzij vanaf een vaartuig dat zich in de Belgische territoriale zee of in de havens van de Belgische kust bevindt hetzij van op kunstwerken of in de aanhorigheden van deze havens of van op de stranden van de Belgische kust.

Art. 42. [voorheen art. 35; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Het is verboden in de territoriale zee of in de havens van de Belgische kust vaartuigen te gebruiken voor enige vorm van geluidsreclame.

Art. 43. [voorheen art. 36; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Het is verboden in de havens van de Belgische kust te zwemmen of te baden.

HOOFDSTUK VII. [voorheen hoofdstuk VI; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995]
_ Eindbepalingen.

Art. 44. [voorheen art. 37; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Elk vaartuig waarop dit besluit van toepassing is, moet een exemplaar van dit reglement en een bijgewerkte officiële kaart van de Belgische territoriale zee aan boord hebben. Deze bepaling is niet van toepassing

CHAPITRE VII. [antérieurement chapitre VI; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] - Dispositions finales.

Art. 44. [antérieurement art. 37; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Un exemplaire du présent règlement ainsi qu'une carte officielle à jour de la mer territoriale belge doivent se trouver à bord de tout bâtiment auquel s'applique le présent arrêté. Cette disposition n'est pas applicable aux bâtiments affectés aux amusements de plage ni aux planches à voile.

Art. 45. [antérieurement art. 38; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. Sont chargés de veiller à l'exécution du présent règlement, sous réserve des dispositions prévues aux § 2 à 6:

1° Les agents de l'Administration des Voies navigables;

(2° a) les agents chargés du contrôle de la navigation;

b) l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux;

c) les agents du service de pilotage.) [AR 1999-05-03/88, art. 18, §2, 006; En vigueur : 01-04-1999]

3° Les agents de l'Administration des Douanes et Accises;

4° Les capitaines de port, les capitaines de port adjoints, les lieutenants de port, les éclusiers et maîtres de quai dans les limites de leur ressort administratif, étant entendu que le capitaine du port d'Ostende et ses subordonnés peuvent également assurer l'application de ce règlement:

a) dans le goulet du nouveau bassin de pêche de l'extrémité ouest du quai nord jusqu'à la pointe ouest du quai sud;

b) dans le goulet des nouveaux bassins de commerce;

c) dans le bassin à marée et le bassin Montgomery.

5° Le capitaine de port commissionné par la ville de Bruges, dans les limites du port de pêche de Zeebrugge, lequel, en ce qui concerne l'exécution du présent règlement, est considéré comme comprenant le bassin des bateaux de pêche jusqu'à la limite extérieure de son chenal d'accès;

6° Les membres de la gendarmerie;

7° Les fonctionnaires et agents de la police communale dans les communes sur le territoire desquelles se trouve un port ou qui sont situées le long de la côte.

§ 2. Sous réserve des dispositions des paragraphes suivants, seuls les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation:

1° les agents de l'Administration des Voies navigables: article 21, §§ 1er et 2, 3° et 4°, article 22, §§ 4 à 10, article 23 et article 27, § 2;

op vaartuigen bestemd voor strandvermaak alsook op zeilplanken.

Art. 45. [voorheen art. 38; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. Moeten, onder voorbehoud van het bepaalde in § 2 tot 6, toezien dat dit reglement wordt uitgevoerd:

1° De ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen;

(2° a) de ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole;

b) de met de politie te water belaste overheid van de federale politie;

c) de ambtenaren van het loodswezen;) [KB 1999-05-03/88, art. 18,§2, 006; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

3° De ambtenaren van het Bestuur van Douanen en Accijnzen;

4° De havenkapiteins, de adjunct-havenkapiteins, de havenluitenanten, de sasmeesters en kaaimeesters binnen de grenzen van hun ambtsgebied, met dien verstande dat de havenkapitein van Oostende en dezes ondergeschikten eveneens mogen toezien op de uitvoering van dit reglement:

a) in de toegangsgeul tot het nieuwe vissersdok van de meest westelijke punt van de noordelijke kaaimuur tot de westelijke punt van de zuidelijke kaaimuur;

b) in de toegangsgeul tot de nieuwe handelsdokken;

c) in het tijdok en het Montgomerydok.

5° De door de stad Brugge aangestelde havenmeester binnen de grenzen van de vissershaven van Zeebrugge, die voor de uitvoering van dit reglement, aanzien wordt als omvattende het dok der vissersvaartuigen tot aan de buitengrens zijner toegangsgeul;

6° De leden van de rijkswacht;

7° De ambtenaren en bedienden van de gemeentepolitie in de gemeenten op wier grondgebied zich een haven bevindt of die langs de kust gelegen zijn.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in de volgende paragrafen moeten alleen de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen:

1° de ambtenaren van het bestuur der waterwegen: artikel 21, § 1 en 2, 3° en 4°, artikel 22, § 4 tot 10, artikel 23 en artikel 27 § 2;

2° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2°: artikel 9, artikel 10 met uitzondering van paragraaf 3, artikel 13, artikel 15, artikel 16, artikel 19 § 1, 7°, artikel 20 § 4, artikel 25, artikel 27 § 1 en artikel 28 § 1 en 3;

3° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2°, a (zeevaartpolitie): artikel 27 § 3, laatste volzin, artikel 28 § 2, laatste volzin, en artikel 35;

2° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°: article 9, article 10 à l'exception du paragraphe 3, article 13, article 15, article 16, article 19 § 1er, 7°, article 20 § 4, article 25, article 27 § 1er et article 28 § 1er et 3;

3° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, a (police maritime): article 27 § 3, dernière phrase, article 28 § 2, dernière phrase, et article 35;

4° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, b (pilotage): article 5 § 1er, article 11, article 30 et article 31, l'avant dernier article pour autant que le départ se fasse depuis les ports du littoral belge.

§ 3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation: les agents de l'Administration des Voies navigables ainsi que les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, désignés respectivement au § 1er, 1° et 2°: article 10 § 4, article 14, article 17 et article 18.

§ 4. Par dérogation au paragraphe 1er, 4°, les agents qui y sont mentionnés ne sont pas chargés de veiller à l'exécution des dispositions contenues à l'article 5 § 1er, à l'article 15, à l'article 21, §§ 1er et 2, 3° et 4°, à l'article 22, §§ 4 à 10, à l'article 23, à l'article 27, § 2, à l'article 30 et à l'article 32.

En ce qui concerne le port de Zeebrugge, la dérogation mentionnée ci-dessus ne vaut pas pour l'application de l'article 5 § 1er, de l'article 15 et de l'article 27, § 2.

En ce qui concerne le port d'Ostende, les agents susvisés veillent à l'exécution de ce règlement dans la partie du bassin Montgomery située entre l'embarcadère sud à l'ouest du bassin et l'écluse Mercator, mais uniquement pour y régler le trafic vers ou venant de cette écluse.

§ 5. Le capitaine du port vise au § 1er, 5°, est chargé de veiller à l'exécution du présent règlement, à l'exception des articles et paragraphes mentionnés au § 4, premier alinéa.

§ 6. Les fonctionnaires de la Régie des Transports [maritimes] ou leurs mandataires sont, dans la zone portuaire déterminée dans l'article 1er de l'arrêté royal du 7 janvier 1980, seuls compétents pour assigner ou changer les emplacements de stationnement, d'amarrage ou de mouillage.

Néanmoins les fonctionnaires mentionnés au paragraphe 2, 4°, sont, dans les cas où la sécurité en général l'exige, par priorité compétents pour désigner ou changer ces emplacements.

§ 7. Les administrations communales et toutes personnes revêtues de l'autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main forte aux personnes visées dans les paragraphes précédents,

4° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2°, b (loodswezen): artikel 5 § 1, artikel 11, artikel 30 en artikel 31, het voorlaatste artikel voor zover het vertrek plaats heeft vanuit de havens van de Belgische kust.

§ 3. Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 4 moeten de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen: de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen alsook de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart onderscheidenlijk aangewezen in paragraaf 1, 1° en 2°: artikel 10 § 4, artikel 14, artikel 17 en artikel 18.

§ 4. In afwijking van paragraaf 1, 4°, zien de aldaar vermelde ambtenaren niet toe op de uitvoering van het bepaalde in artikel 5, § 1, in artikel 15, in artikel 21, § 1 en 2, 3° en 4°, in artikel 22, §§ 4 tot 10, in artikel 23, in artikel 27, § 2, in artikel 30 en in artikel 32.

Wat de haven van Zeebrugge betreft, geldt de hiervoren vermelde afwijking niet voor de toepassing van artikel 5, § 1, van artikel 15 en van artikel 27, § 2.

Wat de haven van Oostende betreft, zien de bedoelde ambtenaren toe op de uitvoering van dit reglement in de strook van het Montgomerydok gelegen tussen de zuidelijke steiger aan de westkant van het dok en de Mercatorsluis, doch uitsluitend om het verkeer naar of vanuit die sluis te regelen.

§ 5. De in § 1, 5°, bedoelde havenmeester ziet toe dat dit reglement, met uitzondering van de artikelen en paragrafen welke in § 4, eerste lid, vermeld zijn, wordt uitgevoerd.

§ 6. In de havenzone omschreven in artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 januari 1980 zijn alleen de ambtenaren van de Regie voor Maritiem Transport of hun afgevaardigden bevoegd om de lig-, meer- of ankerplaatsen toe te wijzen of deze te veranderen.

Niettemin zijn in de gevallen waar de algemene veiligheid dit vereist de ambtenaren bedoeld in paragraaf 2, 4°, bij voorrang bevoegd om deze plaatsen toe te wijzen of te veranderen.

§ 7. De gemeentebesturen en alle met openbaar gezag beklede personen moeten, indien zij daartoe verzocht worden, aan de in voorgaande paragrafen vernoemde personen hun hulp verlenen voor de toepassing van dit reglement.

Art. 46. [voorheen art. 39; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] § 1. [wijzigingsbepaling]

§ 2. [wijzigingsbepaling]

Art. 47. [voorheen art. 40; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Opgeheven worden:

pour veiller à l'application du présent règlement.

Art. 46. [antérieurement art. 39; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] § 1er. [disposition modificative]

§ 2. [disposition modificative]

Art. 47. [antérieurement art. 40; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Sont abrogés:

1° l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 20 juin 1977;

2° l'article 7 de l'arrêté royal du 20 juin 1977 exécutant la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes.

Art. 48. [antérieurement art. 41; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Le présent arrêté entre en vigueur le 1er octobre 1981.

Art. 48bis. [Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 23; En vigueur : 11-10-2005] Pour les bateaux d'intérieur naviguant dans le mer territoriale belge les articles 7quater et 7septies entrent en vigueur le 1er juillet 2007.

Art. 49. [antérieurement art. 42; AR 1996-02-09/38, art. 3, 003; En vigueur : 13-09-1995] Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Art. N1. Annexe 1 (art. 15, § 1er).

1. Les navires de mer qui transportent les matières dangereuses suivantes:

a) plus de 100 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1.1. et 1.5.;

b) plus de 1 000 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1., 1.3. et 1.4. de matières de la classe 5.2.;

c) plus de 1 000 kg (total brut) acide cyanhydrique, trichlorure de bore, trifluorure de bore, acide bromhydrique, chlore, chlorure de cyanogène, trifluorure de chlore, diborane, dicyanogène, phosgène, fluor, acide fluorhydrique, méthylacétylène/propadiène (mélanges de), monométhylamine, chlorure de nitrosyle, gaz d'huile, tetrafluorure de silicium, monoxyde d'azote, monoxyde d'azote/trioxyde d'azote (mélanges de), triméthylamine trioxyde d'azote, gaz à l'eau gaz d'acide chlorhydrique, bioxyde de soufre, acide

1° het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juni 1977;

2° artikel 7 van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 ter uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen.

Art. 48. [voorheen art. 41; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 1981.

Art. 48bis. [Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 23; Inwerkingtreding : 11-10-2005] Voor binnenschepen die in de Belgische territoriale zee varen treden de artikelen 7quater en 7septies in werking op 1 juli 2007.

Art. 49. [voorheen art. 42; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Art. N1. Bijlage 1 (art. 15, § 1)

1. Zeeschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren:

a) meer dan 100 kg (bruto-gezamenlijk) stoffen van de IMCO klasse 1, gevarengroep 1.1 en 1.5.;

b) meer dan 1 000 kg (bruto-gezamenlijk) stoffen van de IMCO klasse 1, gevarengroep 1., 1.3. en 1.4. van stoffen van klasse 5.2.;

c) meer dan 1 000 kg (bruto-gezamenlijk) blauwzuur, boortrichloride, boortrifluoride, broomwaterstof, chloor, chloorcyamide, chloortrifluoride, diboraan, dicyaan, dimethylamine, ethylamine, ethyleenoxyde, fosgeen, fluor, fluorwaterstof, methylacetyleen/propadieen mengsels, monomethylamine, nitrosylchloride, oliegas, silicium tetrafluoride, stikstofmonoxyde, stikstofmonoxyde-stikstoftrioxyde mengsels, stikstoftrioxyde, trimethylamine, watergas, zoutzuurgas, zwaveldioxyde, zwavelwaterstof,

moeten zowel tijdens de vaart als bij stilliggen de navolgende dagtekens en lichten voeren:

(i) des daags: de seinvlag B van het Internationale Seinboek met afmetingen van ten minste 130 X 170 cm;

(ii) des nachts: twee rondschijnende helder rode lichten op gelijke hoogte, op een onderlinge afstand van 1 m;

de lichten moeten ononderbroken licht van gelijke

sulfhydrique,

doivent, aussi bien pendant la navigation qu'à l'arrêt, porter les feux et marques de jour suivants:

(i) de jour: le pavillon B du Code international des Signaux mesurant au moins 130 X 170 cm;

(ii) de nuit: deux feux rouges visibles sur tout l'horizon, a hauteur égale et espacés de 1 m;

les feux doivent projeter une lumière ininterrompue d'une intensité égale.

2. Les feux et marques doivent être placés à l'endroit le plus apparent et à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont.

3. Lorsque la visibilité est de moins de 2 000 m, les feux prévus pour la nuit doivent également être portés de jour.

4. Les dispositions sont également d'application aux navires de mer qui ont transporté en vrac des matières reprises dans la présente annexe, aussi longtemps qu'ils ne sont pas débarrassés de restes, c'est-à-dire les gaz et les vapeurs, qui peuvent provoquer un danger.

Art. N2.

[Abrogé par AR 2011-07-04/01, art. 2, 014; En vigueur : 30-06-2011]

Art. N3.

[Abrogé par AR 2011-07-04/01, art. 2, 014; En vigueur : 30-06-2011]

Art. N4.

[Abrogé par AR 2011-07-04/01, art. 2, 014; En vigueur : 30-06-2011]

Art. N5. [AR 1998-12-09/39, art. 3, 004; En vigueur : 31-12-1998] Annexe 5. Informations concernant les (bâtiments) transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

1. (Nom et code d'appel du bâtiment et, le cas échéant, numero d'identification OMI ou numéro MMSI.) [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

2. Nationalité du (bâtiment). [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

3. Longueur et tirant d'eau du (bâtiment). [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

4. Port de destination.

5. (Pour un bâtiment quittant un port du littoral belge : heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination.) [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

6. (Pour un bâtiment venant d'un port situe en dehors de la Communauté européenne et faisant route vers un port du littoral belge : heure probable

sterkte geven.

2. De dagtekens en lichten moeten worden gevoerd op een plaats waar zij het beste gezien kunnen worden en op een hoogte van ten minste 6 m boven het dek.

3. Indien het zicht minder dan 2 000 m bedraagt moeten de voor des nachts voorgeschreven lichten ook des daags worden gevoerd.

4. Het bepaalde is eveneens van toepassing op zeeschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in bulk hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

Art. N2.

[Opgeheven bij KB 2011-07-04/01, art. 2, 014; Inwerkingtreding : 30-06-2011]

Art. N3.

[Opgeheven bij KB 2011-07-04/01, art. 2, 014; Inwerkingtreding : 30-06-2011]

Art. N4.

[Opgeheven bij KB 2011-07-04/01, art. 2, 014; Inwerkingtreding : 30-06-2011]

Art. N5. [KB 1998-12-09/39, art. 3, 004; Inwerkingtreding : 31-12-1998] Gegevens betreffende de (vaartuigen) die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren. [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

1. (Naam en roepnaam van het vaartuig en eventueel IMO-identificatienummer of MMSI-nummer.) [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

2. Nationaliteit van het (vaartuig). [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

3. Lengte en diepgang van het (vaartuig). [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

4. Haven van bestemming.

5. (Voor een vaartuig dat een haven van de Belgische kust verlaat : verwachte tijd van afvaart uit de haven van vertrek of het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming.) [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

6. (Voor een vaartuig dat vanuit een buiten de Europese Gemeenschap gelegen haven komt en naar een haven van de Belgische kust vaart : verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie.) [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

7. Geplande vaarroute.

8. De correcte technische benamingen van de

d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité competente.) [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

7. Itinéraire envisagé.

8. Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, (catégorie du bâtiment au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et emplacement à bord et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes), les marques d'identification de celles-ci/de ceux-ci. [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du (bâtiment) et leur emplacement. [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

10. (Nombre total de personnes à bord.) [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

(11. Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.) [AR 2005-09-17/61, art. 24, 010; En vigueur : 11-10-2005]

Art. N6. [AR 1998-12-09/39, art. 4, 004; En vigueur : 31-12-1998] Fiche de contrôle pour les navires.

(Formulaire non repris pour des raisons techniques. Voir M.B. 25-12-1998, p. 41223 - 41225).

Art. N7. [antérieurement art. N5; AR 1996-02-09/38, art. 5, 003; En vigueur : 13-09-1995] Annexe 7 [antérieurement annexe 5; AR 1996-02-09/38, art. 5, 003; En vigueur : 13-09-1995] : Système de balisage A.I.S.M. (région "A")

[AR 1987-06-04/35, art. 1, 002; En vigueur : 1987-07-28]

[voir M.B. 18-07-1987, p. 11150]

Art. N8. [Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 25; En vigueur : 11-10-2005] Annexe 8. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bâtiment se dirigeant vers un port du littoral belge :

1. Identification du bâtiment (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

2. Port de destination;

3. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage de ce port;

4. Nombre total de personnes à bord.

Art. N9. [Inséré par AR 2005-09-17/61, art. 26; En

gevaarlijke of verontreinigende goederen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing, de IMO-gevarenklasse overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-codes en, in voorkomend geval, (de klasse van het vaartuig volgens de INF-code, de hoeveelheden van die stoffen en hun plaats aan boord en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde transporteenheden, behalve tanks), de identificatiemerkttekens daarvan. [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

9. Bevestiging dat zich aan boord een lijst of een manifest of een passend ladingsplan bevindt met een precieze opgave van de vervoerde gevaarlijke en verontreinigende goederen en hun plaats in het (vaartuig). [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

10. (Totaal aantal opvarenden.) [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

(11. Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.) [KB 2005-09-17/61, art. 24, 010; Inwerkingtreding : 11-10-2005]

Art. N6. [KB 1998-12-09/39, art. 4, 004; Inwerkingtreding : 31-12-1998] Checklist voor schepen.

(Formulier niet opgenomen om technische redenen. Zie B.St. 25-12-1998, p. 41220 - 41222).

Art. N7. [voorheen art. N5; KB 1996-02-09/38, art. 5, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] Bijlage 7 [voorheen bijlage 5; KB 1996-02-09/38, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 13-09-1995] : IALA Betonningsysteem (zone "A")

[KB 1987-06-04/35, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 1987-07-28]

[Zie B.St. 18-07-1987, p. 11150]

Art. N8. [Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 25; Inwerkingtreding : 11-10-2005] Bijlage 8. Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een vaartuig op weg naar een haven van de Belgische kust mededeelt :

1. Identificatie van het vaartuig (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);
2. Haven van bestemming;
3. Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation zoals verlangd door de bevoegde instantie en verwachte tijd van afvaart uit die haven;
4. Totaal aantal opvarenden.

Art. N9. [Ingevoegd bij KB 2005-09-17/61, art. 26; Inwerkingtreding : 11-10-2005] Bijlage 9.

De verlader moet de volgende informatie over de lading verstrekken :

- a) de correcte technische benaming van de

vigueur : 11-10-2005] Annexe 9.

Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison :

a) la désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au Code I.M.D.G., au I.M.O. Bulk Chemical Code et au I.M.O. Gas Carrier Code et, le cas échéant, catégorie du bâtiment requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) l'adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

gevaarlijke of verontreinigende stoffen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing; de IMO-risicoklassen overeenkomstig de I.M.D.G.-Code, de I.M.O. Bulk Chemical Code en de I.M.O. Gas Carrier Code en, in voorkomend geval, de klasse van het vaartuig die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, wanneer zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;

b) het adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

6 OKTOBER 1987. - Wet tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België
6 OCTOBRE 1987. - Loi fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique

Artikel 1. De breedte van de territoriale zee van België wordt gebracht op twaalf zeemijl, zijnde tweeëntwintigduizend tweehonderd vierentwintig meter, gemeten hetzij vanaf de laagwaterlijn van de kust, of van bij eb droogvallende bodemverheffingen indien deze zich binnen de twaalf zeemijl vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenwerken welke buiten voornoemde laagwaterlijn uitsteken, zoals een en ander op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zeekaarten is aangeduid.

Art. 2. Elke verwijzing in de Belgische wetgeving of reglementering naar de territoriale zee van België moet begrepen worden in de betekenis van territoriale zee waarvan de breedte-overeenkomt met deze vastgesteld bij deze wet.

Article 1. La largeur de la mer territoriale de la Belgique est portée à douze milles marins, soit vingt-deux mille deux cent vingt-quatre mètres, mesurée à partir de la laisse de basse mer de la côte, ou des hauts fonds découvrants à marée basse pour autant qu'ils se trouvent à moins de douze milles marins de cette laisse de basse mer, ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant ladite laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

Art. 2. Toute référence dans la législation ou réglementation belges à la mer territoriale de la Belgique s'entend dans le sens d'une mer territoriale dont la largeur est conforme à celle fixée par la présente loi.

20 JANUARI 1999. - Wet ter bescherming van het mariene milieu [en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning] in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. [Opschrift gewijzigd bij W 2012-07-20/39, art. 2, 005; Inwerkingtreding : 21-09-2012]

20 JANVIER 1999. - Loi visant la protection du milieu marin [et l'organisation de l'aménagement des] espaces marins sous juridiction de la Belgique. [Intitulé modifié par L 2012-07-20/39, art. 2, 005; En vigueur : 21-09-2012]

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Article 1. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

HOOFDSTUK I. - Definities.

CHAPITRE I. - Définitions.

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° "zeegebieden" : de territoriale zee, de exclusieve economische zone en het continentaal plat, bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België;

1° "espaces marins" : la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental, visé par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;

2° "mariene milieu" : de abiotische omgeving van de zeegebieden en de biota, hierin inbegrepen de fauna, de flora en de mariene habitats die zij innemen, alsook de ecologische processen werkzaam binnen dit milieu en de onderlinge wisselwerkingen tussen de abiotische en biotische componenten (en de ecosysteemfuncties die zij vervullen); [W 2007-04-21/67, art. 2, a), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

2° "milieu marin" : l'environnement abiotique des espaces marins et la biote, en ce compris la faune, la flore et les habitats marins qu'ils occupent, ainsi que les processus écologiques à l'oeuvre dans cet environnement et les interactions entre les composantes abiotiques et biotiques (et les fonctions d'écosystème qu'ils remplissent); [L 2007-04-21/67, art. 2, a), 004; En vigueur : 20-05-2007]

3° "bescherming" : het geheel van maatregelen nodig voor het behoud, de ontwikkeling, het herstel en het duurzaam beheer van het mariene milieu alsook de maatregelen nodig voor het handhaven en herstellen van de kwaliteit van het mariene milieu, met uitsluiting van de maatregelen inzake voorkoming en beperking van verontreiniging die moeten genomen worden bij punt- of diffuse bronnen gelegen op het vasteland;

3° "protection" : l'ensemble des mesures nécessaires pour la conservation, le développement, le rétablissement et la gestion durable du milieu marin ainsi que les mesures nécessaires pour conserver et rétablir la qualité du milieu marin, à l'exclusion des mesures relatives à la prévention et à la réduction de la pollution qui doivent être prises au niveau des sources ponctuelles ou diffuses situées sur la terre ferme;

4° "mariene habitat" : een zone in zee met bijzondere geografische, abiotische en biotische kenmerken en die zowel geheel natuurlijk als halfnatuurlijk kan zijn;

4° "habitat marin" : une zone en mer se distinguant par ses caractéristiques géographiques, abiotiques et biotiques spécifiques, qu'elle soit entièrement naturelle ou semi-naturelle;

5° "verontreiniging" : de rechtstreekse of onrechtstreekse inbrenging door de mens van stoffen en energie in de zeegebieden, die schadelijke gevolgen heeft of naar alle waarschijnlijkheid kan hebben, zoals schade aan de levende rijkdommen van de zee en de mariene ecosystemen, gevaar voor de gezondheid van de mens, belemmering van activiteiten op zee, met inbegrip van het vissen en andere rechtmatige gebruiken van de zee, aantasting van de kwaliteit van het zeewater of vermindering van de recreatieve waarde;

5° "pollution" : l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans les espaces marins, lorsqu'elle a ou, selon toute vraisemblance, peut avoir des effets nuisibles tels que des dommages aux ressources biologiques de la mer et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, une altération de la qualité de l'eau de mer ou une dégradation des valeurs d'agrément;

6° "schade" : elke beschadiging, verlies of nadeel, geleden door een aanwijsbaar natuurlijk persoon of rechtspersoon, voortvloeiende uit een aantasting van het mariene milieu, wat er ook de oorzaak van is;

6° "dommage" : tout dégât, perte ou tort, subi par une personne physique ou morale identifiable, résultant d'une atteinte au milieu marin, quelle que soit la cause de celle-ci;

7° "perturbation environnementale" : une influence négative sur le milieu marin pour autant qu'elle ne constitue pas un dommage;

7° "milieuverstoring" : een nadelige beïnvloeding van het mariene milieu, voor zover deze geen schade uitmaakt;

8° "schip" : elk vaartuig, van welk type of omvang ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder onder meer draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen, drijvende tuigen, alsmede vaste of drijvende platforms;

9° "routingssysteem" : elke maatregel ten aanzien van de scheepvaart met het oog op de verbetering van de navigatie, het verhogen van de verkeersveiligheid of het beschermen van het mariene milieu, uitgezonderd het beloodsen van schepen;

10° "scheepvaartongeval" : een aanvaring of stranding van schepen of elk ander scheepvaartvoorval of gebeurtenis aan boord van een schip of daarbuiten, dat kan leiden tot schade of milieuverstoring;

11° "scheepseigenaar" : de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een schip;

12° "overheid met bevoegdheid op zee" : (elke daartoe aangestelde met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar, elke met de politie te water belaste federale politieambtenaar), elke gezagvoerder van een patrouillevaartuig, elke ambtenaar of agent van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee, elke daartoe door zijn hiërarchische overste gemandateerde officier of onderofficier van de Marine (, elke ambtenaar van het Directoraat-Generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu) en elke door de minister aangewezen beëdigde ambtenaar; [W 1999-05-03/30, art. 97, 002; Inwerkingtreding : 01-04-1999] [W 2005-09-17/64, art. 2, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

13° "offshore-activiteiten" : activiteiten uitgevoerd in de zeegebieden met het oog op de exploratie, evaluatie of exploitatie van vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen;

14° "offshore-installatie" : elke kunstmatige structuur, installatie of vaartuig of onderdeel ervan, zowel drijvend als op de zeebodem vastgemaakt, die in de zeegebieden opgesteld is en bedoeld is voor offshore-activiteiten;

15° "storten" :

(i) het zich opzettelijk ontdoen in zee van afval of andere materie vanaf schepen, luchtvaartuigen of offshore-installaties;

(ii) het tot zinken brengen of het zich opzettelijk ontdoen in zee van schepen, luchtvaartuigen, offshore-installaties of pijpleidingen;

(iii) het in zee achterlaten van offshore-installaties of andere kunstmatige structuren, geheel of gedeeltelijk in situ, met de loutere bedoeling zich

8° " navire " : tout bâtiment opérant en milieu marin, de quelque type ou dimension que ce soit, y compris notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

9° " système d'organisation du trafic " : toute mesure relative à la navigation maritime destinée à améliorer la navigation, à augmenter la sécurité du trafic ou à protéger le milieu marin, à l'exclusion du pilotage de navires;

10° " accident de navigation " : l'abordage ou l'échouement de navires ou tout autre incident de navigation à bord ou à l'extérieur d'un navire qui peut entraîner un dommage ou une perturbation environnementale;

11° " propriétaire de navire " : le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant d'un navire;

12° " autorité ayant compétence en mer " : (tout fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, tout fonctionnaire de la police fédérale chargée de la police des eaux), tout commandant des bâtiments patrouilleurs, tout fonctionnaire ou agent de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord, tout officier ou sous-officier de la Marine mandaté à cet effet par sa hiérarchie (, tout fonctionnaire de la Direction générale Environnement du SFP Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement) et tout agent assermenté désigné par le Ministre; [L 1999-05-03/30, art. 97, 002; En vigueur : 01-04-1999] [L 2005-09-17/64, art. 2, 003; En vigueur : 31-10-2005]

13° " activités offshore " : les activités menées dans les espaces marins aux fins de prospection, d'évaluation ou d'exploitation des hydrocarbures liquides ou gazeux;

14° " installation offshore " : toute structure artificielle, installation ou navire, ou partie de celle-ci, flottante ou fixée sur le fond de la mer, et placée dans les espaces marins aux fins d'activités offshore;

15° " immersion " :

(i) l'action consistant à se défaire délibérément de déchets ou autres matières dans la mer à partir de navires, d'aéronefs ou d'installations offshore;

(ii) le sabordage ou l'abandon délibéré en mer de navires, aéronefs, installations offshore ou pipelines;

(iii) l'abandon en mer d'installations offshore ou d'autres structures artificielles, entièrement ou partiellement in situ, avec l'intention précise de s'en défaire.

Le terme " immersion " ne vise pas :

(i) [2 le rejet tel que visé par la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires ni l'action de se défaire de déchets ou autres matières conformément aux règles de droit international applicables liés à ou provenant de

ervan te ontdoen.

Onder "storten" wordt niet begrepen :

(i) [2 het lozen zoals bedoeld in de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen noch het zich overeenkomstig toepasselijke regels van internationaal recht, ontdoen van afval of andere materie gepaard gaande met, of voortvloeiende uit, de normale werking van luchtvaartuigen of offshore-installaties;]2;

(ii) de plaatsing van materie met een ander doel dan er zich enkel en alleen van te ontdoen, mits deze plaatsing niet strijdig is met het doel van deze wet;

16° "verbranding" : elke opzettelijke verbranding van afval of andere materie op zee met de bedoeling deze thermisch te vernietigen.

[2 Onder "verbranding" wordt niet begrepen het lozen door verbranden zoals bedoeld in de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, noch de thermische vernietiging, in overeenstemming met toepasselijke regels van internationaal recht, van afval of andere materie die gepaard gaat met, of voortvloeit uit de normale werking van, luchtvaartuigen of offshore-installaties;]2

17° "directe lozingen" :

(i) de lozingen waarbij stoffen, energie, voorwerpen of verontreinigd water de zeegebieden rechtstreeks vanaf de kust bereiken en niet via het hydrografische net of de atmosfeer;

(ii) de lozingen afkomstig van elke bron die verband houdt met een opzettelijke verwijdering onder de zeebodem, toegankelijk gemaakt vanaf het land via tunnels, pijpleidingen of op enige andere manier;

(iii) de lozingen afkomstig van kunstmatige structuren die in de zeegebieden staan opgesteld en niet dienen voor offshore-activiteiten;

18° "(OSPAR-Verdrag)" : het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de noordoostelijke Atlantische Oceaan, ondertekend te Parijs op 22 september 1992 en goedgekeurd bij wet van 11 mei 1995; [W 2007-04-21/67, art. 2, c), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

19° [2 ...]2

20° "de minister" : de minister of staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort.

(21° " Gebruiker van beschermd mariene gebieden " : elke natuurlijke persoon of rechtspersoon van privaatrechtelijke of publiekrechtelijke aard, die recreatieve of professionele activiteiten in de beschermd mariene gebieden uitoefent.

22° " Gebruikersovereenkomst " : een overeenkomst tussen de minister en de gebruikers van een beschermd marien gebied houdende maatregelen ter bescherming van deze gebieden.) [W 2005-09-17/64, art. 2, 003; Inwerkingtreding :

l'exploitation normale d'aéronefs ou installations offshore;]2

(ii) le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination, sous réserve que ce dépôt n'aille pas à l'encontre des objectifs de la présente loi;

16° " incinération " : toute combustion délibérée de déchets ou autres matières en mer, aux fins de leur destruction thermique;

[2 Le terme "incinération" ne vise pas le rejet par incinération tel que visé par la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires ni la destruction thermique de déchets ou autres matières, conformément aux règles de droit international applicables, produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale d'aéronefs ou d'installations offshore;]2

17° " rejets directs " :

(i) les rejets par lesquels des substances, de l'énergie, des objets ou des eaux polluées atteignent les espaces marins directement depuis la côte et non par le réseau hydrographique ou l'atmosphère;

(ii) les rejets provenant de toute source associée à l'élimination délibérée dans le sous-sol marin, rendu accessible depuis la terre par des tunnels, des canalisations ou tout autre moyen;

(iii) les rejets provenant de structures artificielles placées dans les espaces marins à des fins autres que des activités offshore;

18° " (Convention OSPAR) " : la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, faite à Paris le 22 septembre 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995; [L 2007-04-21/67, art. 2, c), 004; En vigueur : 20-05-2007]

19°[2 ...]2;

20° " le Ministre " : le Ministre ou Secrétaire d'Etat qui a la Protection du milieu marin dans ses attributions;

(21° " Utilisateur d'aires marines protégées " : toute personne physique ou personne morale de droit privé ou public exerçant des activités récréatives ou professionnelles dans les aires marines protégées;

22° " Accord d'utilisateurs " : un accord entre le ministre et les utilisateurs d'une aire marine protégée portant des mesures de protection de ces aires; [L 2005-09-17/64, art. 2, 003; En vigueur : 31-10-2005]

(23° " fonctions d'écosystème " : les fonctions que des richesses naturelles remplissent au bénéfice d'autres richesses naturelles ou du public; [L 2007-04-21/67, art. 2, e), 004; En vigueur : 20-05-2007]

(24° " exploitant " : une personne physique ou une personne morale privée ou publique qui effectue une activité économique dans le milieu marin ou ayant des conséquences pour le milieu marin dans les espaces marins, que cette activité ait ou non un caractère lucratif, à l'exception du propriétaire de navire; [L 2007-04-21/67, art. 2, f), 004; En vigueur :

31-10-2005]

(23° " ecosysteemfuncties " : de functies die natuurlijke rijkdommen vervullen ten behoeve van andere natuurlijke rijkdommen of het publiek;) [W 2007-04-21/67, art. 2, e), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

(24° " exploitant " : een natuurlijke persoon of private of openbare rechtspersoon die een economische activiteit verricht in of met gevolgen voor het mariene milieu in de zeegebieden, ongeacht het al dan niet winstgevend karakter van die activiteit, met uitzondering van de scheepseigenaar;) [W 2007-04-21/67, art. 2, f), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

(25° " preventieve maatregelen " : maatregelen naar aanleiding van een gebeurtenis, handeling of nalatigheid waardoor een onmiddellijke dreiging van schade ontstaan is, teneinde die schade te voorkomen of tot een minimum te beperken;) [W 2007-04-21/67, art. 2, g), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

(26° " inperkingsmaatregelen " : dringende maatregelen die, na het intreden van de schade, genomen worden om de schade onder controle te houden, in te perken, te verwijderen of anderszins te beheersen;) [W 2007-04-21/67, art. 2, h), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

(27° " herstelmaatregelen " : niet-dringende maatregelen, gericht op het herstel, de rehabilitatie of de vervanging van het aangetaste mariene milieu of op het verschaffen van een gelijkwaardig alternatief voor het aangetaste mariene milieu;) [W 2007-04-21/67, art. 2, i), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

(28° " onmiddellijke dreiging van schade " : een voldoende waarschijnlijkheid dat zich in de nabije toekomst schade zal voordoen;) [W 2007-04-21/67, art. 2, j), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

(29° " natuurlijke rijkdommen " : beschermde soorten en natuurlijke habitats, water en bodem;) [W 2007-04-21/67, art. 2, k), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

[1 30° " Marien ruimtelijk plan " : een plan dat de gewenste ruimtelijke driedimensionale en temporele structuur van de menselijke activiteiten organiseert, op basis van een langetermijnvisie en aan de hand van duidelijke economische, sociale en ecologische doelstellingen. Dit plan is gericht op de coördinatie van beslissingen die een ruimtelijke impact hebben op de zeegebieden en verzekert dat elke belanghebbende bij het proces betrokken wordt.]¹

(1)[W 2012-07-20/39, art. 3, 005; Inwerkingtreding : 21-09-2012]

(2)[W 2014-05-22/48, art. 5, 006; Inwerkingtreding : 04-09-2014]

20-05-2007]

(25° " mesures de prévention " : mesures prises lors d'un événement, d'un acte ou d'une négligence faisant naître une menace imminente de dommage, afin de prévenir ou de réduire ce dommage à un minimum;) [L 2007-04-21/67, art. 2, g), 004; En vigueur : 20-05-2007]

(26° " mesures de confinement " : mesures urgentes prises après la survenance du dommage pour maintenir le dommage sous contrôle, le confiner, l'éliminer ou le maîtriser d'une autre manière;) [L 2007-04-21/67, art. 2, h), 004; En vigueur : 20-05-2007]

(27° " mesures de réparation " : mesures non urgentes visant à réparer, réhabiliter ou remplacer le milieu marin atteint ou à fournir une solution alternative équivalente pour le milieu marin atteint;) [L 2007-04-21/67, art. 2, i), 004; En vigueur : 20-05-2007]

(28° " menace immédiate de dommage " : une probabilité suffisante qu'un dommage se produise dans un futur proche;) [L 2007-04-21/67, art. 2, j), 004; En vigueur : 20-05-2007]

(29° " richesses naturelles " : espèces et habitats naturels protégés, eau et fond marin;) [L 2007-04-21/67, art. 2, k), 004; En vigueur : 20-05-2007]

[1 30° " Plan d'aménagement des espaces marins " : un plan qui organise la structure spatiale tridimensionnelle et temporelle souhaitée pour les activités humaines, sur la base d'une vision à long terme et au moyen d'objectifs économiques, sociaux et écologiques précis. Ce plan vise à coordonner les décisions ayant un impact spatial sur les espaces marins et il garantit que toute partie prenante sera associée au processus.]¹

(1)[L 2012-07-20/39, art. 3, 005; En vigueur : 21-09-2012]

(2)[L 2014-05-22/48, art. 5, 006; En vigueur : 04-09-2014]

CHAPITRE II. - Objectifs et principes généraux.

Art. 3.[1 §1er.]¹ [L 2007-04-21/67, art. 3, 004; En vigueur : 20-05-2007] La présente loi tend à sauvegarder le caractère spécifique, la biodiversité et l'intégrité du milieu marin au moyen de mesures visant à protéger ce milieu et au moyen de mesures visant à prévenir, confiner et réparer les dommages et les perturbations environnementales, notamment au moyen de mesures de gestion et de sauvegarde durables.

[1 § 2. La présente loi vise l'organisation de la planification spatiale marine dans les espaces marins.]¹

(1)[L 2012-07-20/39, art. 4, 005; En vigueur : 21-09-

HOOFDSTUK II. - Algemene doelstellingen en beginselen. 2012]

Art. 3.[1 § 1.]1 [W 2007-04-21/67, art. 3, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007] Deze wet beoogt het behoud van de eigen aard, de biodiversiteit en het ongeschonden karakter van het mariene milieu door middel van maatregelen tot bescherming ervan en door middel van maatregelen tot preventie, inperking en herstel van schade en milieuverstoring, in het bijzonder door middel van duurzame beheers- en handhavingsmaatregelen. e wet beoogt het behoud van de eigen aard, de biodiversiteit en het ongeschonden karakter van het mariene milieu door middel van maatregelen tot bescherming ervan en door middel van maatregelen tot herstel van schade en milieuverstoring.

[1 § 2. Deze wet beoogt de organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden.]1

(1)[W 2012-07-20/39, art. 4, 005; Inwerkingtreding : 21-09-2012]

Art. 4.§ 1. [1 § 1. De gebruikers van de zeegebieden en de overheid zullen bij het uitvoeren van hun activiteiten in de zeegebieden rekening houden met het beginsel van het preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van het duurzaam beheer, het beginsel dat de vervuiler betaalt en het herstelbeginsel.

De overheid zal ook bij het opstellen van een marien ruimtelijk plan rekening houden met deze beginselen.]1

§ 2. Het beginsel van het preventief handelen impliceert dat moet worden opgetreden om milieuschade te voorkomen, veeleer dan de schade achteraf te moeten herstellen.

§ 3. Het voorzorgsbeginsel betekent dat preventieve maatregelen moeten worden getroffen, indien er redelijke gronden tot bezorgdheid bestaan voor verontreiniging van de zeegebieden, zelfs in de gevallen dat er geen overtuigend bewijs is van een oorzakelijk verband tussen het inbrengen van stoffen, energie en materialen in de zeegebieden en de schadelijke gevolgen.

§ 4. Het beginsel van duurzaam beheer in de zeegebieden impliceert dat de natuurlijke rijkdommen in voldoende mate beschikbaar worden gehouden voor toekomstige generaties en dat de effecten van het menselijk handelen de draagkracht van het milieu in de zeegebieden niet overschrijdt. Hiertoe zullen de ecosystemen en de ecologische processen noodzakelijk voor het goed functioneren van het mariene milieu worden beschermd, de biologische diversiteit ervan worden behouden en het natuurbehoud worden gestimuleerd.

§ 5. Het beginsel dat de vervuiler betaalt betekent

Art. 4.§ 1er. [1 Lorsqu'ils mènent des activités dans les espaces marins, les utilisateurs de ces espaces et les pouvoirs publics tiendront compte du principe de prévention, du principe de précaution, du principe de la gestion durable, du principe du pollueur-payeur et du principe de réparation.

Les pouvoirs publics, lorsqu'ils établissent un plan d'aménagement des espaces marins, tiendront également compte de ces principes.]1

§ 2. Le principe de prévention implique qu'il faut agir afin de prévenir un dommage plutôt que d'avoir à réparer ce dommage par la suite.

§ 3. Le principe de précaution signifie que des mesures de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter d'une pollution des espaces marins, même s'il n'existe pas de preuve concluante d'un lien causal entre l'introduction de substances, d'énergie ou de matériaux dans les espaces marins et les effets nuisibles.

§ 4. L'application du principe de gestion durable dans les espaces marins implique que les ressources naturelles sont tenues dans une mesure suffisante à la disposition des générations futures et que les effets des interventions de l'homme ne dépassent pas les capacités d'absorption de l'environnement des espaces marins. A cette fin, les écosystèmes et les processus écologiques nécessaires pour le bon fonctionnement du milieu marin seront protégés, la diversité biologique sera préservée et la conservation de la nature sera stimulée.

§ 5. Le principe du pollueur-payeur implique que les coûts de prévention, de réduction et de lutte contre la pollution et les coûts de réparation des dommages sont à charge du pollueur.

§ 6. Le principe de réparation implique qu'en cas de dommage ou de perturbation environnementale dans les espaces marins, le milieu marin est rétabli dans la mesure du possible dans son état original.

(1)[L 2012-07-20/39, art. 5, 005; En vigueur : 21-09-2012]

Art. 5. Toute personne menant des activités dans les espaces marins a l'obligation d'adopter un comportement diligent afin d'éviter tout dommage et toute perturbation environnementale. En particulier, le propriétaire de navire a l'obligation de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir et limiter la pollution.

CHAPITRE IIbis. [1 - Organisation de la planification spatiale marine.]1

(1)[Inséré par L 2012-07-20/39, art. 6, 005; En

dat de kosten voor maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging en voor het herstellen van schade voor rekening zijn van de vervuiler.

§ 6. Het herstelbeginsel impliceert dat bij schade of milieuverstoring in de zeegebieden het mariene milieu in de mate van het mogelijke wordt hersteld in zijn oorspronkelijke toestand.

(1)[W 2012-07-20/39, art. 5, 005; Inwerkingtreding : 21-09-2012]

Art. 5. Elke persoon die in de zeegebieden een activiteit uitoefent, heeft de verplichting de nodige voorzorgen te nemen ter voorkoming van schade en milieuverstoring. In het bijzonder heeft de scheepseigenaar de verplichting alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om verontreiniging te voorkomen en te beperken.

HOOFDSTUK IIbis. [1 - Organisatie van de mariene ruimtelijke planning.]¹

(1)[Ingevoegd bij W 2012-07-20/39, art. 6, 005; Inwerkingtreding : 21-09-2012]

Art. 5bis. [1 § 1. De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een procedure vast voor de aanneming van een marien ruimtelijk plan voor de Belgische zeegebieden, overeenkomstig de Europese en internationale regelgeving, en inzonderheid met betrekking tot het overleg met de betrokken sectoren en instanties.

Deze procedure omvat minstens :

- 1° een planningsproces;
- 2° een openbaar onderzoek;
- 3° het opstellen van een strategisch milieueffectenrapport;
- 4° de procedure tot wijziging.

§ 2. Het marien ruimtelijk plan is bindend. Het wordt door de Koning vastgesteld, bij een besluit na overleg in de Ministerraad. Het marien ruimtelijk plan wordt zesjaarlijks geëvalueerd en gewijzigd waar nodig. De Koning kan ook een tussentijdse wijzigingsprocedure regelen.

§ 3. De Koning stelt een raadgevende commissie in om in het kader van de procedure vermeld in paragraaf 1 een niet-bindend advies te formuleren.

§ 4. Het marien ruimtelijk plan wordt opgesteld volgens de volgende structuur :

- 1° een ruimtelijke analyse van de Belgische zeegebieden;
- 2° een langetermijnvisie betreffende het ruimtelijk gebruik van de Belgische zeegebieden;
- 3° duidelijke economische, sociale, milieu- en veiligheidsdoelstellingen, die ten minste de volgende onderdelen omvatten :

vigueur : 21-09-2012]

Art. 5bis. [1 § 1er. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, une procédure pour l'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins belges, conformément aux règles européennes et internationales, et notamment en ce qui concerne la concertation avec les secteurs et instances impliqués.

Cette procédure comporte au moins :

- 1° un processus de planification;
- 2° une enquête publique;
- 3° la rédaction d'un rapport stratégique sur les incidences environnementales;
- 4° la procédure de modification.

§ 2. Le plan d'aménagement des espaces marins est contraignant. Il est fixé par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres. Ce plan d'aménagement des espaces marins sera évalué tous les six ans et modifié si nécessaire. Le Roi peut également régler une procédure de modification intermédiaire.

§ 3. Le Roi institue une commission consultative chargée de formuler un avis non contraignant dans le cadre de la procédure mentionnée au paragraphe 1er.

§ 4. Le plan d'aménagement des espaces marins est établi selon la structure suivante :

- 1° une analyse spatiale des espaces marins belges;
- 2° une vision à long terme sur l'utilisation spatiale des espaces marins belges;
- 3° des objectifs économiques, sociaux, environnementaux et de sécurité précis, qui comportent aux moins les éléments suivants :
 - a) les objectifs effectifs;
 - b) les indicateurs constituant une indication fiable pour la réalisation de l'objectif envisagé ou d'un changement de comportement souhaité;
- 4° les mesures, les instruments et les actions permettant la mise en oeuvre du plan d'aménagement des espaces marins.]¹

(1)[Inséré par L 2012-07-20/39, art. 7, 005; En vigueur : 21-09-2012]

CHAPITRE III. - Les aires marines protégées et la protection des espèces.

Section 1. - Disposition générale.

Art. 6. (Le Roi peut prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures nécessaires à l'exécution des obligations de protection du milieu marin dans les espaces marins, qui découlent des conventions internationales et règlements ou directives européens, notamment :) [L 2005-09-17/64, art. 3, 003; En vigueur : 31-10-2005]

- a) de effectieve doelstellingen;
- b) de indicatoren die een betrouwbare aanwijzing vormen voor het bereiken van de gewenste doelstelling of van een gewenste gedragswijziging;
- 4° de maatregelen, instrumenten en acties tot uitvoering van het marien ruimtelijk plan.]1

 (1)[Ingevoegd bij W 2012-07-20/39, art. 7, 005; Inwerkingtreding : 21-09-2012]

HOOFDSTUK III. - Beschermde mariene gebieden en bescherming van soorten.

Afdeling 1. - Algemene bepaling.

Art. 6. (De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle maatregelen nemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verplichtingen die met betrekking tot de bescherming van het marien milieu in de zeegebieden voortvloeien uit internationale verdragen en Europese verordeningen of richtlijnen, inzonderheid :) [W 2005-09-17/64, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

- (i) de richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand;
- (ii) de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora;
- (iii) de Overeenkomst inzake watergebieden die van internationale betekenis zijn, in het bijzonder als woongebied voor watervogels, opgemaakt te Ramsar op 2 februari 1971 en goedgekeurd bij de wet van 22 februari 1979;
- (iv) het Verdrag inzake het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijk leefmilieu in Europa, opgemaakt te Bern op 19 september 1979 en goedgekeurd bij de wet van 20 april 1989;
- (v) het Verdrag inzake de bescherming van de trekkende wilde diersoorten, opgemaakt te Bonn op 23 juni 1979 en goedgekeurd bij de wet van 27 april 1990 en de Overeenkomsten gesloten ter uitvoering van artikel 4, lid 3, van het Verdrag;
- (vi) het Verdrag inzake biologische diversiteit, opgemaakt te Rio de Janeiro op 5 juni 1992 en goedgekeurd bij de wet van 11 mei 1995.
- ((vii) het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982, inzonderheid artikel 303 en deel XI, alsmede de Overeenkomst inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee van 10 december 1982, gedaan te New-York op 28 juli 1994, beide goedgekeurd bij de wet van 18 juni 1998.) [W 2005-09-17/64, art. 3, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

(i) la directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages;

(ii) la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages;

(iii) la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat de la sauvagine, faite à Ramsar le 2 février 1971 et approuvée par la loi du 22 février 1979;

(iv) la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, faite à Berne le 19 septembre 1979 et approuvée par la loi du 20 avril 1989;

(v) la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, faite à Bonn le 23 juin 1979 et approuvée par la loi du 27 avril 1990 et les accords conclus en application de l'article 4, alinéa 3, de la Convention;

(vi) la Convention sur la diversité biologique, faite à Rio de Janeiro, le 5 juin 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995.

((vii) Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, notamment l'article 303 et la partie XI, de même que l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994, tous deux approuvés par la loi du 18 juin 1998.) [L 2005-09-17/64, art. 3, 003; En vigueur : 31-10-2005]

Section 2. - Les aires marines protégées.

Art. 7. § 1er. Dans les espaces marins, le Roi peut créer des aires marines protégées et prendre, conformément aux dispositions de la présente section, les mesures nécessaires à leur protection.

§ 2. Les aires marines protégées peuvent être :

- a) des réserves marines intégrales créées dans le but d'y laisser les phénomènes naturels évoluer selon leurs lois;
- b) des réserves marines dirigées, qu'une gestion appropriée tend à maintenir dans leur état ou à restaurer dans l'état auquel les destine leur fonction écologique;
- c) des zones de protection spéciale ou zones de conservation spéciales destinées à sauvegarder certains habitats marins ou des espèces particulières;
- d) des zones fermées à certaines activités toute l'année ou une partie de l'année;
- e) des zones-tampons, désignées pour compléter la protection des aires marines protégées, dans lesquelles les restrictions aux activités sont moins strictes que dans les réserves marines.

Afdeling 2. - Beschermde mariene gebieden.

Art. 7. § 1. In de zeegebieden kan de Koning beschermde mariene gebieden instellen en, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan.

§ 2. De beschermde mariene gebieden kunnen de hoedanigheid aannemen van :

a) integrale mariene reservaten die worden opgericht met het doel er de natuurlijke verschijnselen naar eigen wetten te laten evolueren;

b) gerichte mariene reservaten waarvan een aangepast beheer de bestaande toestand tracht te behouden of te herstellen in de staat die hun ecologische functie hen toewijst;

c) speciale beschermingszones of speciale zones voor natuurbehoud bestemd voor de instandhouding van zekere mariene habitats of bijzondere soorten;

d) gesloten zones, waarin gedurende het jaar of een gedeelte ervan bepaalde activiteiten niet toegelaten zijn;

e) bufferzones die worden aangewezen voor de bijkomende bescherming van beschermde mariene gebieden en waarin de aan de activiteiten gestelde beperkingen minder streng zijn dan in de mariene reservaten.

§ 3. De Koning neemt de nodige maatregelen voor het duidelijk afbakenen en, in voorkomend geval, aangeven op de zeekaarten van de beschermde mariene gebieden en voor het informeren van het publiek over de daar geldende beperkingen.

§ 4. De maatregelen bedoeld in § 1 zijn niet van toepassing op militaire activiteiten. De militaire overheid stelt evenwel, in overleg met de minister, alles in het werk om schade en milieuverstoring te voorkomen, zonder dat het inzetten en het paraat stellen van de krijgsmacht in het gedrang worden gebracht (en rekening houdend met het specifiek statuut van het militaire domein). [W 2005-09-17/64, art. 4, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

Art. 8. (§ 1.) In de gerichte en integrale mariene reservaten zijn alle activiteiten verboden, behoudens : [W 2005-09-17/64, art. 5, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

(i) toezicht en controle;

(ii) monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid;

(iii) de scheepvaart, tenzij deze wordt beperkt krachtens artikel 20 van deze wet;

(iv) (de activiteiten vallend onder artikel 6, § 1, V, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;); [W 2005-09-17/64, art. 5, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

§ 3. Le Roi prend les mesures nécessaires pour que les aires marines protégées soient clairement délimitées et, le cas échéant, indiquées sur les cartes marines et pour que le public soit informé des restrictions qui y sont en vigueur.

§ 4. Les mesures visées au § 1er ne s'appliquent pas aux activités militaires. L'autorité militaire met toutefois tout en oeuvre, en concertation avec le Ministre, pour éviter tout dommage et toute perturbation environnementale, sans qu'il ne soit porté atteinte à la mise en oeuvre et à la mise en condition des forces armées (et en tenant compte du statut spécifique du domaine militaire). [L 2005-09-17/64, art. 4, 003; En vigueur : 31-10-2005]

Art. 8. (§ 1er.) Dans les réserves marines intégrales et dirigées toute activité est interdite, à l'exception des activités suivantes : [L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005]

(i) la surveillance et le contrôle;

(ii) le monitoring et la recherche scientifique effectués par, pour le compte de ou avec l'accord de l'autorité;

(iii) la navigation, sauf si celle-ci est restreinte en vertu de l'article 20 de la présente loi;

(iv) (les activités relevant de l'article 6, § 1er, V, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;); [L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005]

(v) (les activités relevant de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1er, X, dernier alinéa, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;); [L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005]

(vi) les activités militaires, sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, seconde phrase.

(§ 2. Par dérogation à l'article 8, § 1er, le Roi peut autoriser, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, des activités dans les réserves marines dirigées, à condition qu'elles soient dûment motivées et qu'elles ne mettent pas en péril la situation actuelle.) [L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005]

(§ 3. Dans les zones de protection spéciale et zones de conservation spéciale, le Roi peut interdire, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, des activités en tout ou en partie, à l'exception des activités suivantes :

(i) la surveillance et le contrôle;

(ii) le monitoring et la recherche scientifique effectués par, pour le compte de ou avec l'accord de l'autorité;

(iii) la navigation, sauf si celle-ci est restreinte en vertu de l'article 20;

(iv) les activités relevant de l'article 6, § 1er, V, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

(v) (de activiteiten behorend tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest zoals bepaald in artikel 6, § 1, X, laatste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;) [W 2005-09-17/64, art. 5, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

(vi) militaire activiteiten, onverminderd de bepalingen van artikel 7, § 4, tweede volzin.

(§ 2. In afwijking van artikel 8, § 1, kan de Koning in de gerichte mariene reservaten mits grondige motivatie, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, activiteiten toelaten die de bestaande toestand niet in het gedrang brengen.) [W 2005-09-17/64, art. 5, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

(§ 3. In de speciale beschermingszones en speciale zones voor natuurbehoud kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, activiteiten geheel of gedeeltelijk verbieden, behoudens volgende activiteiten :

(i) toezicht en controle;

(ii) monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid;

(iii) de scheepvaart, tenzij deze worden beperkt krachtens artikel 20;

(iv) de activiteiten vallend onder artikel 6, § 1, V, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

(v) de activiteiten behorend tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest zoals bepaald in artikel 6, § 1, X, laatste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

(vi) militaire activiteiten, onverminderd de bepalingen van artikel 7, § 4, tweede zin.) [W 2005-09-17/64, art. 5, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

Art. 8bis. [Ingevoegd bij W 2005-09-17/64, art. 6; Inwerkingtreding : 31-10-2005] § 1. Voor de beschermde mariene gebieden bedoeld in artikel 7, § 2, kan de minister per beschermd gebied een gebruikersovereenkomst sluiten.

§ 2. Een gebruikersovereenkomst voldoet aan de volgende minimumvoorwaarden :

(i) de gebruikersovereenkomst vervangt de geldende wetgeving of reglementering niet en wijkt er niet in minder strenge zin van af;

(ii) de gebruikersovereenkomst is een gepast middel om het beoogde marien gebied te beschermen; (iii) de gebruikersovereenkomst wordt gesloten voor een bepaalde termijn, ten laatste aflopend op de dag dat het overeenstemmend beleidsplan, conform artikel 9 van deze wet, afloopt.

De Koning bepaalt de verdere voorwaarden voor het sluiten van gebruikersovereenkomsten tussen de minister en de gebruikers van de beschermde mariene gebieden.

(v) les activités relevant de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1er, X, dernier alinéa, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

(vi) les activités militaires, sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, deuxième phrase.) [L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005]

Art. 8bis. [Inséré par L 2005-09-17/64, art. 6; En vigueur : 31-10-2005] § 1er. Pour les aires marines protégées visées à l'article 7, § 2, le ministre peut conclure, par aire protégée, un accord d'utilisateurs.

§ 2. Un accord d'utilisateurs satisfait aux conditions minimales suivantes :

(i) l'accord d'utilisateurs ne remplace pas la législation ou réglementation existante et n'y déroge pas par des dispositions moins strictes;

(ii) la conclusion d'un accord d'utilisateurs est un moyen approprié pour protéger l'espace marin visé;

(iii) l'accord d'utilisateurs est conclu pour un délai déterminé, se terminant au plus tard le jour où le plan politique correspondant s'achève, conformément à l'article 9 de la présente loi.

Le Roi arrête les autres conditions pour conclure des accords d'utilisateurs entre le ministre et les utilisateurs des aires marines protégées.

§ 3. Le ministre peut conclure, pour chaque aire protégée, un accord d'utilisateurs avec tout utilisateur ou organisation d'utilisateurs concernés de cette aire marine protégée, à condition que cette organisation prouve qu'elle :

(i) est dotée de la personnalité juridique;

(ii) est suffisamment représentative des utilisateurs des espaces marins belges appartenant au même groupe d'intérêts;

(iii) a la compétence statutaire de conclure un accord d'utilisateurs ou qu'elle est mandatée à cet effet par au moins trois quart de ses membres.

Le Roi arrête les modalités de conclusion, d'exécution et de résiliation d'un accord d'utilisateurs.

Art. 9. § 1er. (Pour les aires marines protégées visées à l'article 7, § 2, un plan politique visant à évaluer la protection applicable est élaboré par aire marine protégée.

Le Roi établit les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions, au délai et à la forme auxquels doivent satisfaire les plans politiques.) [L 2005-09-17/64, art. 8, 003; En vigueur : 31-10-2005]

§ 2. (...) [L 2005-09-17/64, art. 8, 003; En vigueur : 31-10-2005]

Section 3. - La protection des espèces dans les espaces marins.

Art. 10. § 1er. Le Roi établit une liste d'espèces

§ 3. De minister kan voor elk beschermd marien gebied een gebruikersovereenkomst sluiten met elke betrokken gebruiker of organisatie van gebruikers van dat beschermd marien gebied, op voorwaarde dat laatstgenoemde aantoont dat zij :

- (i) rechtspersoonlijkheid bezit;
- (ii) genoeg representatief is voor de gebruikers van de Belgische zeegebieden die tot eenzelfde belangengroep behoren;
- (iii) statutair de bevoegdheid heeft om een gebruikersovereenkomst te sluiten of door minstens drie vierden van haar leden hiervoor gemandateerd is.

De Koning bepaalt de regels inzake sluiting, uitvoering en beëindiging van de gebruikersovereenkomst.

Art. 9. § 1. (Voor de beschermde mariene gebieden bedoeld in artikel 7, § 2, wordt per beschermd marien gebied een beleidsplan opgesteld ter beoordeling van de van toepassing zijnde bescherming.

De Koning stelt de regels vast in verband met de procedure, inhoud, de voorwaarden, termijn en de vorm waaraan deze beleidsplannen dienen te voldoen.) [W 2005-09-17/64, art. 7, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

§ 2. (...) [W 2005-09-17/64, art. 7, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

Afdeling 3. - Bescherming van soorten in de zeegebieden.

Art. 10. § 1. De Koning stelt een lijst op van beschermde soorten in de zeegebieden. Voor de in het wild levende populaties van deze soorten en voor de daarvan afkomstige specimens geldt een systeem van strikte bescherming, waarbij er een verbod is op :

- (i) het opzettelijk vangen, verwonden of doden van de dieren, onder voorbehoud van de in artikel 14 voorziene bijzondere gevallen;
- (ii) het opzettelijk verstoren van de dieren, in het bijzonder tijdens de periodes van voortplanting, afhankelijkheid van de jongen, overwintering en trek;
- (iii) de beschadiging of de vernieling van de voortplantings- of rustplaatsen van de dieren;
- (iv) het opzettelijk plukken, verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van de planten;
- (v) het in bezit hebben en vervoeren, behoudens de in artikel 14 vermelde gevallen en de gevallen vermeld in de wet van 28 juli 1981 houdende goedkeuring van de Overeenkomst van Washington van 3 maart 1973 inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten en in de Verordening (EG) nr. 338/97

protégées dans les espaces marins. Les populations sauvages de ces espèces et les spécimens qui en proviennent font l'objet d'un régime de protection stricte interdisant :

- (i) toute action intentionnelle visant à capturer, blesser ou mettre à mort les animaux, sous réserve des cas particuliers visés à l'article 14;
- (ii) la perturbation intentionnelle des animaux, particulièrement durant les périodes de reproduction, de dépendance des jeunes, d'hibernation et de migration;
- (iii) la détérioration ou la destruction des sites de reproduction des animaux ou des aires de repos;
- (iv) la cueillette, le ramassage, la coupe, le déracinage ou la destruction intentionnels des plantes;
- (v) la détention et le transport, sauf dans les cas visés à l'article 14 et dans les cas visés par la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et par le règlement (CE) n° 338/97 du Conseil de l'Union européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce;

(vi) le commerce ou l'échange et l'offre aux fins de vente ou d'échange, sauf les dispositions de la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et celles du règlement (CE) n° 338/97 du Conseil de l'Union européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce.

§ 2. Le Roi peut, dans des cas exceptionnels seulement, accorder une dérogation aux interdictions du § 1er pour les besoins de la santé publique, de la recherche scientifique, de l'éducation, du repeuplement ou de la réintroduction de ces espèces. Le Roi détermine selon quelle procédure ces dérogations doivent être demandées et peuvent être accordées. La demande doit être motivée et la dérogation ne peut être accordée qu'après avis scientifique favorable d'institutions scientifiques spécialisées dans la conservation de la nature.

Art. 11. § 1er. L'introduction délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins est interdite, sauf si elle fait l'objet d'une autorisation accordée par le Roi. Cette autorisation ne peut être accordée qu'après l'analyse des conséquences de l'introduction dans le milieu marin de ces organismes sur la biote et les communautés indigènes ainsi que les risques de dispersion dans les

van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten door de controle op het desbetreffende handelsverkeer;

(vi) het verhandelen of ruilen en het te koop of in ruil aanbieden, behoudens de bepalingen van de wet van 28 juli 1981 houdende goedkeuring van de Overeenkomst van Washington van 3 maart 1973 inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten en van de Verordening (EG) nr. 338/97 van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten door de controle op het desbetreffende handelsverkeer.

§ 2. De Koning kan, enkel in uitzonderlijke gevallen, een afwijking op de verbodsbepalingen in § 1 toestaan ten behoeve van de volksgezondheid, het wetenschappelijk onderzoek, het onderwijs, de herbevolking of de herintroductie van deze soorten. De Koning werkt daarbij de procedure uit voor het aanvragen en toekennen van de afwijkingen. De aanvraag dient gemotiveerd te zijn en het toekennen van een afwijking kan slechts gebeuren na gunstig wetenschappelijk advies van wetenschappelijke instellingen met expertise inzake natuurbehoud.

Art. 11. § 1. De opzettelijke introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden is verboden, tenzij een vergunning wordt verleend door de Koning. Een vergunning kan maar worden verleend na onderzoek van de gevolgen van de introductie in het mariene milieu van de bedoelde organismen op de inheemse biota en levensgemeenschappen en de verspreidingsrisico's in aangrenzende gebieden. De introductie mag geen invloed hebben op de plaatselijke biota.

De Koning bepaalt de procedure voor het aanvragen en het toekennen van de vergunning.

§ 2. De onopzettelijke introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden via het ballastwater van schepen kan door de Koning worden verboden.

§ 3. Indien de bescherming van de inheemse biota het vereist, kan de Koning, na advies van de bevoegde wetenschappelijke instelling, alle maatregelen nemen om niet-inheemse organismen die onvrijwillig of in overtreding van deze wet in de zeegebieden werden geïntroduceerd, te bestrijden of te verwijderen.

§ 4. De opzettelijke introductie in de zeegebieden van genetisch gemodificeerde organismen, al dan niet inheems, is verboden.

Art. 12. § 1. De jacht op vogels en zeezoogdieren is verboden in de zeegebieden.

zones attenantes. L'introduction de ces organismes ne peut pas avoir d'influences sur la biote locale.

Le Roi détermine selon quelle procédure l'autorisation doit être demandée et peut être accordée.

§ 2. Le Roi peut interdire l'introduction non délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins par les eaux de ballast des navires.

§ 3. Lorsque la protection de la biote indigène le requiert le Roi peut, après avis de l'institution scientifique compétente, prendre toute mesure pour combattre ou éliminer des organismes non indigènes qui ont été introduits dans les espaces marins involontairement ou en infraction à la présente loi.

§ 4. L'introduction délibérée d'organismes génétiquement modifiés, indigènes ou non, dans les espaces marins, est interdite.

Art. 12. § 1er. La chasse aux oiseaux et aux mammifères marins est interdite dans les espaces marins.

§ 2. Le Roi peut, sur la proposition () du Ministre (), prendre des mesures pour restreindre la pêche sportive dans les espaces marins. [L 2007-04-21/67, art. 4, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 13. Tout animal vivant non blessé appartenant aux groupes des Cetacea et des Pinnipedia qui a été accidentellement capturé dans les espaces marins, notamment comme prise accessoire, doit immédiatement être libéré. Le Roi introduit une obligation de notification concernant les prises involontaires de mammifères marins et établit la procédure de notification.

Art. 14. Les mammifères marins blessés ou morts qui ont été capturés comme prises accessoires et les mammifères marins en détresse, blessés, malades ou morts, trouvés dans les espaces marins ou échoués dans la mer territoriale, sont pris en charge et bénéficient de mesures établies par le Roi visant à assister et soigner ces animaux et à les soumettre à des examens scientifiques.

CHAPITRE IV. - La prévention et la réduction de la pollution et des perturbations environnementales.

Art. 15. § 1er. L'incinération dans les espaces marins est interdite.

§ 2. L'incinération en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges et les navires battant pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

Art. 16. § 1er. L'immersion dans les espaces marins est interdite.

§ 2. De Koning kan op (...) voordracht van de minister (...) maatregelen nemen om de sportvisserij te beperken in de zeegebieden. [W 2007-04-21/67, art. 4, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 13. Elk levend en niet gewond dier, behorende tot de groep van de Cetacea en Pinnipedia dat onopzettelijk wordt gevangen in de zeegebieden, onder meer als bijvangst, moet onmiddellijk worden vrijgelaten. De Koning voert een meldingsplicht in inzake de onopzettelijke vangst van zeezoogdieren en regelt de procedure voor de melding.

Art. 14. Gewonde of dode zeezoogdieren die gevangen zijn als bijvangst en de zeezoogdieren die in nood, gewond, ziek of dood zijn en in de zeegebieden gevonden worden of gestrand zijn in de territoriale zee, maken het voorwerp uit van een opvangprocedure en van maatregelen, die door de Koning bepaald worden met als doel de hulp, de verzorging en het wetenschappelijk onderzoek van die dieren mogelijk te maken.

HOOFDSTUK IV. - Voorkoming en beperking van verontreiniging en milieuverstoring.

Art. 15. § 1. De verbranding in de zeegebieden is verboden.

§ 2. De verbranding op zee, buiten de zeegebieden, is eveneens verboden voor Belgische onderdanen en schepen onder Belgische vlag of in België geregistreerd.

Art. 16. § 1. Het storten in de zeegebieden is verboden.

§ 2. Het storten in zee, buiten de zeegebieden, is eveneens verboden voor Belgische onderdanen en schepen onder Belgische vlag of in België geregistreerd.

§ 3. Het verbod is niet van toepassing voor het storten van :

- (i) as van verbrande menselijke lijken;
- (ii) de niet-verwerkte vis, visafval en bijvangst overboord gezet door vissersvaartuigen;
- (iii) baggerspecie;
- (iv) inerte materialen van natuurlijke oorsprong, bestaande uit vast, chemisch onbehandeld geologisch materiaal, waarvan de chemische bestanddelen niet in het mariene milieu vrijkomen.

Art. 17. Directe lozingen in de zeegebieden zijn verboden.

Art. 18. Onverminderd het samenwerkingsakkoord van 12 juni 1990 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Noordzee van nadelige milieueffecten ingevolge

§ 2. L'immersion en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges, les navires battant pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

§ 3. L'interdiction n'est pas applicable à l'immersion de :

- (i) cendres de corps humains incinérés;
- (ii) poissons non transformés, déchets de poisson et prises accessoires évacuées par les navires de pêche;
- (iii) déblais de dragage;
- (iv) matériaux inertes d'origine naturelle, constitués de matériaux géologiques solides et non traités chimiquement, dont les constituants chimiques ne se libèrent pas dans l'environnement marin.

Art. 17. Les rejets directs dans les espaces marins sont interdits.

Art. 18. Sans préjudice de l'Accord de coopération du 12 juin 1990 entre l'Etat belge et la Région flamande dans le but de protéger la Mer du Nord contre les effets négatifs sur l'environnement des déversements de déblais de dragage dans les eaux tombant sous l'application de (la Convention OSPAR), l'immersion de déblais de dragage et de matériaux inertes d'origine naturelle est subordonnée à l'octroi d'une autorisation. Le Roi détermine les modalités de la demande préalable d'autorisation ainsi que les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être obtenue, suspendue ou retirée. [L 2007-04-21/67, art. 5, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 19. Le Roi détermine les règles spécifiques relatives aux rejets d'exploitation normaux des activités offshore.

CHAPITRE V. - La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires (et les exploitants). [L 2007-04-21/67, art. 6, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Section 1. - Systèmes d'organisation du trafic visant à prévenir la pollution et à préserver les aires marines protégées.

Art. 20. § 1er. (Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, imposer des systèmes spécifiques d'organisation du trafic afin de préserver les aires marines protégées de la pollution ou de les sauvegarder.) [L 2005-09-17/64, art. 8, 003; En vigueur : 31-10-2005]

§ 2. L'établissement d'aires marines protégées dans la mer territoriale ne peut avoir pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale.

baggerspecielossingen in de wateren die vallen onder de toepassing van (het OSPAR-Verdrag), is het storten van baggerspecie en inerte materialen van natuurlijke oorsprong onderworpen aan een machtiging. De Koning bepaalt de nadere regels inzake de voorafgaande aanvraag tot het bekomen van een machtiging alsook de voorwaarden waarin deze machtiging kan worden bekomen geschorst of ingetrokken. [W 2007-04-21/67, art. 5, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 19. De Koning stelt de bijzondere regels vast met betrekking tot de normale exploitatielozingen bij offshore-activiteiten.

HOOFDSTUK V. - Het voorkomen en beperken van verontreiniging veroorzaakt door schepen (en exploitanten). [W 2007-04-21/67, art. 6, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Afdeling 1. - Routeringssystemen ter voorkoming van verontreiniging en ter vrijwaring van de beschermd mariene gebieden.

Art. 20. § 1. (De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, bijzondere routeringssystemen verplicht stellen ter voorkoming van verontreiniging of ter vrijwaring van de beschermd mariene gebieden.) [W 2005-09-17/64, art. 8, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

§ 2. De instelling van beschermd mariene gebieden in de territoriale zee mag niet tot gevolg hebben dat aan vreemde schepen het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee wordt ontzegd of aangetast.

§ 3. Beschermd mariene gebieden, die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in de exclusieve economische zone, worden medegeedeeld aan de Internationale Maritieme Organisatie. De maatregelen ter bescherming van deze gebieden kunnen slechts worden opgelegd aan vreemde schepen nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

§ 4. Bijzondere routeringssystemen kunnen worden opgelegd aan bepaalde categorieën van schepen, wegens de intrinsiek gevaarlijke of schadelijke stoffen of materialen die ze vervoeren, voor zover deze routeringsmaatregelen de veiligheid van deze schepen niet in het gedrang brengen. Deze systemen kunnen slechts worden opgelegd nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

§ 5. Bijzondere routeringssystemen mogen in geen geval aanleiding geven tot het uitvaardigen van normen inzake het ontwerp, de constructie, de bemanning of uitrusting van schepen, die strengere verplichtingen opleggen dan de binnen de

§ 3. Les aires marines protégées qui sont totalement ou partiellement établies dans la zone économique exclusive, sont communiquées à l'Organisation maritime internationale. Les mesures de protection de ces aires ne peuvent être imposées aux navires étrangers qu'après l'accord de l'Organisation maritime internationale.

§ 4. Des systèmes spécifiques d'organisation du trafic peuvent être imposés à certaines catégories de navires, en raison du caractère intrinsèquement dangereux ou nocif des substances ou matériaux qu'ils transportent, pour autant que ces mesures ne mettent pas en péril la sécurité de ces navires. Ces systèmes ne peuvent être imposés qu'après l'accord de l'Organisation maritime internationale.

§ 5. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic ne peuvent en aucun cas avoir comme conséquence l'imposition de normes concernant la conception, la construction, l'équipage ou l'armement des navires, qui soient plus contraignantes que les normes qui sont acceptées internationalement au sein de l'Organisation maritime internationale.

§ 6. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic mis en place en application de la présente loi, ne s'appliquent pas aux navires de guerre et navires auxiliaires, dans la mesure où ils mettent en danger la mise en oeuvre et la mise en condition des forces armées.

Section 2. - (Les accidents de navigation, la prévention et le confinement de la pollution et du dommage et l'intervention de l'autorité ayant compétence en mer). [L 2007-04-21/67, art. 7, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 21. § 1er. (Le capitaine d'un navire qui est impliqué dans un accident de navigation dans les espaces marins ou, à défaut, le propriétaire de navire doit, dans le plus bref délai, en informer l'instance désignée par le Roi, conformément aux modalités prévues en vertu de l'article 11 de la loi du 6 avril 1995 concernant la prévention de la pollution de la mer par des navires. Le capitaine ou le propriétaire de navire prend toute mesure raisonnable de prévention ou de confinement.) [L 2007-04-21/67, art. 8, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 2. Le capitaine est tenu de fournir sur le champ toutes les informations concernant l'accident et, sur demande, toutes les informations concernant les mesures en rapport avec l'accident qui ont déjà été prises par le navire.

§ 3. L'obligation d'information ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires utilisés comme navires auxiliaires et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par cet Etat, qui les utilise exclusivement à des fins non commerciales. Pour ces

Internationale Maritieme Organisatie internationaal aanvaarde normen.

§ 6. Bijzondere routeringssystemen vastgesteld ter uitvoering van deze wet, zijn niet van toepassing op oorlogsschepen en marine hulpschepen, in de mate dat zij het inzetten en het paraat stellen van de krijgsmacht in het gedrang brengen.

Afdeling 2. - (Scheepvaartongevallen, het voorkomen en inperken van verontreiniging en schade en het optreden van de overheid met bevoegdheid op zee). [W 2007-04-21/67, art. 7, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 21. § 1. (De kapitein van een schip dat betrokken is bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden, of bij diens ontstentenis de scheepseigenaar, dient dit onverwijld te melden aan de door de Koning aangewezen instantie volgens de modaliteiten voorzien in artikel 11 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen. De kapitein of de scheepseigenaar treft elke redelijke preventieve maatregel of inperkingsmaatregel.) [W 2007-04-21/67, art. 8, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 2. De kapitein is verplicht alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens terstond te verstrekken en desgevraagd onmiddellijk alle informatie te verschaffen over de maatregelen die door het schip in verband met het ongeval reeds zijn genomen.

§ 3. Deze meldingsplicht geldt niet voor oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen en andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die deze uitsluitend voor andere dan handelsdoeleinden gebruikt. Voor deze schepen blijft de interne reglementering van toepassing.

Art. 22. § 1. Indien bij een scheepvaartongeval de overheid met bevoegdheid op zee oordeelt dat de door de kapitein of scheepseigenaar genomen maatregelen de verontreiniging of het risico op verontreiniging niet voorkomen, in onvoldoende mate beperken of niet ongedaan maken, kan zij aan de kapitein, de scheepseigenaar of diegenen die hulp verlenen aan het desbetreffende schip, instructies geven (tot het nemen van preventieve maatregelen of inperkingsmaatregelen) tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de verontreiniging of het risico op verontreiniging veroorzaakt door het ongeval. [W 2007-04-21/67, art. 9, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 2. De aan de kapitein of de scheepseigenaar te geven instructies kunnen betrekking hebben op :

(i) de aanwezigheid op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied van het schip en de zaken die

navires, la réglementation interne reste d'application.

Art. 22. § 1er. Si l'autorité ayant compétence en mer est d'avis, lors d'un accident de navigation, que les mesures prises par le capitaine ou le propriétaire du navire n'évitent pas, ne réduisent que de façon insuffisante ou n'arrêtent pas la pollution ou le risque de pollution, elle peut donner des instructions au capitaine, au propriétaire du navire ou à ceux qui prêtent assistance (en vue de la prise de mesures de prévention ou de mesures de confinement), afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter la pollution ou le risque de pollution causé par l'accident. [L 2007-04-21/67, art. 9, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 2. Les instructions données au capitaine ou propriétaire du navire peuvent avoir trait :

(i) à la présence du navire et des biens qui sont à son bord à un endroit déterminé ou dans une zone déterminée;

(ii) au déplacement du navire et des biens qui sont à son bord;

(iii) à la prestation d'assistance au navire.

§ 3. Les instructions à ceux qui prêtent assistance au navire ne peuvent impliquer l'interdiction de la mise en oeuvre de l'assistance convenue ou de la continuation de l'assistance entamée.

Art. 23. § 1er. (Si les instructions données en exécution de l'article 22 de la présente loi ne réussissent pas à prévenir, à réduire à un degré suffisant ou à arrêter la pollution causée par l'accident, l'autorité ayant compétence en mer peut prendre d'office toute mesure de prévention ou de confinement nécessaire afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter les conséquences dommageables de l'accident.

Ces mesures peuvent notamment avoir pour objet :

(i) de faire une enquête sur la situation à bord du navire et sur la nature et l'état des biens qui se trouvent à son bord;

(ii) de ramener le navire dans un port, si par cette mesure les conséquences dommageables peuvent être mieux prévenues, réduites ou arrêtées.) [L 2007-04-21/67, art. 10, a), 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 2. Les mesures doivent être proportionnelles aux conséquences dommageables ou potentiellement dommageables de l'accident de navigation et ne peuvent excéder ce qui est raisonnablement nécessaire pour éviter, réduire ou arrêter ces conséquences dommageables.

(§ 3. Le propriétaire de navire supporte les coûts des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section. Le Roi fixe les règles et procédures de la fixation et de la répercussion sur le propriétaire de navire des coûts

zich aan boord daarvan bevinden;

(ii) het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;

(iii) het verlenen van hulp aan het schip.

§ 3. De instructies aan diegenen die hulp verlenen aan het schip kunnen geen verbod tot het uitvoeren van de overeengekomen hulpverlening of het voortzetten van de reeds aangevangen hulpverlening inhouden.

Art. 23. § 1. (Indien de instructies in uitvoering van artikel 22 van deze wet niet tot gevolg hebben dat verontreiniging door het ongeval kan worden voorkomen, in voldoende mate worden beperkt of ongedaan worden gemaakt, kan de overheid met bevoegdheid op zee ambtshalve alle nodige preventieve maatregelen of inperkingsmaatregelen nemen tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval.

Deze maatregelen kunnen onder meer tot doel hebben :

(i) het verrichten van onderzoek naar de toestand aan boord van het schip en de aard en toestand van de zaken die zich aan boord bevinden;

(ii) het brengen van het schip naar een haven, indien daardoor de schadelijke gevolgen beter kunnen worden voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt.) [W 2007-04-21/67, art. 10, a), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 2. De maatregelen moeten evenredig zijn met de schadelijke of mogelijke schadelijke gevolgen van het scheepvaartongeval en mogen niet verder gaan dan redelijkerwijs noodzakelijk om die schadelijke gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

(§ 3. De scheepseigenaar draagt de kosten voor de overeenkomstig deze afdeling genomen preventieve maatregelen en inperkingsmaatregelen. De Koning bepaalt de regels en de procedures voor het vaststellen en verhalen op de scheepseigenaar van de kosten voor de overeenkomstig deze afdeling genomen preventieve maatregelen en inperkingsmaatregelen.) [W 2007-04-21/67, art. 10, b), 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 24. § 1. De overheid (met bevoegdheid op zee) kan eisen dat de scheepseigenaar, betrokken bij een scheepvaartongeval met risico's voor verontreiniging in de zeegebieden, een borgsom in de Deposito- en Consignatiekas stort, ten belope van het maximum van de mogelijke aansprakelijkheidslimieten, zoals vastgelegd in internationale verdragen en in de Belgische wetgeving. [W 2007-04-21/67, art. 11, 1°, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 2. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde

des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section.) [L 2007-04-21/67, art. 10, b), 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 24. § 1er. L'autorité (ayant compétence en mer) peut exiger que le propriétaire d'un navire, qui est impliqué dans un accident de navigation comportant des risques de pollution des espaces marins, verse un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelles, conformément aux conventions internationales et à la loi belge. [L 2007-04-21/67, art. 11, 1°, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un " Protection and Indemnité Club " et déclarée recevable par l'autorité (ayant compétence en mer). [L 2007-04-21/67, art. 11, 2°, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 3. L'autorité peut retenir le navire en cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie bancaire.

§ 4. Si le navire a coulé, le tribunal compétent peut être requis de saisir d'autres navires du propriétaire dans les ports belges pour contraindre au cautionnement ou à la constitution de la garantie bancaire jusqu'à ce qu'il soit satisfait au cautionnement ou à la garantie.

Section 3. Les exploitants, la prévention ainsi que le confinement de la pollution et des dommages et l'intervention de l'autorité ayant compétence en mer. [inséré par L 2007-04-21/67, art. 12, En vigueur : 20-05-2007]

Art. 24bis. [inséré par L 2007-04-21/67, art. 12, En vigueur : 20-05-2007] § 1er. En cas de pollution ou de dommage dans les espaces marins :

1° l'exploitant le signale sans délai à l'instance désignée par le Roi, selon la procédure définie par le Roi;

2° l'exploitant prend toute mesure de prévention ou de confinement raisonnable.

§ 2. A tout moment, l'autorité ayant compétence en mer peut :

1° obliger l'exploitant à fournir de plus amples informations sur la pollution ou le dommage;

2° obliger l'exploitant à prendre des mesures de prévention ou de confinement;

3° obliger l'exploitant à suivre des instructions pour la prise de mesures de prévention ou de confinement;

4° prendre elle-même des mesures de prévention ou de confinement.

bank of een door de overheid (met bevoegdheid op zee) ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club". [W 2007-04-21/67, art. 11, 2°, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 3. Bij weigering tot het storten van een borgsom of het verstrekken van een bankgarantie kan de overheid overgaan tot het vasthouden van het schip.

§ 4. Indien het schip is gezonken, kan de bevoegde rechtbank worden verzocht de borgsom of bankgarantie af te dwingen door in de Belgische havens beslag te leggen op andere schepen van de scheepseigenaar, totdat de borgsom is gestort of totdat aan de garantie is voldaan.

Afdeling 3. Exploitanten, het voorkomen en inperken van verontreiniging en schade, en het optreden van de overheid met bevoegdheid op zee. [ingevoegd bij W 2007-04-21/67, art. 12, Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 24bis. [ingevoegd bij W 2007-04-21/67, art. 12, Inwerkingtreding : 20-05-2007] § 1. Ingeval van verontreiniging of schade in de zeegebieden :

1° meldt de exploitant dit onverwijld aan de door de Koning aangewezen instantie, volgens de door de Koning bepaalde procedure;

2° treft de exploitant elke redelijke preventieve maatregel of inperkingsmaatregel.

§ 2. Op elk moment kan de overheid met bevoegdheid op zee :

1° de exploitant verplichten aanvullende informatie te verstrekken over de verontreiniging of de schade;

2° de exploitant verplichten preventieve maatregelen of inperkingsmaatregelen te nemen;

3° de exploitant verplichten instructies te volgen voor het nemen van preventieve maatregelen of inperkingsmaatregelen;

4° zelf preventieve maatregelen of inperkingsmaatregelen nemen.

§ 3. De exploitant draagt de kosten voor de overeenkomstig deze afdeling genomen preventieve maatregelen en inperkingsmaatregelen. De Koning bepaalt de regels en de procedures voor het vaststellen en verhalen op de exploitant van de kosten voor de overeenkomstig deze afdeling genomen preventieve maatregelen en inperkingsmaatregelen.

Art. 24ter. [ingevoegd bij W 2007-04-21/67, art. 12, Inwerkingtreding : 20-05-2007] § 1. De overheid met bevoegdheid op zee kan eisen dat de exploitant, betrokken bij een gebeurtenis met risico's op verontreiniging van de zeegebieden, een borgsom in de Deposito- en Consignatiekas stort, ten belope van het maximum van de mogelijke aansprakelijkheidslimieten, zoals vastgelegd in

§ 3. L'exploitant supporte les coûts des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section. Le Roi fixe les règles et procédures de la fixation et de la répercussion sur l'exploitant des coûts des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section.

Art. 24ter. [inséré par L 2007-04-21/67, art. 12, En vigueur : 20-05-2007] § 1er. L'autorité ayant compétence en mer peut exiger que l'exploitant, impliqué dans un événement qui provoque ou menace de provoquer un dommage dans les espaces marins, verse une caution à la Caisse des Dépôts et Consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelle, conformément aux conventions internationales et à la loi belge.

§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un " Club Protection & Indemnité " déclarée recevable par l'autorité ayant compétence en mer.

§ 3. En cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie, l'autorité peut procéder à la suspension ou au retrait de l'autorisation pour les activités de l'exploitant.

CHAPITRE VI. - Permis et autorisations.

Art. 25. § 1er. Dans les espaces marins, les activités énumérées ci-dessous sont soumises à un permis ou une autorisation préalable accordés par le Ministre :

(i) les travaux de génie civil;

(ii) l'excavation de tranchées et le rehaussement du fond de la mer;

(iii) l'usage d'explosifs et d'engins acoustiques de grande puissance;

(iv) l'abandon et la destruction d'épaves et de cargaisons coulées;

(v) des activités industrielles;

(vi) les activités des entreprises publicitaires et commerciales.

§ 2. Le Roi peut, pour répondre aux besoins de la protection du milieu marin, soumettre au permis ou à l'autorisation préalable d'autres activités dans les espaces marins que celles énumérées au § 1er et au § 3 ci-dessous.

§ 3. Les activités ci-dessous ne sont pas soumises au permis ou à l'autorisation visés par le présent article :

(i) la pêche professionnelle;

(ii) la recherche scientifique marine;

(iii) la navigation, à l'exception des activités visées au § 1er, point (iv);

(iv) les activités visées par la loi du 13 juin 1969 sur

internationale verdragen en in de Belgische wetgeving.

§ 2. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid met bevoegdheid op zee ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een " Protection and Indemnity Club ".

§ 3. Bij weigering tot het storten van een borgsom of het verstrekken van een bankgarantie kan de overheid overgaan tot het opschorten of intrekken van de vergunning voor de activiteiten van de exploitant.

HOOFDSTUK VI. - Vergunningen en machtigingen.

Art. 25. § 1. In de zeegebieden zijn de hiernavermelde activiteiten onderworpen aan een voorafgaande vergunning of machtiging verleend door de minister :

- (i) de burgerlijke bouwkunde;
- (ii) het graven van sleuven en het ophogen van de zeebodem;
- (iii) het gebruik van explosieven en akoestische toestellen met een groot vermogen;
- (iv) het achterlaten en het vernietigen van wrakken en gezonken scheepsladingen;
- (v) industriële activiteiten;
- (vi) de activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen.

§ 2. De Koning kan, met het oog op de bescherming van het mariene milieu, andere activiteiten in de zeegebieden dan deze vermeld in § 1 en in § 3 hieronder onderwerpen aan een voorafgaande vergunning of machtiging.

§ 3. De volgende activiteiten zijn niet onderworpen aan de in dit artikel bedoelde vergunning of machtiging :

- (i) de beroepsvisserij;
- (ii) het wetenschappelijk zee-onderzoek;
- (iii) de scheepvaart, uitgezonderd de in § 1, punt (iv), bedoelde activiteiten;
- (iv) de activiteiten bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België;
- (v) de niet-winstgevende individuele activiteiten;
- (vi) de activiteiten die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest zoals bepaald in artikel 6, § 1, X, laatste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 26. De Koning bepaalt de voorwaarden en de procedure voor de toekenning, de opschorting (, de opheffing) en de intrekking van de in artikel 25 bedoelde vergunningen of machtigingen. [W 2007-04-21/67, art. 13, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

le plateau continental de la Belgique;

(v) les activités individuelles non lucratives;

(vi) les activités qui sont nécessaires à l'exercice de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1er, X, dernier alinéa de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 26. Le Roi arrête les conditions et la procédure d'octroi, de suspension (, de révocation) et de retrait des permis et des autorisations visés à l'article 25. [L 2007-04-21/67, art. 13, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Il peut également fixer des règles supplémentaires concernant le contrôle auquel sont soumises les activités concernées.

Art. 27. Par dérogation à l'article 25, les activités militaires ne peuvent être soumises à un permis ou une autorisation que (par le Roi) sur proposition conjointe du Ministre et du Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions. Dans ce cas, le permis ou l'autorisation visés à l'article 25 sont délivrés conjointement par le Ministre et le Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions. [L 2007-04-21/67, art. 14, 004; En vigueur : 20-05-2007]

CHAPITRE VII. - Etude d'incidences et évaluation des incidences sur l'environnement.

Art. 28. § 1er. Toute activité dans les espaces marins, soumise à un permis ou une autorisation, soit en vertu de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, soit en vertu d'autres dispositions légales ou réglementaires en vigueur, sauf les permis attribués sur la base de la législation en matière de pêche et les concessions attribuées sur la base de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique, fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement par l'autorité compétente désignée à cette fin par le Ministre, tant avant l'octroi du permis ou de l'autorisation qu'après l'octroi. L'évaluation des incidences sur l'environnement est destinée à apprécier les effets de ces activités sur le milieu marin.

§ 2. Celui qui souhaite entreprendre une activité visée au § 1er doit joindre à sa demande de permis ou d'autorisation une étude d'incidences. Cette étude est établie à l'initiative et aux frais du demandeur suivant les règles établies par le Roi.

§ 3. L'autorité compétente pour accorder les permis ou autorisations visés au § 1er tient compte des résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement. La motivation de ses décisions fait référence à ces résultats.

Hij kan ook nadere regels vaststellen inzake het toezicht waaraan deze activiteiten zijn onderworpen.

Art. 27. In afwijking van het bepaalde in artikel 25, kunnen de militaire activiteiten enkel aan een vergunning of machtiging worden onderworpen (door de Koning) op gezamenlijke voordracht van de minister en de minister die de Landsverdediging onder zijn bevoegdheid heeft. In dat geval wordt de vergunning of machtiging gezamenlijk verleend door de minister en de minister die de Landsverdediging onder zijn bevoegdheid heeft. [W 2007-04-21/67, art. 14, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

HOOFDSTUK VII. - Milieueffectenrapport en milieueffectenbeoordeling.

Art. 28. § 1. Elke activiteit in de zeegebieden die, hetzij krachtens deze wet en de besluiten genomen ter uitvoering ervan, hetzij krachtens andere geldende wettelijke of reglementaire bepalingen, onderworpen is aan een vergunning of een machtiging, behoudens de vergunningen verleend op grond van de visserijwetgeving en de concessies verleend op grond van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, maakt het voorwerp uit van een milieueffectenbeoordeling door de hiertoe door de minister aangeduide bevoegde overheid zowel voor het verlenen van de vergunning of de machtiging, als achteraf. De milieueffectenbeoordeling moet de evaluatie van de effecten van deze activiteiten op het mariene milieu mogelijk maken.

§ 2. Degene die een in § 1 bedoelde activiteit wenst te ondernemen, moet een milieueffectenrapport voegen bij zijn vergunnings- of machtigingsaanvraag. Dit rapport wordt opgesteld op initiatief en op kosten van de aanvrager volgens de door de Koning bepaalde regels.

§ 3. De overheid die bevoegd is om de vergunningen of machtigingen bedoeld in § 1 te verlenen, houdt rekening met de resultaten van de milieueffectenbeoordeling. In de motivering van haar beslissingen wordt naar die resultaten verwezen.

§ 4. Voor verschillende activiteiten van dezelfde aard die het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen of machtigingen, kan de bevoegde overheid overgaan tot één enkele geïntegreerde milieueffectenbeoordeling. In dit geval houdt ze bij haar beoordeling rekening met de globale gevolgen voor het milieu van de beoogde activiteiten en de vastgestelde interacties.

§ 5. Wanneer verschillende activiteiten van dezelfde aard het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen of machtigingen, kan de

§ 4. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou d'autorisations séparés, l'autorité compétente peut procéder à une seule évaluation intégrée des incidences sur l'environnement. Dans ce cas elle tient compte, dans son évaluation, des incidences globales sur l'environnement des activités visées et des interactions mises en évidence.

§ 5. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou autorisations séparés, l'autorité compétente peut donner l'autorisation au demandeur de faire procéder à une seule étude d'incidences intégrée.

Art. 29. Après l'octroi des permis ou autorisations, les activités sont soumises à des programmes de surveillance et à des examens continus de leurs incidences sur l'environnement. Ces programmes de surveillance et ces examens continus des incidences sur l'environnement sont réalisés par ou sur l'ordre de l'autorité mentionnée l'article 28, § 1er, précité et a charge du détenteur des permis ou autorisations. Si cette étude fait apparaître des effets nuisibles nouveaux pour le milieu marin, les permis ou autorisations peuvent être suspendus (,révoqués) ou retirés conformément au régime de suspension (, de révocation) ou de retrait applicable. [L 2007-04-21/67, art. 15, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 30. § 1er. Le Roi établit les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions et à la forme auxquels doivent se conformer les études d'incidences et les évaluations d'incidences visées au présent chapitre.

§ 2. Le Roi impose, à charge du demandeur des activités soumises à un permis ou à une autorisation, une redevance destinée à couvrir les frais des recherches prévues au présent chapitre et les coûts administratifs.

Pour les activités militaires, soumises à un permis ou une autorisation en vertu de l'article 27, le Roi établit les règles relatives aux redevances sur proposition conjointe du Ministre et du Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions.

CHAPITRE VIII. - Mesures d'urgence de protection et de sauvegarde du milieu marin.

Art. 31. § 1er. Lorsqu'un danger grave et imminent de nuisance, de perturbation ou d'atteinte au milieu marin menace celui-ci, l'autorité ayant compétence en mer peut faire, d'après les modalités qu'elle juge appropriées, les propositions de réquisition nécessaires. Elle en informe immédiatement les ministres compétents et le gouverneur de la province dans laquelle les réquisitions sont effectuées.

bevoegde overheid de aanvrager de toelating verlenen één geïntegreerd milieueffectenrapport te laten opstellen.

Art. 29. Na het verlenen van de vergunningen of machtigingen worden de activiteiten onderworpen aan toezichtsprogramma's en permanente milieueffectenonderzoeken. De toezichtsprogramma's en permanente milieueffectenonderzoeken worden uitgevoerd door of in opdracht van de in voormeld artikel 28, § 1, bedoelde overheid op kosten van de houder van de vergunningen of machtigingen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat zich nieuwe nadelige gevolgen voor het mariene milieu hebben voorgedaan, kunnen de vergunningen of machtigingen opgeschort (, opgeheven) of ingetrokken worden overeenkomstig het hierop van toepassing zijnde opschortings- (, opheffings-) of intrekingsregime. [W 2007-04-21/67, art. 15, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 30. § 1. De Koning stelt de regels vast in verband met de procedure, de inhoud, de voorwaarden en de vorm waaraan de in dit hoofdstuk bedoelde milieueffectenrapport en milieueffectenbeoordeling dienen te voldoen.

§ 2. De Koning legt aan de aanvrager van een vergunningsplichtige activiteit of een activiteit onderworpen aan een machtiging een vergoeding op om de kosten van de in dit hoofdstuk vereiste onderzoeken en de administratieve kosten te dekken.

Met betrekking tot de militaire activiteiten die krachtens artikel 27 onderworpen zijn aan een vergunning of een machtiging, bepaalt de Koning de regels met betrekking tot de vergoeding op gezamenlijk voorstel van de minister en van de minister die de Landsverdediging tot zijn bevoegdheid heeft.

HOOFDSTUK VIII. - Noodmaatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu.

Art. 31. § 1. Bij een ernstig en dreigend gevaar voor aantasting, hinder of verstoring van het mariene milieu, mag de overheid met bevoegdheid op zee overgaan tot het voorstellen van de noodzakelijke opvoedingen, volgens de wijze die zij het meest geschikt acht. Zij stelt de bevoegde ministers en de gouverneur van de provincie waar de opvoedingen plaatsvinden, hiervan onmiddellijk in kennis.

§ 2. De gouverneur neemt alle opvoedingsmaatregelen die hij nodig acht, stelt de minister die de Binnenlandse Zaken tot zijn bevoegdheid heeft, ervan in kennis en waakt erover dat onmiddellijk gevolg wordt gegeven aan deze

§ 2. Le gouverneur prend toutes les mesures de réquisition qu'il estime nécessaires, en informe le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, et veille à ce qu'il soit donné suite à ces mesures sur le champ, au besoin en recourant à la force publique.

§ 3. Les mesures prises en vertu du § 2 cessent leurs effets à l'expiration d'un délai de dix jours si, dans le cours de celui-ci, elles n'ont pas été confirmées par le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions. Les intéressés ont le droit d'être entendus préalablement.

§ 4. Les mesures de réquisition prises en application du présent article sont indemnisées selon les modalités fixées par le Roi.

Art. 32. § 1er. L'autorité compétente en mer prend d'office en mer les mesures d'urgence nécessaires pour protéger et sauvegarder le milieu des espaces marins contre les effets possibles d'une pollution ou pour faire face à une menace de pollution. Elle peut faire appel à des sauveteurs et des experts.

§ 2. Le Ministre, le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le Ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions, le Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions et le Ministre qui a la Navigation maritime dans ses attributions, établissent conjointement des plans opérationnels d'intervention, de prévention, de sauvegarde, de protection et de lutte pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution des espaces marins. Dans ces plans est indiqué l'autorité compétente pour la coordination des interventions.

§ 3. Lorsque l'autorité ayant compétence en mer teste l'efficacité des plans opérationnels dans des exercices réels, les dispositions de l'article 36 sont le cas échéant applicables.

Art. 33. Lorsque l'autorité intervient dans les espaces marins pour prévenir, réduire ou lutter contre la pollution, elle veille à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone à une autre zone et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre type de pollution.

Art. 34. L'autorité ayant compétence en mer peut accepter la proposition de l'auteur d'une pollution de déployer ses propres moyens d'intervention pour y faire face ou pour en réduire ou prévenir les effets. Dans ce cas, elle autorise au cas par cas les méthodes d'intervention proposées. L'autorité ayant compétence en mer reste chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux et garde les opérations sous surveillance. Sa décision ne décharge pas l'auteur de la pollution de ses responsabilités en matière d'indemnisation des coûts des dommages causés.

maatregelen, desnoods door een beroep te doen op de openbare macht.

§ 3. De krachtens § 2 genomen maatregelen houden op uitwerking te hebben tien dagen nadat ze genomen zijn, tenzij ze binnen die termijn zijn bekrachtigd door de minister die de Binnenlandse Zaken in zijn bevoegdheid heeft. De betrokkenen hebben het recht om vooraf gehoord te worden.

§ 4. De opvorderingsmaatregelen genomen bij toepassing van dit artikel worden vergoed volgens de door de Koning bepaalde regels.

Art. 32. § 1. De overheid met bevoegdheid op zee neemt ambtshalve de nodige noodmaatregelen op zee ter bescherming en ter vrijwaring van het mariene milieu van de zeegebieden tegen de mogelijke gevolgen van een verontreiniging of om het hoofd te bieden aan een dreigende verontreiniging. Zij kan daartoe een beroep doen op hulpverleners en experts.

§ 2. De minister, de minister tot wiens bevoegdheid de Binnenlandse Zaken behoort, de minister tot wiens bevoegdheid het Wetenschapsbeleid behoort, de minister tot wiens bevoegdheid Landsverdediging behoort en de minister tot wiens bevoegdheid de Scheepvaart behoort, stellen gezamenlijk operationele interventieplannen op ter voorkoming, vrijwaring, bescherming en bestrijding om het hoofd te kunnen bieden aan een verontreiniging of een dreigende verontreiniging van de zeegebieden. In deze plannen wordt bepaald welke overheid verantwoordelijk is voor de coördinatie van de interventies.

§ 3. Wanneer de overheid met bevoegdheid op zee de doeltreffendheid van de operationele plannen in reële oefeningen test, zijn de bepalingen van artikel 36 in voorkomend geval van toepassing.

Art. 33. Wanneer de overheid tussenkomt in de zeegebieden ter voorkoming, vermindering of bestrijding van verontreiniging, handelt zij op een zodanige wijze dat geen schade of risico's, rechtstreeks of onrechtstreeks, worden overgebracht van één gebied naar een ander gebied en dat één soort verontreiniging niet wordt omgezet in een andere soort verontreiniging.

Art. 34. De overheid met bevoegdheid op zee kan het voorstel aanvaarden van de veroorzaker van een verontreiniging om zijn eigen interventiemiddelen te ontplooiën teneinde het hoofd te bieden aan de verontreiniging of de effecten ervan te verminderen of te voorkomen. In dit geval, geeft zij geval per geval de toestemming voor het gebruik van de voorgestelde interventiemethodes. De overheid met bevoegdheid op zee blijft belast met de coördinatie van de interventie ter plaatse en houdt toezicht op

Art. 35. Toute personne physique ou morale qui est l'auteur d'une pollution menaçante ou affectant les espaces marins ou d'un événement qui comporte un risque important d'une telle pollution collabore avec l'autorité pour y faire face ou pour en réparer les dommages. Ces personnes se conforment aux instructions de l'autorité chargée de la coordination de ces interventions.

Art. 36. § 1er. Aucun produit chimique ne peut être déversé ou répandu en mer pour lutter contre une pollution et aucun objet ne peut, après utilisation, y être abandonné sans l'autorisation de l'autorité mandatée à cette fin par le Ministre. Cette autorisation est donnée au cas par cas et peut être assortie de conditions.

§ 2. Pour s'attaquer à une pollution par hydrocarbures il est fait usage prioritairement et principalement de moyens mécaniques. L'utilisation de dispersants d'hydrocarbures ou d'autres produits chimiques ne peut être autorisée que si l'examen des circonstances permet de juger que, comparé aux processus naturels et aux autres méthodes de lutte, le traitement chimique entraînera une diminution globale des effets défavorables que cette pollution aura, selon les prévisions, dans le milieu marin. Dans ce cas, la quantité de dispersant ou autre produit utilisé doit rester inférieure à 20 % du volume des hydrocarbures à traiter et elle ne peut en aucun cas dépasser 100 tonnes par incident de pollution.

§ 3. Dans son choix des moyens de lutte les plus appropriés, l'autorité visée au § 1er tient compte de l'expérience accumulée en la matière par les organisations internationales et dans le cadre des traités.

§ 4. L'autorité chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux d'une pollution veille au respect des dispositions du § 1er.

CHAPITRE IX. - Réparation des dommages et de la perturbation environnementale.

Art. 37. § 1er. Tout dommage et toute perturbation environnementale qui affecte les espaces marins à la suite d'un accident ou d'une infraction à la législation en vigueur entraîne pour son auteur l'obligation de le réparer, même s'il n'a commis aucune faute.

§ 2. L'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale n'est pas responsable conformément au § 1er s'il prouve que le dommage ou la perturbation environnementale :

1° résulte uniquement d'une guerre, d'une guerre civile, de terrorisme (ou d'activités qui servent principalement la défense nationale ou la sécurité internationale); ou d'activités ayant exclusivement

de operaties. Haar beslissing ontslaat de veroorzaker van een verontreiniging niet van zijn aansprakelijkheid inzake de vergoeding van de kosten van de veroorzaakte schade.

Art. 35. Elke natuurlijke of rechtspersoon die een verontreiniging veroorzaakt waardoor de zeegebieden worden bedreigd of aangetast, of die een voorval heeft veroorzaakt met een ernstig risico op een dergelijke verontreiniging, werkt samen met de overheid om er het hoofd aan te bieden en om er de schade van te herstellen. Deze personen schikken zich naar de instructies van de overheid, belast met de coördinatie van deze interventies.

Art. 36. § 1. Geen enkel chemisch product mag, met het oog op de bestrijding van een verontreiniging, in zee worden geloosd of verspreid, en geen enkel voorwerp mag er na gebruik worden achtergelaten, zonder de toestemming van de daartoe door de minister gemachtigde overheid. Deze toestemming wordt geval per geval verleend en er kunnen voorwaarden aan verbonden worden.

§ 2. Om een verontreiniging door koolwaterstoffen te bestrijden, worden prioritair en in hoofdzaak mechanische middelen ingezet. Het gebruik van koolwaterstofdispersanten of andere chemische producten kan slechts worden toegestaan wanneer het onderzoek van de omstandigheden laat vermoeden dat de chemische behandeling een globale vermindering van de vooropgestelde nadelige effecten van de betrokken verontreiniging op het mariene milieu met zich zal meebrengen, ten opzichte van de natuurlijke processen en de andere bestrijdingsmethoden. In dat geval moet de hoeveelheid dispersant of ander product onder de 20 % van het te behandelen koolwaterstofvolume blijven en mag in geen geval 100 ton per verontreinigingsincident overschrijden.

§ 3. In zijn keuze van de meest aangewezen bestrijdingsmiddelen houdt de in § 1 bedoelde overheid rekening met de terzake opgebouwde ervaring van de bevoegde internationale organisaties en in het kader van verdragen.

§ 4. De overheid die, op de plaats van de verontreiniging, belast werd met de coördinatie van de interventie, moet erover waken dat de bepalingen van § 1 worden nageleefd.

HOOFDSTUK IX. - Herstel van schade en van milieuverstoring.

Art. 37. § 1. Elke schade en elke milieuverstoring die de zeegebieden aantast ten gevolge van een ongeval of een inbreuk op de van kracht zijnde wetgeving, brengt voor diegene die de schade of milieuverstoring heeft veroorzaakt, de verplichting

pour but d'offrir une protection contre les catastrophes naturelles) ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou; [L 2007-04-21/67, art. 16, 1°, 004; En vigueur : 20-05-2007]

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ou une perturbation environnementale et pour autant que le tiers concerné ne soit un représentant, préposé ou mandataire de la personne responsable; ou;

3° (est la conséquence du suivi d'une mission ou instruction impérieuse de l'autorité, à moins qu'il ne s'agisse d'une mission ou instruction faisant suite à une pollution, causées par les activités du responsable même du dommage ou de la perturbation environnemental.) [L 2007-04-21/67, art. 16, 2°, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 3. (Le droit de réparation d'un dommage est acquis par la personne privée ou morale qui a subi le préjudice. Les personnes physiques ou morales qui subissent un dommage, ou qui justifient d'un intérêt suffisant dans la prise de décision concernant le dommage peuvent communiquer à l'autorité leurs observations concernant un dommage dont ils ont connaissance et demander à l'autorité de prendre des mesures de réparation.

Le Roi fixe les règles et procédures concernant les demandes de mesures de réparation visées au précédent alinéa. Le droit de réparation d'une perturbation environnementale est acquis par l'Etat.) [L 2007-04-21/67, art. 16, 3°, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 4. Le présent article ne porte pas atteinte au droit de l'auteur d'une pollution de limiter sa responsabilité dans les cas et dans les conditions prévus par la législation en vigueur.

§ 5. (L'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale supporte les coûts des mesures prises conformément à la présente section, en vue de la réparation du dommage ou de la perturbation environnementale. Les coûts des mesures de réparation du dommage ou de la perturbation environnementale, prises par des personnes autres que l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale afin de remettre en état des composantes du milieu marin ou afin de les remplacer par des composantes équivalentes, doivent être remboursés par l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale, pour autant que les coûts de ces mesures ne soient pas déraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin.) [L 2007-04-21/67, art. 16, 4°, 004; En vigueur : 20-05-2007]

(§ 6. Le Roi fixe les règles et procédures en vue de déterminer, exécuter et imposer des mesures de réparation.) [L 2007-04-21/67, art. 16, 5°, 004; En

mee deze te herstellen, zelfs al heeft hij geen fout begaan.

§ 2. De veroorzaker van de schade of de milieuverstoring is niet aansprakelijk overeenkomstig § 1, indien hij aantoont dat de schade of milieuverstoring :

1° uitsluitend het gevolg is van oorlog, burgeroorlog, terrorisme (; of van activiteiten die hoofdzakelijk de landsverdediging of de internationale veiligheid dienen; of van activiteiten die uitsluitend tot doel hebben bescherming te bieden tegen natuurrampen) of van een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onafwendbare en onweerstaanbare aard, of; [W 2007-04-21/67, art. 16, 1°, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

2° geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden met de bedoeling schade of milieuverstoring te veroorzaken en voor zover de betrokken derde geen vertegenwoordiger, aangestelde of uitvoeringsagent is van de aansprakelijke persoon, of;

3° (het gevolg is van de opvolging van een dwingende opdracht of instructie van een overheid, tenzij het een opdracht of instructie betreft naar aanleiding van een verontreiniging, veroorzaakt door de activiteiten van de veroorzaker van de schade of milieuverstoring zelf.) [W 2007-04-21/67, art. 16, 2°, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 3. (Het recht op herstel van schade bestaat in hoofde van de natuurlijke persoon of rechtspersoon die de schade heeft ondergaan. Natuurlijke personen of rechtspersonen die schade lijden, dan wel voldoende belang hebben bij de besluitvorming inzake de schade kunnen bij de overheid opmerkingen indienen betreffende gevallen van schade waarvan zij kennis hebben en kunnen de overheid verzoeken herstelmaatregelen te treffen.

De Koning bepaalt de regels en de procedures betreffende in voorgaand lid bedoelde verzoeken om herstelmaatregelen. Het recht op herstel van milieuverstoring bestaat in hoofde van de Staat.) [W 2007-04-21/67, art. 16, 3°, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 4. Dit artikel laat het recht van diegene die een verontreiniging heeft veroorzaakt, onverlet om zijn aansprakelijkheid te beperken in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald in de toepasselijke wetgeving.

§ 5. (De veroorzaker van de schade of de milieuverstoring draagt de kosten voor de overeenkomstig deze afdeling genomen maatregelen voor het herstel van schade of milieuverstoring. Maatregelen voor het herstel van schade of milieuverstoring die worden getroffen door anderen dan de veroorzaker van de schade of de milieuverstoring om componenten van het mariene milieu in natura te herstellen of om hen te

vigueur : 20-05-2007] éraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin.

Art. 38. Le coût du dommage (ou de la perturbation environnementale) à réparer en cas de pollution comprend également les coûts supportés par l'autorité et les personnes intervenues à sa demande pour prendre des mesures de prévention, réduction, sauvegarde, protection ou lutte contre une pollution ou une menace de pollution du milieu marin. [L 2007-04-21/67, art. 17, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 39. Le Roi arrête, sur la proposition concertée des ministres visés à l'article 32, § 2, les modalités de fixation et de recouvrement des coûts des actions et prestations engagés par l'autorité et par les personnes intervenant à sa demande pour faire face à une pollution. Le calcul de ces coûts prend en compte, non seulement les coûts engagés du fait de l'action entreprise, mais aussi les coûts fixes directement liés à l'intervention et les coûts engagés à l'avance pour disposer des moyens d'action nécessaires.

Art. 40. § 1er. Le Roi peut arrêter des critères et modalités suivant lesquels une perturbation environnementale et le coût de sa réparation doivent être établis.

§ 2. En cas de perturbation environnementale, la réparation est exigée par l'Etat, sans préjudice du droit des autres personnes visées à l'article 37, § 5, d'exiger, le cas échéant, le remboursement des coûts qu'elles ont encourus.

§ 3. L'auteur de la perturbation environnementale est tenu de verser le montant de la réparation au Fonds environnement visé au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 41. Quand, sur la base des dispositions du présent chapitre, plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage environnemental ou d'une même perturbation environnementale, elles sont solidairement responsables.

Art. 42. § 1er. Afin de veiller à ce que les personnes responsables du paiement de l'indemnité visée au présent chapitre pour un dommage au milieu marin ne puissent se soustraire à leurs obligations, l'autorité peut, dès que le risque d'une pollution est établi, exiger qu'un cautionnement soit versé à la Caisse de dépôts et consignations, dont le montant suffise à couvrir le dommage prévisible, sans excéder les limites fixées par le droit international. La

vervangen door gelijkwaardige componenten, moeten door de aansprakelijke veroorzaker van de schade of de milieuverstoring worden vergoed, voorzover de kosten van deze maatregelen niet onredelijk zijn in het licht van de te bereiken resultaten op het vlak van de bescherming van het mariene milieu.) [W 2007-04-21/67, art. 16, 4°, 004; Inwerkingtreding : 20-05-20

(§ 6. De Koning bepaalt de regels en de procedures voor het vaststellen, uitvoeren en opleggen van herstelmaatregelen.) [W 2007-04-21/67, art. 16, 5°, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]07]

Art. 38. De kosten van de te herstellen schade (of milieuverstoring) bij verontreiniging omvat ook de kosten gedragen door de overheid en de personen die op haar verzoek tussenkwamen, voor het nemen van maatregelen ter voorkoming, beperking, vrijwaring, bescherming en bestrijding van verontreiniging of een dreigende verontreiniging van het mariene milieu. [W 2007-04-21/67, art. 17, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 39. De Koning regelt, op de gezamenlijke voordracht van de ministers bedoeld in artikel 32, § 2, de regels inzake de bepaling en de invordering van de kosten van de acties en de prestaties die worden besteed door de overheid om het hoofd te bieden aan een verontreiniging, en door de personen die op haar verzoek tussenkwamen. Bij de berekening van deze kosten worden niet enkel de kosten, besteed aan de ondernomen acties in aanmerking genomen, maar ook de vaste kosten die rechtstreeks zijn verbonden aan de interventie en de kosten die bij voorbaat worden besteed om over de nodige actiemiddelen te beschikken.

Art. 40. § 1. De Koning kan criteria en nadere regels vaststellen volgens dewelke een milieuverstoring en de kosten van het herstel ervan moeten worden vastgesteld.

§ 2. Bij een milieuverstoring wordt het herstel gevorderd door de Staat, onverminderd het recht van de andere personen bedoeld in artikel 37, § 5, om, in voorkomend geval, vergoeding te vorderen van de door hen gemaakte kosten.

§ 3. De kostprijs voor het herstel van de milieuverstoring dient door degene die de verstoring veroorzaakt heeft, te worden gestort in het Fonds Leefmilieu, bedoeld in de tabel gevoegd als bijlage bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 41. Wanneer verschillende personen op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk aansprakelijk zijn voor éénzelfde schade of éénzelfde milieuverstoring, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.

consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un " Protection and Indemnity Club ", déclarée recevable par l'autorité.

§ 2. Pour établir le montant du cautionnement, l'autorité tient compte, non seulement des dommages déjà survenus, mais également des risques et conséquences futurs tels qu'évalués par les services compétents de l'autorité.

CHAPITRE X. - Surveillance et contrôle.

Art. 43. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont recherchées et constatées par les personnes suivantes :

1° les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux et les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet; [L 1999-05-03/30, art. 98, 002; En vigueur : 01-04-1999]

2° les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat et leurs préposés;

3° les fonctionnaires et agents du Ministère des Affaires économiques désignés par le Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions;

4° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord (et les fonctionnaires de la Direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement); [L 2005-09-17/64, art. 9, 003; En vigueur : 31-10-2005]

5° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet par leur hiérarchie;

6° les fonctionnaires du Service de la Pêche maritime du Ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le Ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions, pour autant que les infractions aient trait à la pêche;

7° les agents assermentés désignés par le Ministre compétent pour assurer la surveillance des aires marines protégées érigées en vertu de l'article 7 de la présente loi.

[1 Sans préjudice de la réglementation applicable aux agents visés à l'alinéa 1er, ces agents peuvent, pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, être revêtus de la qualité d'officier de police judiciaire par le Roi.]1

(1)[L 2014-05-22/48, art. 6, 006; En vigueur : 04-09-2014]

Art. 44. § 1er. Les procès-verbaux sont rédigés en néerlandais ou en français.

Art. 42. § 1. Teneinde ervoor te zorgen dat de personen, verantwoordelijk voor de in dit hoofdstuk voorziene vergoeding voor schade aan het mariene milieu zich niet kunnen onttrekken aan hun verplichtingen, kan de overheid, van zodra het risico voor verontreiniging is vastgesteld, eisen dat een borgsom wordt gestort in de Deposito- en Consignatiekas, waarvan de grootte volstaat om de verwachte schade te dekken, zonder evenwel de limieten vastgesteld door het internationaal recht te overschrijden. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club".

§ 2. Om het bedrag van de borgsom vast te stellen houdt de overheid niet alleen rekening met de reeds geleden schade, maar ook met de risico's en de toekomstige gevolgen, zoals geëvalueerd door de bevoegde diensten van de overheid.

HOOFDSTUK X. - Toezicht en controle.

Art. 43. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie, worden inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, opgespoord en vastgesteld door de volgende personen :

1° de met de politie te water belaste federale politieambtenaren en de daartoe aangestelde met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren;) [W 1999-05-03/30, art. 98, 002; Inwerkingtreding : 01-04-1999]

2° de gezagvoerders en hun aangestelden van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat;

3° de ambtenaren en agenten van het ministerie van Economische Zaken, aangeduid door de minister tot wiens bevoegdheid de Economische Zaken behoren;

4° de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (en de ambtenaren van het Directoraat-Generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu); [W 2005-09-17/64, art. 9, 003; Inwerkingtreding : 31-10-2005]

5° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine;

6° de ambtenaren van de dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister tot wiens bevoegdheid de Landbouw behoort, voor zover de inbreuken betrekking hebben op de visserij;

7° de beëdigde agenten aangeduid door de minister voor het toezicht op de beschermde mariene

§ 2. En cas de déclaration dans une autre langue à la demande du déclarant, celui-ci fait par écrit une déclaration dans sa langue qui est jointe au procès-verbal.

§ 3. Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction aux auteurs de l'infraction ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique, ou, à défaut, à la représentation diplomatique de l'Etat dont ils sont les ressortissants.

Art. 45. § 1er. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° à 7°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont jour et nuit libre accès, dans l'exercice de leur fonction, aux navires, installations et ouvrages situés dans les espaces marins, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et que, pour les navires marchands, les procédures en vigueur soient respectées.

§ 2. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° et 3°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont, jour et nuit, libre accès aux entrepôts, dépôts, bureaux, magasins, bâtiments d'entreprise, véhicules et entreprises situés à terre, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi. Ils ne peuvent visiter les lieux servant à l'habitation qu'avec l'autorisation du juge du Tribunal de police.

§ 3. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent se faire assister par des experts et sont en droit d'exiger de prendre connaissance et de prendre copie de documents.

§ 4. L'accès aux navires et installations des Forces armées, en mer ou à terre, n'est possible qu'après l'autorisation de l'autorité militaire compétente en la matière.

Art. 46. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent prélever ou faire prélever des échantillons à des fins d'analyse. Il est dressé procès-verbal de ce prélèvement.

Art. 47. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent requérir l'assistance de la force publique pour l'accomplissement de leur mission.

Art. 48. § 1er. Si l'autorité ayant compétence en mer a de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de la Belgique, elle peut engager la poursuite à condition

gebieden, opgericht krachtens artikel 7 van deze wet.

[1 Onverminderd de op de onder het eerste lid bedoelde ambtenaren toepasselijke regelgeving, kunnen deze ambtenaren door de Koning, voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, bekleed worden met de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie.]1

(1)[W 2014-05-22/48, art. 6, 006; Inwerkingtreding : 04-09-2014]

Art. 44. § 1. De processen-verbaal worden opgesteld in het Nederlands of het Frans.

§ 2. Bij verklaring in een andere taal op vraag van wie de verklaring aflegt, wordt een door hem in eigen taal geschreven verklaring bij het proces-verbaal gevoegd.

§ 3. Deze processen-verbaal gelden tot bewijs van het tegendeel. Binnen de vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding wordt aan de overtreders een afschrift betekend of, indien het buitenlandse overtreders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of bij ontstentenis, aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

Art. 45. § 1. De in artikel 43, 1° tot 7°, vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben in de uitoefening van hun functie dag en nacht vrije toegang tot de schepen, de installaties en bouwwerken die zich in de zeegebieden bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen en mits inachtneming bij koopvaardij schepen van de terzake geldende procedures.

§ 2. De in artikel 43, 1° en 3°, vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben in de uitoefening van hun functie dag en nacht vrije toegang tot de opslagplaatsen, overslagruimtes, kantoren, magazijnen, handelsgebouwen, voertuigen en ondernemingen die zich op land bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen. Zij kunnen de plaatsen die tot woning dienen, slechts bezoeken mits verlof van de rechter van de politierechtbank.

§ 3. In de uitoefening van hun functie kunnen de in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie zich doen bijstaan door deskundigen en hebben zij het recht inzage te eisen en afschrift te nemen van documenten.

§ 4. De toegang tot de schepen en installaties van de Krijgsmacht, op zee of op land, is slechts mogelijk na toelating hiertoe verleend door de terzake

que le navire ou une de ses embarcations se trouve dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë à celle-ci. Toutefois, s'il s'agit d'une infraction aux lois et règlements applicables à la zone économique exclusive ou au plateau continental, la poursuite peut être engagée dans l'ensemble des espaces marins.

§ 2. La poursuite est effectuée par des navires de guerre ou des aéronefs militaires belges ou par tout autre navire ou avion belge de service public et mandaté à cet effet. La poursuite ne commence que lorsque le navire étranger ne donne pas suite à un ordre de stopper, visuel ou sonore, et elle est continuée d'une façon ininterrompue au-delà des limites des espaces marins.

§ 3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat, à moins qu'un Accord avec cet Etat n'en dispose autrement.

§ 4. Sans préjudice de l'exercice du droit de poursuite établi par le présent article, le Roi peut fixer les règles supplémentaires que les navires et aéronefs visés au § 2 sont tenus de suivre dans le cadre de l'exercice dudit droit.

CHAPITRE XI. - Dispositions pénales.

Art. 49. § 1er. Les infractions aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11 et 12 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cinq cents (EUR) à cent mille (EUR). [L 2007-04-21/67, art. 18, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 2. Les infractions aux dispositions des articles 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cent (EUR) à deux mille (EUR). [L 2007-04-21/67, art. 18, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 50. § 1er. Les infractions aux dispositions des articles 15, 16 et 17 sont punies d'une amende de cent mille (EUR) à un million de (EUR) et d'une peine de prison de deux mois à deux ans ou d'une de ces peines seulement. [L 2007-04-21/67, art. 19, 004; En vigueur : 20-05-2007]

[1 § 1er/1. Les infractions aux dispositions fixées par le Roi, contraignantes pour les justiciables, en ce qui concerne l'aménagement des espaces marins telles que visées à l'article 5bis sont punies d'une amende de cent euros à cent mille euros et d'une peine de prison de deux mois à un an ou d'une de

bevoegde militaire overheid.

Art. 46. De in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen stalen nemen of laten nemen voor analyse. Van die staalname wordt proces-verbaal opgemaakt.

Art. 47. De in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen een beroep doen op de openbare macht voor de vervulling van hun taak.

Art. 48. § 1. Indien de overheid met bevoegdheid op zee goede redenen heeft om aan te nemen dat een vreemd schip de wetten en reglementen van België heeft overtreden, kan zij de achtervolging inzetten op voorwaarde dat het schip of één van zijn boten zich in de territoriale zee bevindt of in de aansluitende zone die grenst aan de territoriale zee. Indien het echter gaat over een overtreding van de wetten en reglementen van toepassing in de exclusieve economische zone of op het continentaal plat, kan de achtervolging in het geheel van de zeegebieden worden ingezet.

§ 2. De achtervolging wordt uitgeoefend door Belgische oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen of door andere Belgische overheidsschepen of -luchtvaartuigen daartoe gemachtigd. De achtervolging wordt slechts ingezet indien het vreemd schip aan een zichtbaar of hoorbaar bevel tot stoppen geen gevolg geeft en wordt ononderbroken voortgezet voorbij de grenzen van de zeegebieden.

§ 3. Het achtervolgingsrecht houdt op zodra het achtervolgde schip de territoriale zee van zijn eigen land of van een derde Staat bereikt, tenzij een akkoord met deze Staat hierover anders beschikt.

§ 4. Onverminderd het door dit artikel ingestelde recht van achtervolging, kan de Koning de nadere regels vaststellen die de in § 2 bedoelde schepen en luchtvaartuigen dienen te volgen in het kader van de uitoefening van dit recht.

HOOFDSTUK XI. - Strafbepalingen.

Art. 49. § 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan worden gestraft met een geldboete van vijfhonderd (EUR) tot honderdduizend (EUR). [W 2007-04-21/67, art. 18, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 2. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 13 en 14 of de uitvoeringsbesluiten ervan worden gestraft met een geldboete van honderd frank tot tweeduizend frank.

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de

ces peines seulement.]1

§ 2. Sous réserve des dispositions de l'article 52, les infractions aux dispositions des articles 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de dix mille (EUR) à deux cent mille (EUR) et d'une peine de prison de quinze jours à six mois, ou d'une de ces peines seulement. [L 2007-04-21/67, art. 19, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 15, 16, 17, 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

(1)[L 2014-05-22/48, art. 7, 006; En vigueur : 04-09-2014]

Art. 51. Est puni d'une amende de dix mille (EUR) à vingt-cinq mille (EUR) le capitaine qui a commis une infraction aux dispositions de l'article 20, § 1er ou de l'article 21, § 1er, ou de ses arrêtés d'exécution. [L 2007-04-21/67, art. 20, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 52. § 1er. Est puni d'une amende de cinquante mille (EUR) à cinq cent mille (EUR) et d'une peine de prison d'un mois à un an, ou d'une de ces peines seulement, celui qui exerce une activité sans avoir au préalable reçu un permis ou une autorisation en bonne et due forme, comme exigé aux articles 18 et 25 et à leurs arrêtés d'exécution. [L 2007-04-21/67, art. 21, 004; En vigueur : 20-05-2007]

§ 2. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 18 et 25, la peine est doublée.

Art. 53. Est puni d'une amende de dix mille (EUR) à deux cent mille (EUR) celui qui n'a pas respecté ou qui a fait enfreindre l'obligation mentionnée à l'article 36, § 1er. [L 2007-04-21/67, art. 22, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 54. Est puni d'une amende de deux mille à dix mille (EUR) celui qui, dans l'application de l'article 28, § 2, ou des arrêtés d'exécution de l'article 30, § 1er, a sciemment et délibérément fourni des informations inexacts à l'autorité dans une étude d'incidences, lorsque les informations correctes auraient entraîné le refus du permis ou de l'autorisation ou lorsque l'exactitude de l'évaluation des incidences sur l'environnement s'en trouve compromise. [L 2007-04-21/67, art. 23, 004; En vigueur : 20-05-2007]

bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 en 14 of de uitvoeringsbesluiten ervan, binnen een termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsongang en zonsopgang.

Art. 50. § 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16 en 17 worden gestraft met een geldboete van honderdduizend (EUR) tot één miljoen (EUR) en met een gevangenisstraf van twee maanden tot twee jaar of met één van deze straffen alleen. [W 2007-04-21/67, art. 19, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

[1 § 1/1. De inbreuken op de door de Koning vastgelegde bepalingen die bindend zijn voor de rechtsonderhorigen betreffende de mariene ruimtelijke planning, zoals bedoeld in artikel 5bis worden gestraft met een geldboete van honderd euro tot honderdduizend euro en met een gevangenisstraf van twee maanden tot een jaar of met een van deze straffen alleen]1

§ 2. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 52, worden de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18 en 19 of van de uitvoeringsbesluiten ervan gestraft met een geldboete van tienduizend (EUR) tot tweehonderdduizend (EUR) en met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden of met één van deze straffen alleen. [W 2007-04-21/67, art. 19, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16, 17, 18 en 19 of de uitvoeringsbesluiten ervan, binnen de termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsongang en zonsopgang.

(1)[W 2014-05-22/48, art. 7, 006; Inwerkingtreding : 04-09-2014]

Art. 51. Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend (EUR) tot vijftigduizend (EUR), de kapitein die een inbreuk pleegt op artikel 20, § 1, of artikel 21, § 1, of de uitvoeringsbesluiten ervan. [W 2007-04-21/67, art. 20, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 52. § 1. Diegene die een activiteit uitoefent zonder een voorafgaandelijke geldige vergunning of machtiging zoals vereist in de artikelen 18 en 25 en de uitvoeringsbesluiten ervan, wordt gestraft met een geldboete van vijftigduizend (EUR) tot vijfhonderdduizend (EUR) en met een

Art. 55. Est puni d'une amende de deux mille (EUR) à dix mille (EUR) celui qui, dans l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, fait obstacle aux missions de contrôle, de surveillance et de dépistage régulièrement exécutées ou qui refuse manifestement les instructions reçues ou ignore manifestement les instructions ou la coordination assurée par l'autorité. [L 2007-04-21/67, art. 24, 004; En vigueur : 20-05-2007]

Art. 56. § 1er. Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des dommages-intérêts, frais et amendes prononcés à charge de leurs organes ou préposés pour les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Les personnes morales, et en particulier le propriétaire du navire, sont civilement responsables des obligations de leurs organes et préposés découlant de l'application de l'article 37.

[1 § 3. Sans préjudice de l'application du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et les articles 41bis et 85, la personne physique identifiée peut, par dérogation à l'article 5, alinéa 2, du même Code, être condamnée pour les infractions de la présente loi et ses arrêtés d'exécution, en même temps que la personne morale responsable.]1

(1)[L 2014-05-22/48, art. 8, 006; En vigueur : 04-09-2014]

Art. 57. La personne condamnée est tenue de verser directement vingt pour-cent du montant des amendes prononcées sur la base des articles 49 à 55 au Fonds environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 58. L'article 216bis du Code d'instruction criminelle relatif aux transactions à l'amiable est applicable, étant entendu que :

- [1 ...]1;
- l'auteur doit verser directement vingt pour-cent du montant total de cette transaction au Fonds environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

(1)[L 2014-05-22/48, art. 9, 006; En vigueur : 04-09-2014]

Art. 59. § 1er. Le tribunal ordonne, à la demande du Ministre, l'enlèvement des objets, ouvrages ou constructions qui ont été mis en place dans les espaces marins en infraction aux dispositions de la présente loi et la remise en état. Le tribunal fixe à cette fin un délai qui ne peut dépasser un an.

Les droits de la partie civile sont limités pour la réparation directe à celle choisie par le Ministre,

gevangenisstraf van één maand tot één jaar of met één van deze straffen alleen. [W 2007-04-21/67, art. 21, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

§ 2. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18 en 25 binnen een termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf wordt de strafmaat verdubbeld. [W 2007-04-21/67, art. 21, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 53. Diegene die de verplichting, bedoeld in artikel 36, § 1, niet heeft nageleefd of doen naleven, wordt gestraft met een geldboete van tienduizend (EUR) tot tweehonderdduizend (EUR). [W 2007-04-21/67, art. 22, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 54. Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend (EUR) tot tienduizend (EUR), hij die bij toepassing van artikel 28, § 2, of de uitvoeringsbesluiten van artikel 30, § 1, wetens en willens onjuiste gegevens in een milieueffectenrapport aan de overheid heeft verstrekt, wanneer de juiste informatie van die aard is dat de vergunning of de machtiging niet zou worden toegekend of dat daardoor de milieueffectenbeoordeling verkeerd werd ingeschat. [W 2007-04-21/67, art. 23, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 55. Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend (EUR) tot tienduizend (EUR), hij die bij het uitoefenen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten de regelmatig uitgevoerde opdrachten van controle, toezicht en opsporing verhindert of de instructies of de coördinatie door de overheid manifest negeert. [W 2007-04-21/67, art. 24, 004; Inwerkingtreding : 20-05-2007]

Art. 56. § 1. De rechtspersonen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de schadevergoedingen, kosten en geldboetes, voortvloeiend uit veroordelingen uitgesproken tegen hun organen of aangestelden wegens inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§ 2. De rechtspersonen, en in het bijzonder de scheepseigenaar, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de verplichtingen van hun organen, die voortvloeien uit de toepassing van artikel 37.

[1 § 3. Onverminderd de toepassing van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en de artikelen 41bis en 85, kan de geïdentificeerde natuurlijke persoon, in afwijking van artikel 5, tweede lid, van hetzelfde wetboek, samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld wegens inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.]1

sans préjudice de son droit à être indemnisée pour le dommage par le condamné.

§ 2. Le tribunal ordonne que, lorsque les lieux ne sont pas remis en état, le Ministre et éventuellement la partie civile pourront pourvoir d'office à son exécution. L'autorité compétente ou la personne privée qui exécute le jugement a le droit de vendre les matériaux ou objets résultant de la remise en état des lieux, de les transposer, de les entreposer et de procéder à leur destruction.

Le condamné est contraint au remboursement de tous les frais d'exécution, déduction faite du prix de la vente des matériaux et objets, sur présentation d'un état taxé et rendu exécutoire par le juge des saisies.

§ 3. Les §§ 1er et 2 ne sont pas d'application pour des navires, objets ou cargaisons coulés à la suite d'accidents de navigation visés par le Chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

Art. 60. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont applicables.

CHAPITRE XII. - Dispositions modificatives.

Art. 61. § 1er. A l'article 1er la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par des navires, le point 4° est modifié comme suit :

" 4° " Navire " : tout bâtiment exploité en milieu marin, de quelque type que ce soit, et englobant les bateaux de plaisance, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes; "

§ 2. Le même article est complété comme suit :

" 8° " Bateau de plaisance " : tout bâtiment d'une longueur hors tout de 2,5 à 24 mètres, avec ou sans moyen de propulsion propre, qui n'est utilisé que pour l'agrément et la pratique des sports nautiques. "

Art. 62. L'article 6 de la même loi est complété comme suit :

" Les navires qui entrent dans les ports belges doivent être pourvus d'un numéro d'identification accordé par l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents. "

Art. 63. § 1er. L'article 5 de la même loi, deuxième alinéa, est remplacé par la disposition suivante :

" Le premier alinéa est également applicable aux navires battant pavillon étranger pendant la période au cours de laquelle ces navires relèvent de la

(1)[W 2014-05-22/48, art. 8, 006; Inwerkingtreding : 04-09-2014]

Art. 57. Twintig procent van het bedrag van de geldboetes uitgesproken op basis van de artikelen 49 tot 55 moeten door de veroordeelde rechtstreeks worden gestort in het Fonds Leefmilieu, voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 58. Artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikkingen, is van toepassing met dien verstande dat :

- [1 ...]1;

- twintig procent van het bedrag van deze minnelijke schikking door de dader rechtstreeks wordt gestort in het Fonds Leefmilieu voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

(1)[W 2014-05-22/48, art. 9, 006; Inwerkingtreding : 04-09-2014]

Art. 59. § 1. De rechtbank beveelt, op vordering van de minister, de verwijdering van de voorwerpen, inrichtingen of bouwwerken die in de zeegebieden werden geplaatst in overtreding op deze wet, en het herstel in de oorspronkelijke staat. De rechtbank bepaalt daarvoor een termijn die één jaar niet mag overschrijden.

De rechten van de burgerlijke partij zijn ingeval van rechtstreeks herstel beperkt tot de door de minister gekozen wijze van herstel, onverminderd het recht om vergoeding voor schade te eisen van de veroordeelde.

§ 2. Voor het geval dat de plaats niet in de vorige staat wordt hersteld, beveelt het vonnis dat de minister en eventueel de burgerlijke partij van ambtswege in de uitvoering ervan kunnen voorzien. De overheid of natuurlijke persoon die het vonnis uitvoert, is gerechtigd de van de herstelling van de plaats afkomende materialen en voorwerpen te verkopen, te vervoeren, op te slaan en te vernietigen.

De veroordeelde is gehouden alle uitvoeringskosten, verminderd met de opbrengst van de verkoop van de materialen en voorwerpen, te vergoeden op vertoon van een staat, begroot en invorderbaar verklaard door de beslagrechter.

§ 3. De §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing bij gezonken schepen, scheepstuig en scheepslading ingevolge scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake scheepvaart.

juridiction de la Belgique conformément au droit international, quel que soit l'endroit où s'est produit le rejet délictueux. "

§ 2. Un article 5bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

" Art. 5bis. Tous moyens de preuve peuvent être apportés par l'autorité afin de confirmer qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un rejet a eu lieu, y compris les dépositions de témoins oculaires, les photos et films, les nuances de couleur à la surface de l'eau et tous autres moyens standardisés d'évaluation internationaux ou régionaux reconnus par la Belgique.

Toute trace visible laissée par un navire sur ou sous la surface de l'eau, dans son sillage ou dans ses environs immédiats, constitue en soi une raison sérieuse de penser qu'un rejet a eu lieu. "

Art. 64. Un article 11bis rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

" Art. 11bis. Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier, d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan doit être conforme aux directives de l'Organisation maritime internationale. Le plan comprend au moins :

1° la procédure qui doit être suivie par le capitaine et les autres personnes ayant le commandement du navire pour la notification d'incidents de pollution conformément à l'article 8 du Protocole I de la Convention, complété par les directives de l'Organisation maritime internationale;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures;

3° une description détaillée des mesures qui doivent être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement d'hydrocarbures résultant de l'accident, et;

4° les procédures et les personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution. "

Art. 65. L'article 12 de la même loi est complété comme suit :

" Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, conforme à la Convention et à l'article 11bis, de quitter un port belge. "

Art. 66. Dans la même loi, un article 17bis est inséré, libellé comme suit :

" Art. 17bis. § 1er. Dans les ports belges, les

Art. 60. Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

HOOFDSTUK XII. - Wijzigingsbepalingen.

Art. 61. § 1. In artikel 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen wordt het punt 4° als volgt gewijzigd :

"4° "Schip" : elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert waaronder begrepen pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsmede vaste en drijvende platforms;"

§ 2. Hetzelfde artikel wordt als volgt aangevuld :

"8° "Pleziervaartuig" : elk vaartuig met een lengte over alles van 2,5 tot 24 meter, met of zonder eigen voortstuwingsvermogen, dat louter bestemd is voor het genoegen en om aan watersport te doen."

Art. 62. Artikel 6 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

"De schepen die de Belgische havens aanlopen, moeten voorzien zijn van een identificatienummer verstrekt door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Dit identificatienummer moet duidelijk leesbaar zijn op de relevante scheepsdocumenten."

Art. 63. § 1. Artikel 5 van dezelfde wet, tweede lid, wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Het eerste lid is eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren, gedurende de periode dat die schepen zich onder de jurisdictie van België bevinden, overeenkomstig het internationaal recht, ongeacht waar de lozingsovertreding zich heeft voorgedaan."

§ 2. Een artikel 5bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

"Art. 5bis. Alle middelen van bewijs kunnen door de overheid worden aangewend ter bevestiging van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.

Elk zichtbaar spoor door een schip achtergelaten, op of onder het wateroppervlak, in zijn kielzog of zijn onmiddellijke nabijheid, maakt op zich een duidelijke reden uit om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden."

Art. 64. Een artikel 11bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

commissaires maritimes et les agents de la police maritime peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, dans la mer territoriale belge ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international. Une poursuite en justice peut être entamée lorsque des éléments de preuve l'exigent. Cette compétence leur est également octroyée, à leur propre initiative ou à la demande d'un autre Etat concerne, pour les infractions à la Convention commises en haute mer. Cette compétence est également étendue aux infractions à la Convention commises dans la zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre Etat côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'Etat du pavillon.

§ 2. Les commissaires maritimes, les agents de la police maritime, les commandants de bâtiments patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

§ 3. Une enquête en mer comprend en première instance un contrôle de tous les documents requis pour établir l'existence ou la non-existence d'un rejet illicite et une audition du capitaine. Si les documents ne permettent pas d'établir à suffisance la preuve du rejet illicite, il peut être procédé à une inspection plus détaillée des parties du navire qui sont importantes pour établir le rejet et à la prise d'échantillons.

§ 4. Lorsqu'ils interviennent sur la base du § 2 ou du § 3 ci-dessus à l'égard d'un navire qui bat pavillon étranger, les fonctionnaires et agents visés se conforment aux règles suivantes :

1° s'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction dans la mer territoriale, ils peuvent, à l'intérieur de la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire. Si les éléments de preuve le justifient, les poursuites judiciaires peuvent être engagées et le navire peut être immobilisé dans la mer territoriale ou être conduit dans un port belge. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2, de la présente loi;

2° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a commis une infraction dans la zone économique exclusive, ils peuvent lui demander de

"Art. 11bis. Ieder olietankschip met een bruto tonnage van 150 ton of meer en ieder ander schip, dat geen olietankschip is, met een bruto tonnage van 400 ton of meer, dient een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging aan boord te hebben.

Een dergelijk plan moet in overeenstemming zijn met de door de Internationale Maritieme Organisatie opgestelde richtlijnen. Het plan omvat ten minste :

1° de procedure die dient te worden gevolgd door de kapitein of andere personen die het bevel voeren over het schip voor het melden van voorvallen van verontreiniging, zoals vereist volgens artikel 8 van het Protocol I van het Verdrag, aangevuld met de door de Internationale Maritieme Organisatie ontwikkelde richtlijnen;

2° de lijst van autoriteiten of personen met wie contact moet worden opgenomen in het geval van een voorval van koolwaterstoffenverontreiniging;

3° een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen door personen aan boord om de lozing van koolwaterstoffen als gevolg van het voorval te bestrijden of te beperken, en;

4° de procedures en de contactpersonen aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van verontreiniging."

Art. 65. Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

"Het is een schip dat aan boord niet beschikt over een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging, conform met het Verdrag en met artikel 11bis, verboden een Belgische haven te verlaten."

Art. 66. In dezelfde wet wordt een artikel 17bis ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 17bis. § 1. De waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie kunnen in de Belgische havens aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen, teneinde na te gaan of, in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen zijn geloosd in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan een rechtsvervolgning worden ingesteld. Deze bevoegdheid wordt hen ook verleend, op eigen initiatief of op verzoek van een andere betrokken Staat, voor overtredingen van het Verdrag begaan op volle zee. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen van het Verdrag begaan in de maritieme zone waarover een andere kuststaat

communiquer tous les renseignements qui sont nécessaires pour établir si l'infraction a bel et bien été commise, de même que l'identité du navire, son port d'attache ainsi que sa dernière et sa prochaine escale;

3° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet suffisamment grave pour être en contravention avec la Convention, ils peuvent, à l'intérieur de la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire s'il a refusé de communiquer des renseignements ou si les renseignements fournis par le navire sont en contradiction flagrante avec les faits et que les circonstances justifient une telle inspection;

4° en présence d'éléments de preuve objectifs et manifestes que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet illicite grave, qui a causé ou risque de causer des dommages importants au milieu marin ou aux intérêts côtiers de la Belgique, le navire peut être immobilisé dans la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale et conduit dans un port, et les poursuites peuvent être engagées. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2, de la présente loi;

5° en cas de rejets d'hydrocarbures, le 3° ci-dessus s'applique d'office dès que des traces visibles de rejet apparaissent dans ou à la surface de l'eau aux environs immédiats du navire ou dans son sillage, et le 4° ci-dessus s'applique d'office dès que les premières estimations font apparaître que le rejet contient plus de mille litres d'hydrocarbures.

§ 5. En cas d'enquête en mer à bord de navires, leur sécurité et la sécurité de la navigation maritime ne peuvent pas être mises en danger et le milieu marin ne peut être exposé à aucun risque déraisonnable. Les navires peuvent à cette fin être obligés de se rendre à un lieu de mouillage sûr en mer et peuvent être conduits dans un port. "

Art. 67. L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 18. L'Etat du pavillon est informé sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, de l'immobilisation d'un de ses navires et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales intentées sur la base de l'article 17bis.

Des poursuites pénales ne peuvent plus être intentées sur la base de l'article 17bis après l'écoulement d'un délai de trois ans à compter du jour où le délit a été commis.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 17bis, § 4, 4°, est suspendue à la demande explicite de l'Etat du pavillon à condition que, dans les six mois

juridictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlaggestaat.

§ 2. De waterschouten, de agenten van de zeevaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine kunnen aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen wanneer het schip zich bevindt in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht, teneinde na te gaan of in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd.

§ 3. Een onderzoek op zee omvat in eerste instantie een controle van alle documenten vereist om de lozingsovertreding te kunnen bevestigen of te ontkrachten en een verhoor van de kapitein. Indien uit de documenten het bewijs van de lozingsovertreding onvoldoende blijkt, kan worden overgegaan tot een nadere feitelijke inspectie van de voor de lozing belangrijke delen van het schip en het nemen van monsters.

§ 4. Wanneer zij op grond van § 2 of § 3 optreden ten opzichte van een schip dat een vreemde vlag voert, leven de bedoelde ambtenaren en agenten volgende regels na :

1° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat een schip, in de territoriale zee een overtreding heeft begaan, kunnen zij in de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan een rechtsvervolging worden ingesteld en kan het schip in de territoriale zee worden vastgehouden of naar een Belgische haven worden opgebracht. De vasthouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de borgsom voorzien in artikel 31, lid 2, van deze wet wordt gestort;

2° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat het schip in de exclusieve economische zone een overtreding heeft begaan, kunnen zij het schip vragen alle informatie mee te delen die nodig is om vast te stellen of zich wel degelijk een overtreding heeft voorgedaan, alsook de identiteit van het schip, zijn haven van registratie, en zijn laatste en volgende aanloophaven;

3° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat het schip in de exclusieve economische zone tot een lozing, ernstig genoeg om in strijd te zijn met het Verdrag, is overgegaan, kunnen zij in de exclusieve economische zone of de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip indien het schip heeft geweigerd informatie te verstrekken of, indien de door het schip verstrekte informatie zeer duidelijk afwijkt van de feitelijke situatie en de omstandigheden een zodanig onderzoek rechtvaardigen;

suivant la date des poursuites initiales, l'Etat du pavillon entame lui-même des poursuites pénales pour les mêmes plaintes, et qu'à titre de preuve il mette à la disposition de l'Etat belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'Etat du pavillon sont menées à leur fin, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et l'engagement d'une poursuite judiciaire, le cautionnement visé à l'article 31 est levé.

Une poursuite pénale en Belgique ne peut pas être suspendue dans les cas de rejets donnant lieu à un dommage important aux intérêts côtiers belges ou dans les cas où l'Etat du pavillon n'a pas donné suite antérieurement à une obligation de poursuite d'une infraction commise par ses navires. "

Art. 68. L'article 20, alinéa premier, de la même loi est complété comme suit :

" 6° dans le cas où le navire ne dispose pas d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures tel que prévu dans la Convention et à l'article 11bis de la présente loi;

7° dans le cas où le navire n'est pas doté d'un numéro d'identification OMI, comme imposé par l'article 6, alinéa 4, de la présente loi. "

Art. 69. L'article 25 de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

" Les infractions aux dispositions de l'article 5 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation qui sont prévues à l'article 17bis sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie de ce procès-verbal, avec mention de la peine prévue dans la présente loi, est transmise dans les vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction au capitaine, au patron ou au propriétaire du navire. "

Art. 70. L'article 29 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 29. Est puni d'une amende de cinq cent mille francs à un million de francs le propriétaire, l'affréteur, l'administrateur ou l'exploitant du navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou de leur arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées. Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau de pêche, le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant du bateau de plaisance ou du bateau de pêche sera puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs.

Si l'infraction est commise entre le coucher du soleil et le lever du soleil, l'amende est doublée.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la

4° bij aanwezigheid van duidelijke objectieve bewijselementen dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een ernstige lozing, die aanleiding geeft tot grote schade of het risico op grote schade aan het mariene milieu of de Belgische kustbelangen, kan het schip in de exclusieve economische zone of de territoriale zee worden vastgehouden en naar een Belgische haven worden opgebracht en kan een rechtsvervolging worden ingesteld. De vasthouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de borgsom voorzien in artikel 31, lid 2, van deze wet wordt gestort;

5° bij koolwaterstoffenlozingen is het bepaalde in 3° ambtshalve van toepassing van zodra zichtbare sporen van lozing in het water of aan het wateroppervlak te voorschijn komen in de onmiddellijke nabijheid van het schip of in zijn kielzog en is het bepaalde in 4° ambtshalve van toepassing van zodra uit een eerste schatting blijkt dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat.

§ 5. Bij onderzoek aan boord van schepen op zee mag hun veiligheid en de veiligheid van de scheepvaart niet in het gedrang worden gebracht en mag het mariene milieu aan geen onredelijk risico worden blootgesteld. Schepen kunnen daartoe worden verplicht zich naar een veilige ankerplaats op zee te begeven en kunnen naar een haven worden opgebracht."

Art. 67. Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Art. 18. De vlaggestaat wordt via zijn diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de vasthouding van één van zijn schepen en van de mogelijke maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen, ingesteld op basis van artikel 17bis.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 17bis kan niet meer worden ingesteld na het verstrijken van een termijn van drie jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het misdrijf is gepleegd.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 17bis, § 4, 4°, wordt op uitdrukkelijk verzoek van de vlaggestaat geschorst, op voorwaarde dat de vlaggestaat binnen de zes maanden, te rekenen vanaf de datum van de oorspronkelijke rechtsvervolging, zelf tot de strafrechtelijke vervolging overgaat voor dezelfde aanklachten en hij, ten bewijze hiervan, aan de Belgische Staat een volledig dossier over de zaak en de akten van rechtsvervolging ter beschikking stelt. Wanneer de door de vlaggestaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschorste rechtsvervolging in België beëindigd. Na aftrek van de door België gemaakte kosten inzake het onderzoek aan boord, het nemen van monsters met

condamnation, les amendes mentionnées ci-avant peuvent être portées au double du maximum.

Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs le capitaine d'un navire autre qu'un bateau de pêche ou de plaisance qui enfreint les articles 5, 10, 11 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ou qui s'oppose à ce qui est stipulé dans les articles 14, 15 et 17bis ou qui n'observe pas les obligations y prévues.

Est puni d'une amende de trois mille francs à vingt-cinq mille francs le skipper ou le patron d'un bateau de pêche ou d'un bateau de plaisance qui enfreint l'article 5 de la présente loi, ou qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telles que prévues à l'article 17bis.

Sont punis d'une amende de deux mille francs à dix mille francs les officiers du navire qui enfreignent les articles 5, 10 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution, ou s'opposent aux obligations prévues dans les articles 14, 15 et 17bis ou ne les observent pas. "

Art. 71. Un article 29bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

" Art. 29bis. L'article 216bis du Code d'instruction criminelle relatif aux transactions à l'amiable est applicable étant entendu que le montant minimum de la transaction ne peut être inférieur à un dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels. "

Art. 72. L'article 30 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 30. Celui qui est condamné à une amende en vertu de l'article 29 ou qui a consenti à conclure une transaction conformément à l'article 29bis est tenu de verser directement vingt pour-cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement. "

Art. 73. L'article 31 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 31. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infraction aux articles 5, 10, 11, 12, 14 et 15, le commissaire maritime peut interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins qu'une somme ne soit déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.

Les navires qui sont immobilisés en mer ou dans les ports belges en vertu de l'article 17bis sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de

betrekking tot de lozing, de analyse van deze monsters en het instellen van een rechtsvervolgning, wordt de in artikel 31 vermelde borgsom vrijgegeven.

Een strafrechtelijke vervolging in België kan niet worden geschorst in de gevallen van lozing die aanleiding geven tot grote schade aan de Belgische kustbelangen of in de gevallen waarin de vlaggestaat reeds eerder aan een verplichting tot vervolging van een overtreding begaan door zijn schepen geen gevolg heeft gegeven."

Art. 68. Artikel 20, eerste lid, van dezelfde wet, wordt aangevuld als volgt :

"6° indien het schip niet beschikt over een noodplan aan boord in geval van koolwaterstoffenverontreiniging, zoals voorzien in het Verdrag en artikel 11bis van deze wet;

7° indien het schip niet is voorzien van een IMO-identificatienummer, zoals verplicht gesteld in artikel 6, vierde lid, van deze wet."

Art. 69. Artikel 25 van dezelfde wet wordt aangevuld met het volgende lid :

"Van de inbreuken op het artikel 5 en van het verzetten tegen een onderzoek of het zich onttrekken aan de vasthouding, als bedoeld in artikel 17bis wordt proces-verbaal opgemaakt dat bewijswaarde heeft tot het tegendeel is bewezen. Een afschrift van dit proces-verbaal, met vermelding van de in deze wet voorziene strafmaat, wordt binnen de vierentwintig uren na de vaststelling van de inbreuk overgemaakt aan de kapitein, de schipper of de scheepseigenaar."

Art. 70. Artikel 29 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Art. 29. Met geldboete van vijfhonderdduizend frank tot één miljoen frank wordt gestraft de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een schip waarop de bepalingen van de artikelen 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd. Indien het schip een pleziervaartuig of een vissersvaartuig is, wordt de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het pleziervaartuig of vissersvaartuig gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot vijftienduizend frank.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt de geldboete verdubbeld.

In geval van herhaling binnen de termijn van drie jaar die op een veroordeling volgt, kunnen de hierboven voorziene geldboetes op het dubbel van het maximum worden gebracht.

Met geldboete van tienduizend frank tot vijftienduizend frank wordt gestraft de kapitein

cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacée par une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique.

L'amende prononcée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou la transaction, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.

Le solde du montant est immédiatement restitué.

Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement. "

Art. 74. A l'article 32 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° le deuxième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

" Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article 5 de la présente loi :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;

2° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord;

3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet. ";

2° le troisième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

" Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine. ";

3° l'article est complété par un quatrième alinéa, libellé comme suit :

" Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution sont constatées par des procès-verbaux rédigés par ceux qui ont constaté les faits et qui font foi jusqu'à preuve du contraire. "

Art. 75. A l'article 13 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, l'alinéa suivant est inséré avant le sixième alinéa :

" En cas de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive ou lorsque la sécurité de la navigation dans ces zones marines est en danger, le propriétaire du navire qui a échoué ou coulé a l'obligation de renflouer l'épave, les débris d'épave, les gréments, la cargaison ainsi que les substances ou objets dangereux initialement présents à bord qui ont coulé et de les enlever du milieu marin, sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité en application des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999

van een schip ander dan een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die de artikelen 5, 10, 11 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt of zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17bis of zich niet houdt aan de daarin opgelegde verplichtingen.

Met een geldboete van drieduizend frank tot vijftienduizend frank wordt gestraft de schipper of voerder van een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die het artikel 5 van deze wet overtreedt of zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de vasthouding als bedoeld in artikel 17bis.

Met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank worden gestraft de officieren van een schip die de artikelen 5, 10 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreden of zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17bis of zich niet houden aan de daarin opgelegde verplichtingen."

Art. 71. Een artikel 29bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

"Art. 29bis. Artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikking is van toepassing met dien verstande dat het minimumbedrag van de minnelijke schikking niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimum geldboete, verhoogd met de opdecimen."

Art. 72. Artikel 30 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Art. 30. Diegene die wordt gestraft met een in artikel 29 bedoelde geldboete of instemt met de in artikel 29bis bedoelde minnelijke schikking, is ertoe gehouden twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks te storten in het Fonds Leefmilieu."

Art. 73. Artikel 31 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Art. 31. Bij ernstige vermoedens van overtreding van de artikelen 5, 10, 11, 12, 14 en 15 kan de waterschout de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij in de Deposito- en Consignatiekas als borgsom een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

Schepen die op zee of in Belgische havens worden vastgehouden krachtens artikel 17bis, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en

visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. "

Art. 76. L'article 14, premier alinéa, de la même loi est complété comme suit :

" e) prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin de la mer territoriale et de la zone économique exclusive contre une éventuelle pollution. "

Art. 77. A l'article 17 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 1er, dernier alinéa, est complété par un 5°, libellé comme suit :

" 5° les dommages au sens de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. ";

2° le § 5 est remplacé par la disposition suivante :

" § 5. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de cinq cents francs à deux millions de francs, ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a contrevenu aux articles 13 à 16 de la présente loi;

2° a contrevenu aux arrêtés d'exécution des articles 13 à 16 de la présente loi. "

Art. 78. L'article 85, premier alinéa, de la loi du 24 décembre 1976 relative aux propositions budgétaires 1976-1977 est complété comme suit :

" Toutefois, lorsque la contamination ou la pollution accidentelle survient en mer ou provient d'un navire de mer, ces frais sont à charge de l'auteur de ladite contamination ou pollution, conformément au droit international. Dans ce cas, les propriétaires des navires éventuellement impliqués sont civilement et solidairement responsables. "

Art. 79. L'article 3 de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique est complété comme suit :

" § 2. Toute demande de concession ou d'autorisation comprend une étude d'incidences sur l'environnement qui est établie sous la responsabilité et aux frais du demandeur. La demande est soumise à une évaluation des incidences sur l'environnement.

L'étude d'incidences sur l'environnement est établie et l'évaluation des incidences sur l'environnement est réalisée conformément aux règles relatives à la procédure, au contenu et à la forme établies par le Roi sur proposition conjointe du Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

L'exploration et l'exploitation sont soumises à un

Consignatiekas als borgsom een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank.

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

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgsom gevoegd."

Art. 74. In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het tweede lid wordt vervangen door het volgende lid :

"Zijn eveneens belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op artikel 5 van deze wet :

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;

2° de ambtenaren en agenten van de Beheerseheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine.";

2° het derde lid wordt vervangen door het volgende :

"De in het tweede lid, 2°, bedoelde ambtenaren en agenten worden eveneens belast met de opsporingstaken van de overtredingen van het Verdrag die volgens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische autoriteiten zijn toevertrouwd.";

3° het artikel wordt aangevuld met een vierde lid, luidend als volgt :

"Van de inbreuken op deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan worden door dezen die de feiten hebben vastgesteld processen-verbaal opgesteld, die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.".

Art. 75. In artikel 13 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart wordt vóór het zesde lid, het volgende lid ingevoegd :

"Bij risico op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone of in het geval de veiligheid van de scheepvaart in deze mariene zones in gevaar wordt gebracht, heeft de eigenaar van een vaartuig dat aan de grond is gelopen of gezonken is,

examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 3. Le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions émet un avis sur l'étude d'incidences sur l'environnement et sur les résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Les concessions, les autorisations, les prolongations ou les renouvellements ne peuvent être accordés que sur avis favorable du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

Lors de demandes et demandes de prolongation ou de renouvellement d'une concession ou autorisation, il sera tenu compte des résultats de l'examen continu.

Si l'examen continu fait apparaître des effets nuisibles inacceptables des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin, la concession ou l'autorisation peut être retirée ou suspendue en tout ou en partie.

§ 4. L'exploration et l'exploitation sont soumises à une redevance, selon des modalités prévues par les arrêtés de concession, pour l'exécution de l'examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 5. Le Roi crée, sur proposition conjointe du Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, une Commission consultative pour assurer la coordination entre les administrations concernées par la gestion de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et de la mer territoriale.

Un rapport général sur les résultats de l'examen continu est soumis à la Commission tous les trois ans.

La Commission se charge notamment des points spécifiques suivants :

- la coordination de l'examen des demandes de concession et la formulation d'un avis sur ces demandes;

- le suivi des différentes études réalisées sur l'influence de l'extraction de sable sur le plateau continental;

- l'étude du rapport triennal;

- la recommandation de mesures de correction si une influence négative est constatée et;

- la formulation d'avis sur une politique concernant tous les aspects relatifs à l'extraction de sable.

Le Roi peut fixer les modalités de fonctionnement et les frais de fonctionnement de la Commission. "

Art. 80. Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, à la rubrique " 25-4 Fonds environnement ", les mots " les réparations visées à l'article 40 de la loi du 20

de verplichting zijn wrak, de wrakstukken, de gezonken tuigen, de lading, de aan boord aanwezige schadelijke stoffen of voorwerpen te lichten en uit het mariene milieu te verwijderen, behoudens indien het achterlaten door de overheid is vergund met toepassing van de artikelen 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België."

Art. 76. Artikel 14, eerste lid, van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

"e) alle andere nodige maatregelen treffen ter bescherming van het mariene milieu van de territoriale zee en de exclusieve economische zone tegen mogelijke verontreiniging."

Art. 77. In artikel 17 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1, laatste lid wordt aangevuld met een 5° luidend als volgt :

"5° schade in navolging van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.";

2° § 5 wordt vervangen door de volgende bepaling :

"§ 5. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met een geldboete van vijfhonderd frank tot twee miljoen frank of met één van deze straffen, degene die :

1° de artikelen 13 tot 16 van deze wet overtreedt;

2° de besluiten die ter uitvoering van de artikelen 13 tot 16 van deze wet zijn genomen, overtreedt."

Art. 78. Artikel 85, eerste lid, van de wet van 24 december 1976 houdende budgettaire voorstellen 1976-1977 wordt aangevuld als volgt :

"Wanneer de contaminatie of accidentele verontreiniging evenwel op zee plaatsvindt of afkomstig is van een zeeschip, vallen deze kosten ten laste van de persoon die voormelde contaminatie of verontreiniging heeft veroorzaakt, overeenkomstig het internationaal recht. In dit geval zijn de eigenaars van de eventueel betrokken schepen burgerlijk en hoofdelijk aansprakelijk."

Art. 79. Artikel 3 van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, wordt aangevuld als volgt :

"§ 2. Elke aanvraag tot concessie of machtiging omvat een milieueffectenrapport dat is opgesteld onder verantwoordelijkheid en op kosten van de aanvrager. De aanvraag wordt onderworpen aan een milieueffectenbeoordeling.

Het milieueffectenrapport wordt opgesteld en de milieueffectenbeoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig de door de Koning, op gezamenlijke

janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et les montants visés aux articles 57 et 58 de la même loi " sont insérés entre les mots " les amendes visées a l'article 30 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires " et les mots " Nature des dépenses autorisées ".

Art. 81. La loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution est abrogée dans la mesure où elle s'applique à la mer territoriale.

Art. 82. La loi du 8 février 1978 portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et des annexes, faites à Oslo le 15 février 1972, et du Protocole modifiant la Convention, fait à Oslo le 2 mars 1983, et ses arrêtés d'exécution sont abrogés.

voordracht van de minister die de Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, vastgestelde regels in verband met de procedure, de inhoud en de vorm.

De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een continu onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

§ 3. De minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, brengt advies uit over het milieueffectenrapport en de resultaten van de milieueffectenbeoordeling.

Concessies, machtigingen, verlengingen of vernieuwingen kunnen slechts worden toegestaan mits het gunstig advies van de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft.

Bij aanvragen en aanvragen tot verlenging of vernieuwing van een concessie of machtiging zal worden rekening gehouden met de resultaten van het continu onderzoek.

Indien uit het continu onderzoek blijkt dat de betrokken activiteiten onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de sedimentafzettingen of voor het mariene milieu hebben, kan de concessie of machtiging, geheel of gedeeltelijk, opgeheven of geschorst worden.

§ 4. De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een vergoeding volgens de modaliteiten die bepaald worden in de concessiebesluiten, voor de uitvoering van het continu onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

§ 5. De Koning stelt op gezamenlijke voordracht van de minister die de Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, een raadgevende commissie in om de coördinatie te verzekeren tussen de administraties die betrokken zijn bij het beheer van de exploratie en de exploitatie van het continentaal plat en de territoriale zee.

Om de drie jaar wordt een overzichtsrapport met de resultaten van het continue onderzoek aan de commissie voorgelegd.

De commissie heeft onder andere volgende specifieke opdrachten :

- het coördineren van de onderzoeken van de concessieaanvragen en het formuleren van een advies over deze aanvragen;
- het opvolgen van de verschillende studies die uitgevoerd worden naar de invloed van de zandwinningen op het continentaal plat;
- het onderzoek van het driejaarlijks rapport;
- het adviseren van corrigerende maatregelen indien een negatieve invloed zou worden vastgesteld, en;

- het formuleren van beleidsvoorbereidende adviezen in verband met alle aspecten die verband houden met de zandwinnings.

De Koning kan de werkingsmodaliteiten en werkingskosten van de commissie vaststellen."

Art. 80. In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, wordt in de rubriek "25-4 Fonds Leefmilieu" tussen de woorden "de geldboeten bedoeld in artikel 30 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen" en "Aard van de gemachtigde uitgaven" de woorden "het herstel bedoeld in artikel 40 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en de geldsommen bedoeld in de artikelen 57 en 58 van dezelfde wet" ingevoegd.

Art. 81. De wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging wordt opgeheven, in zoverre ze van toepassing is op de territoriale zee.

Art. 82. De wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen en van de Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972, en van het Protocol tot wijziging van dat Verdrag, opgemaakt te Oslo op 2 maart 1983 en zijn uitvoeringsbesluiten, worden opgeheven.

22 APRIL 1999. - Wet betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee

22 AVRIL 1999. - Loi concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord

Artikel 1. Deze wet regelt aangelegenheden zoals bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Article 1. La présente loi règle des matières visées à l'article 77 de la Constitution.

HOOFDSTUK I. - De exclusieve economische zone.

CHAPITRE I. - La zone économique exclusive.

Art. 2. Buiten de Belgische territoriale zee en hieraan grenzend, wordt een exclusieve economische zone, hierna aangeduid als EEZ, ingesteld die de wateren boven de zeebodem, de zeebodem en de ondergrond daarvan omvat.

Art. 2. Il est établi, au-delà de la mer territoriale de la Belgique et adjacente à celle-ci, une zone économique exclusive, désignée ci-après par le sigle ZEE, comprenant les eaux surjacentes aux fonds marins, les fonds marins et leur sous-sol.

Art. 3. De EEZ van België omvat het deel van de Noordzee waarvan de buitengrens wordt bepaald door een lijn bestaande uit segmenten die de volgende, in coördinaten uitgedrukte punten, verbindt, in de volgorde zoals hieronder aangegeven:

Art. 3. La ZEE de la Belgique couvre la partie de la mer du Nord dont la délimitation extérieure est constituée par une ligne composée de segments qui relie, dans l'ordre où ils sont énumérés, les points ci-après définis par leurs coordonnées :

1. 51°16'09"N 02°23'25" O
2. 51°33'28"N 02°14'18" O
3. 51°36'47"N 02°15'12" O
4. 51°48'18"N 02°28'54" O
5. 51°52'34,012"N 02°32'21,599" O
6. 51°33'06"N 03°04'53" O

1. 51°16'09"N 02°23'25"E
2. 51°33'28"N 02°14'18"E
3. 51°36'47"N 02°15'12"E
4. 51°48'18"N 02°28'54"E
5. 51°52'34,012"N 02°32'21,599"E
6. 51°33'06"N 03°04'53"E

De ligging van de in dit artikel opgesomde punten is uitgedrukt in breedte en lengte volgens het Europees geodetisch systeem (1e vereffening 1950).

Les positions des points énumérés dans le présent article sont exprimées en latitudes et longitudes dans le système géodésique européen (1er règlement 1950).

HOOFDSTUK II. - Rechtsregime van de exclusieve economische zone

CHAPITRE II. - Régime juridique de la zone économique exclusive

Art. 4. De EEZ is onderworpen aan het bijzonder rechtsregime ingesteld bij deze wet. In de EEZ bezit het Koninkrijk België:

Art. 4. La ZEE est soumise au régime juridique particulier établi par la présente loi. Dans la ZEE, le Royaume de Belgique exerce :

- 1) soevereine rechten ten behoeve van de exploratie en exploitatie, het behoud en het beheer van de natuurlijke rijkdommen, levend en niet-levend, van de wateren boven de zeebodem en van de zeebodem en de ondergrond daarvan, en met betrekking tot andere activiteiten voor de economische exploratie en exploitatie van de zone, zoals de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden;
- 2) rechtsmacht ten aanzien van:
 - a. de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen;
 - b. het wetenschappelijk zeeonderzoek;
 - c. de bescherming en het behoud van het mariene milieu;
- 3) andere rechten overeenkomstig het internationaal recht.

- 1) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;
- 2) juridiction en ce qui concerne :
 - a. la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;
 - b. la recherche scientifique marine;
 - c. la protection et la préservation du milieu marin;
- 3) d'autres droits prévus par le droit international.

Art. 5. Bij het uitoefenen van haar rechten in de EEZ houdt België terdege rekening met de rechten en plichten van andere Staten in het bijzonder met de

Art. 5. Lorsque, dans sa ZEE, la Belgique exerce ses droits, elle tient dûment compte des droits et obligations des autres états en ce qui concerne

vrijheid van de scheepvaart en het overvliegen, de vrijheid van onderzeese kabels en pijpleidingen te leggen alsook met de vrijheid de zee te gebruiken voor andere internationaal rechtmatige doeleinden met betrekking tot deze vrijheden en verenigbaar met andere bepalingen van het internationaal recht.

HOOFDSTUK III. - Over levende rijkdommen en visvangst

Afdeling I.

Art. 6. Artikel 1, eerste lid, van de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee, gewijzigd bij de wet van 18 juli 1973, wordt vervangen door de volgende bepaling:

" De Koning neemt de nodige maatregelen ter bescherming van de biologische hulpbronnen zowel in volle zee als in de exclusieve economische zone en in de territoriale zee. "

Art. 7. Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 2. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie zijn de waterschouten en hun agenten, de ambtenaren en agenten van de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de gezagvoerders van de visserijwachtvaartuigen of hun aangestelden, de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat of hun aangestelden, de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine en de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen binnen de grenzen van artikel 168 van de algemene wet inzake de douane en accijnzen van 18 juli 1977, gelast te waken over de toepassing van de krachtens artikel 1 voorgeschreven maatregelen en, onder meer, overtredingen daarvan op te sporen en ze vast te stellen in processenverbaal die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.

Zij hebben te dien einde het recht zich te allen tijde aan boord der vissersvaartuigen te begeven, de overlegging van alle scheepspapieren en alle bewijsstukken te eisen alsmede zich te begeven in alle lokalen en plaatsen aan boord waar zich visserijproducten of vistuig kunnen bevinden. Zij mogen alle documenten en bewijsstukken voor onderzoek in beslag nemen.

In geval van ontdekking op heterdaad mogen zij, met het doel een vervolging in te stellen en met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het

notamment la liberté de navigation et de survol, la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec d'autres dispositions du droit international.

CHAPITRE III. - Des ressources vivantes et de la pêche

Section I.

Art. 6. L'article 1er, alinéa 1er de la loi du 12 avril 1957 autorisant le Roi à prescrire des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques de la mer, modifié par la loi du 18 juillet 1973, est remplacé par la disposition suivante :

" Le Roi prend les mesures nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques tant en haute mer que dans la zone économique exclusive et dans la mer territoriale. "

Art. 7. L'article 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

" Art. 2. § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et agents du Service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'agriculture dans ses attributions, les commandants des bâtiments garde-pêche ou leurs préposés, les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'état ou leurs préposés, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet et les agents de l'Administration des Douanes et Accises dans les limites de l'article 168 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 sont chargés de veiller à l'application des mesures prescrites en vertu de l'article 1er, et, notamment, de rechercher les infractions et de les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils peuvent, à cette fin, visiter en tout temps les bateaux de pêche, exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives ainsi que pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord où des engins ou produits de pêche peuvent se trouver. Ils peuvent saisir tous les documents et pièces justificatives pour examen.

En cas de flagrant délit, ils peuvent, aux fins d'engager des poursuites et avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant et, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen op kosten en risico van de eigenaar of exploitant en, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of exploitant aan de ketting leggen.

In geval zij ernstige redenen hebben om te geloven dat er inbreuken zijn begaan, mogen zij, met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant. Wanneer vervolgens een inbreuk wordt vastgesteld, mogen zij, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of de exploitant aan de ketting leggen.

Wanneer een vissersvaartuig in overeenstemming met de beschikkingen van deze wet aan de ketting is gelegd, wordt het vissersvaartuig onmiddellijk vrijgegeven in ruil voor het stellen door de eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze in bewaring geeft bij een gerechtelijk agentschap van de Deposito- en Consignatiekas.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing alsmede alle andere kosten worden op de borgsom verhaald. Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald. De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgsom gevoegd.

In geval van het aan de ketting leggen van een vreemd vissersvaartuig, wordt de vlaggestaat via zijn diplomatieke vertegenwoordiger onverwijld in kennis gesteld van de genomen maatregelen en van de eventuele daarna opgelegde straffen.

§ 2. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, hebben zij bovendien het recht onmiddellijk beslag te leggen op de visserijproducten, het vistuig en andere productiemiddelen. Ze mogen de in beslag genomen visserijproducten terug in zee doen werpen.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten, die in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen en voor zover zulks verenigbaar is met de volksgezondheid, openbaar verkopen. De ontvangen som wordt op de griffie van de bevoegde rechtbank gedeponereerd totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van de in beslag genomen visserijproducten zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

Dans le cas où ils ont des raisons sérieuses de croire que des infractions ont été commises, ils peuvent, avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant. Si une infraction est ensuite constatée, ils peuvent, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Lorsqu'il est procédé à la mise à la chaîne d'un bateau de pêche .

conformément aux dispositions de la présente loi, le bateau de pêche est immédiatement relâché en échange du dépôt par le propriétaire ou la personne agissant pour son compte, d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur au montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels. La caution ou la garantie bancaire sera versée, contre remise d'un recu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera auprès d'une agence judiciaire de la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'amende prononcée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée ainsi que tout autres frais sont récupérés sur le cautionnement. La partie restante est immédiatement restituée. Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

Dans le cas de la mise à la chaîne d'un bateau de pêche étranger, l'état du pavillon est notifié sans délai par l'intermédiaire de son représentant diplomatique des mesures prises ainsi que des sanctions qui seraient prononcées par la suite.

§ 2. Lorsqu'une infraction est constatée, ils peuvent de plus procéder à la saisie immédiate des produits de la pêche, des engins de pêche et d'autres moyens de production. Ils peuvent faire rejeter en mer les produits de la pêche saisis.

Ils peuvent vendre publiquement les produits de la pêche saisis qui peuvent être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et pour autant que ceci soit compatible avec la santé publique. La somme obtenue est déposée au greffe du tribunal compétent jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des produits de la pêche saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

Ils peuvent remettre à un établissement charitable ou destiner à un autre but, les produits de la pêche saisis qui ne peuvent pas être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur mais qui satisfont aux impératifs de la santé publique.

Si les produits de la pêche saisis ne satisfont pas aux

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten die niet in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen maar die voldoen aan de eisen van de volksgezondheid schenken aan een instelling van weldadigheid of tot een ander gebruik bestemmen.

Indien de in beslag genomen visserijproducten niet voldoen aan de eisen van de volksgezondheid, mogen ze niet voor menselijke consumptie in aanmerking komen en moeten ze ontaard, verwerkt en tot een ander gebruik bestemd, hetzij vernietigd worden, alles op kosten van de overtreder.

Zij mogen het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen teruggeven aan de overtreder tegen het stellen van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan één vijfde van de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen.

Evenwel kan van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt worden indien het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering.

Het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen worden in bewaring gegeven bij de griffie van de bevoegde rechtbank. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze op de griffie van de rechtbank deponeert totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

§ 3. Bij veroordeling kan de rechtbank altijd de verbeurdverklaring van de in beslag genomen visserijproducten, vistuig en andere productiemiddelen bevelen.

De verbeurdverklaring wordt steeds uitgesproken en de vernietiging wordt steeds bevolen wanneer het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering en wanneer de aard van het visserijproduct dit vergt.

De vernietiging door de rechtbank bevolen, gebeurt op kosten van de veroordeelde. "

Art. 8. Artikel 3 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 23 februari 1971, wordt vervangen door de volgende bepaling

" Art. 3. Wordt gestraft met geldboete van duizend vijfhonderd frank tot honderdduizend frank:

1° hij die krachtens deze wet genomen besluiten overtreedt;

2° hij die zich verzet tegen bezoeken, inspecties,

impératifs de la santé publique, ils ne peuvent pas entrer en compte pour la consommation humaine et doivent être dénaturés, transformés et destinés à d'autres emplois, ou bien détruits, le tout aux frais du contrevenant.

Ils peuvent restituer les engins de pêche et les autres moyens de production saisis au contrevenant, contre le dépôt d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à un cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels.

Cette possibilité ne peut toutefois pas être utilisée s'il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur.

Les engins de pêche et les autres moyens de production saisis sont mis sous séquestre au greffe du tribunal compétent. La caution ou la garantie bancaire sera déposée, contre remise d'un reçu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera au greffe du tribunal jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des engins de pêche et des autres moyens de production saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

§ 3. En cas de condamnation, le tribunal peut toujours ordonner la confiscation des produits de la pêche, des engins de pêche et des autres moyens de production saisis.

La confiscation est toujours prononcée et la destruction est toujours ordonnée dans le cas où il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et dans le cas où la nature du produit de la pêche l'impose.

La destruction ordonnée par le tribunal se fait aux frais du condamné. "

Art. 8. L'article 3 de la même loi, modifié par la loi du 23 février 1971, est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 3. Est puni d'une amende de mille cinq cents francs à cent mille francs :

1° celui qui contrevient aux arrêtés pris en vertu de la présente loi;

2° celui qui s'oppose aux visites, inspections, contrôles, prises d'échantillons ou demandes de renseignements ou de documents par les autorités visées à l'article 2, § 1er;

3° celui qui, sciemment, fournit des renseignements ou documents inexacts;

4° celui qui refuse de se conformer aux ordres donnés, par les autorités visées à l'article 2, § 1er, en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

controles, monsternemingen of vragen naar inlichtingen of documenten door de in artikel 2, § 1 bedoelde overheden;

3° hij die wetens onjuiste inlichtingen of documenten verstrekt;

4° hij die weigert te gehoorzamen aan de bevelen welke door de in artikel 2, § 1 bedoelde overheden krachtens deze wet of haar uitvoeringsbesluiten worden gegeven.

Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete voorzien in dit artikel, of met één van die straffen alleen, diegene die in de territoriale zee een in het eerste lid vermelde overtreding begaat.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang of bij herhaling binnen drie jaar na de vorige veroordeling wegens één der misdrijven bedoeld in het eerste en het tweede lid, kunnen de hierboven voorziene straffen tot het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hij wordt tevens veroordeeld tot betaling van alle gemaakte kosten met inbegrip van de kosten voortvloeiend uit de inbeslagname van vistuig en productiemiddelen.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in dit artikel bepaalde misdrijven van toepassing. "

Art. 9. Artikel 4 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 4. Alleen de correctionele rechtbanken van Antwerpen, Brugge, Brussel en Veurne zijn bevoegd om kennis te nemen van de inbreuken tegen deze wet en haar uitvoeringsbesluiten. "

Afdeling II.

Art. 10. Artikel 1 van de wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone, wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Artikel 1. Buiten de Belgische territoriale zee wordt een nationale visserijzone ingesteld waarvan de grenzen deze zijn van de exclusieve economische zone. "

Art. 11. Artikel 3, tweede lid van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende lid:

" Dit verbod geldt evenwel onder voorbehoud van de rechten die voor vreemde schepen voortvloeien uit het Verdrag tot oprichting van de Europese Unie en uit de terzake toepasselijke regels van het internationaal recht. "

Art. 12. Artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 30 juni 1983, wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 4. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de

Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende prévue au présent article ou de l'une de ces peines seulement, celui qui commet dans la mer territoriale une infraction mentionnée au premier alinéa.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil ou en cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation pour une des infractions visées aux premier et deuxième alinéas, les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Il est également condamné au paiement de tous les frais encourus, y compris les frais résultant de la saisie des engins de pêche et des moyens de production.

Les dispositions du livre premier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par le présent article. "

Art. 9. L'article 4 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

" Art. 4. Les tribunaux correctionnels d'Anvers, de Bruges, de Bruxelles et de Furnes sont seuls compétents pour connaître des infractions à cette loi et à ses arrêtés d'exécution. "

Section II.

Art. 10. L'article 1er de la loi du 10 octobre 1978 portant établissement d'une zone de pêche de la Belgique est remplacé par la disposition suivante:

" Article 1. Il est établi, au-delà de la mer territoriale de la Belgique, une zone de pêche nationale dont les limites sont celles de la zone économique exclusive. "

Art. 11. L'article 3, deuxième alinéa de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :

" Cette interdiction vaut sous réserve des droits qui, pour les navires étrangers, découlent du Traité sur l'Union Européenne et des règles du droit international applicables en la matière. "

Art. 12. L'article 4 de la même loi, modifié par la loi du 30 juin 1983 est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 4. § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et agents du Service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'agriculture dans ses attributions, les commandants des bâtiments garde-pêche ou leurs préposés, les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat ou leurs préposés, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet et les agents de l'Administration des Douanes et Accises dans les limites de l'article

officiëren van de gerechtelijke politie zijn de waterschouten en hun agenten, de ambtenaren en agenten van de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de gezagvoerders van de visserijwachtvaartuigen of hun aangestelden, de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat of hun aangestelden, de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine en de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen binnen de grenzen van artikel 168 van de algemene wet inzake de douane en accijnzen van 18 juli 1977 belast met het toezicht op de toepassing van deze wet en krachtens deze wet genomen besluiten en, onder meer, overtredingen daarvan op te sporen en ze vast te stellen in processen-verbaal die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.

Zij hebben te dien einde het recht zich te allen tijde aan boord der vissersvaartuigen te begeven, de overlegging van alle scheepspapieren en alle bewijsstukken te eisen alsmede zich te begeven in alle lokalen en plaatsen aan boord waar zich visserijproducten of vistuig kunnen bevinden. Zij mogen alle documenten en bewijsstukken voor onderzoek in beslag nemen.

In geval van ontdekking op heterdaad mogen zij, met het doel een vervolging in te stellen en met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen op kosten en risico van de

eigenaar of exploitant en, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of exploitant aan de ketting leggen.

In geval zij ernstige redenen hebben om te geloven dat er inbreuken zijn begaan, mogen zij, met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant. Wanneer vervolgens een inbreuk wordt vastgesteld, mogen zij, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of de exploitant aan de ketting leggen.

§ 2. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, hebben zij bovendien het recht onmiddellijk beslag te leggen op de visserijproducten, het vistuig en andere productiemiddelen. Ze mogen de in beslag genomen visserijproducten terug in zee doen werpen.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten, die in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen en voor zover zulks verenigbaar is met de volksgezondheid, openbaar verkopen. De ontvangen som wordt op de griffie van de bevoegde

168 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 sont chargés de veiller à l'application de la présente loi et des arrêtés pris en vertu de celle-ci et, notamment, de rechercher les infractions et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils peuvent, à cette fin, visiter en tout temps les bateaux de pêche, exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives ainsi que pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord où des engins ou produits de pêche peuvent se trouver. Ils peuvent saisir tous les documents et pièces justificatives pour examen.

En cas de flagrant délit, ils peuvent, aux fins d'engager des poursuites et avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant et, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Dans le cas où ils ont des raisons sérieuses de croire que des infractions ont été commises, ils peuvent avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant. Si une infraction est ensuite constatée, ils peuvent, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

§ 2. Lorsqu'une infraction est constatée, ils peuvent de plus procéder à la saisie immédiate des produits de la pêche et des engins de pêche et autres moyens de production. Ils peuvent faire rejeter en mer les produits de la pêche saisis.

Ils peuvent vendre publiquement les produits de la pêche saisis qui peuvent être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et pour autant que ceci soit compatible avec la santé publique. La somme obtenue est déposée au greffe du tribunal compétent jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des produits de la pêche saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

Ils peuvent remettre à un établissement charitable ou destiner à un autre but, les produits de la pêche saisis qui ne peuvent pas être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur mais qui satisfont aux impératifs de la santé publique.

Si les produits de la pêche saisis ne satisfont pas aux impératifs de la santé publique, ils ne peuvent pas entrer en compte pour la consommation humaine et doivent être dénaturés, transformés et destinés à d'autres emplois, ou bien détruits, le tout aux frais du

rechtbank gedeponereerd totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van de in beslag genomen visserijproducten zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten die niet in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen, maar die voldoen aan de eisen van de volksgezondheid schenken aan een instelling van weldadigheid of tot een ander gebruik bestemmen.

Indien de in beslag genomen visserijproducten niet voldoen aan de eisen van de volksgezondheid, mogen ze niet voor menselijke consumptie in aanmerking komen en moeten ze ontaard, verwerkt en tot een ander gebruik bestemd, hetzij vernietigd worden, alles op kosten van de overtreder.

Zij mogen het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen teruggeven aan de overtreder tegen het stellen van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan één vijfde van de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen.

Evenwel kan van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt worden indien het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering.

Het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen worden in bewaring gegeven bij de griffie van de bevoegde rechtbank. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze op de griffie van de rechtbank deponeert totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

§ 3. Bij veroordeling kan de rechtbank altijd de verbeurdverklaring van de in beslag genomen visserijproducten, vistuig en andere productiemiddelen bevelen.

De verbeurdverklaring wordt steeds uitgesproken en de vernietiging wordt steeds bevolen wanneer het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering en wanneer de aard van het visserijproduct dit vergt.

De vernietiging door de rechtbank bevolen, gebeurt op kosten van de veroordeelde. "

Art. 13. Artikel 5 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 5. Wanneer een vissersvaartuig in

contrevenant.

Ils peuvent restituer les engins de pêche et les autres moyens de production saisis au contrevenant, contre le dépôt d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels.

Cette possibilité ne peut toutefois pas être utilisée s'il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur.

Les engins de pêche et les autres moyens de production saisis sont mis sous séquestre au greffe du tribunal compétent. La caution ou la garantie bancaire sera déposée entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera au greffe du tribunal jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des engins de pêche et des autres moyens de production saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

§ 3. En cas de condamnation, le tribunal peut toujours ordonner la confiscation des produits de la pêche, des engins de pêche et des autres moyens de production saisis.

La confiscation est toujours prononcée et la destruction est toujours ordonnée dans le cas où il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et dans le cas où la nature du produit de la pêche l'impose.

La destruction ordonnée par le tribunal se fait aux frais du condamné. "

Art. 13. L'article 5 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 5. Lorsqu'il est procédé à la mise à la chaîne d'un bateau de pêche conformément aux dispositions de la présente loi, le bateau de pêche est immédiatement relâché en échange du dépôt par le propriétaire ou la personne agissant pour son compte, d'une caution ou d'une garantie accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels. La caution ou la garantie bancaire sera versée, contre remise d'un reçu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera auprès d'une agence judiciaire de la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'amende prononcée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée ainsi que tout autres frais sont récupérés sur le cautionnement. La partie restante est immédiatement restituée. Les intérêts de

overeenstemming met de beschikkingen van deze wet aan de ketting is gelegd, wordt het vissersvaartuig onmiddellijk vrijgegeven in ruil voor het stellen door de eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze in bewaring geeft bij een gerechtelijk agentschap van de Deposito- en Consignatiekas.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing alsmede alle andere kosten, worden op de borgsom verhaald. Het overblijvend gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald. De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgsom gevoegd.

In geval van het aan de ketting leggen van een vreemd vissersvaartuig, wordt de vlaggestaat via zijn diplomatieke vertegenwoordiger onverwijld in kennis gesteld van de genomen maatregelen en van de eventuele daarna opgelegde straffen. "

Art. 14. Artikel 6 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 30 juni 1983, wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 6. Wordt gestraft met geldboete van duizend vijfhonderd frank tot honderdduizend frank:

1° hij die deze wet of de krachtens deze wet genomen besluiten overtreedt;

2° hij die zich verzet tegen bezoeken, inspecties, controles, monsternemingen of vragen naar inlichtingen of documenten door de in artikel 4, paragraaf 1 bedoelde overheden;

3° hij die wetens onjuiste inlichtingen of documenten verstrekt;

4° hij die weigert te gehoorzamen aan de bevelen welke door de in artikel 4, paragraaf 1 bedoelde overheden krachtens deze wet of haar uitvoeringsbesluiten worden gegeven.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang of bij herhaling binnen drie jaar na de vorige veroordeling wegens één der misdrijven bedoeld in het eerste lid, kunnen de hierboven voorziene straffen tot het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hij wordt tevens veroordeeld tot betaling van alle gemaakte kosten, met inbegrip van de kosten voortvloeiend uit de inbeslagname van vistuig en productiemiddelen.

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in dit artikel bepaalde misdrijven van toepassing. "

la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

Dans les cas de la mise à la chaîne d'un bateau de pêche étranger, l'état du pavillon est notifié sans délai par l'intermédiaire de son représentant diplomatique des mesures prises ainsi que des sanctions qui seraient prononcées par la suite. "

Art. 14. L'article 6 de la même loi, modifié par la loi du 30 juin 1983, est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 6. Est puni d'une amende de mille cinq cents francs à cent mille francs :

1° celui qui contrevient à cette loi ou aux arrêtés pris en vertu de la présente loi;

2° celui qui s'oppose aux visites, inspections, contrôles, prises d'échantillons ou demandes de renseignements ou de documents par les autorités visées à l'article 4, paragraphe 1er;

3° celui qui, sciemment, fournit des renseignements ou documents inexacts;

4° celui qui refuse de se conformer aux ordres donnés, par les autorités visées à l'article 4, paragraphe 1er en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil ou en cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation pour une des infractions visées au premier alinéa, les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Il est également condamné au paiement de tous les frais encourus, y compris les frais résultant de la saisie des engins de pêche et des moyens de production.

Les dispositions du Livre premier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par le présent article. "

Art. 15. L'article 7 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 7. Les tribunaux correctionnels d'Anvers, de Bruges, de Bruxelles et de Furnes sont seuls compétents pour connaître des infractions à cette loi et à ses arrêtés d'exécution. "

Section III.

Art. 16. L'intitulé de la loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans les eaux territoriales est remplacé par l'intitulé suivant :

" Loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans la mer territoriale "

Art. 17. L'article 1er de la même loi est remplacé par la disposition suivante

" Article 1. L'exercice de la pêche dans la mer territoriale tombe sous la juridiction belge.

Art. 15. Artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 7. Alleen de correctionele rechtbanken van Antwerpen, Brugge, Brussel en Veurne zijn bevoegd om kennis te nemen van de inbreuken tegen deze wet en haar uitvoeringsbesluiten. ".

Afdeling III.

Art. 16. Het opschrift van de wet van 19 augustus 1891 betreffende de zeevisvangst in de territoriale wateren, wordt vervangen door het volgende opschrift:

" Wet van 19 augustus 1891 betreffende de zeevisserij in de territoriale zee ".

Art. 17. Artikel 1 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Artikel 1. Het uitoefenen van de visserij in de territoriale zee valt onder de rechtsmacht van België. Worden als daden van visserij beschouwd:

1. het vangen of de poging tot het vangen van vis, week- of schaaldieren;
2. het vernietigen of wegnemen van kuit, van het broedsel en het oesterbroed.

Voor vreemde vissersvaartuigen geldt visserijverbod in de territoriale zee.

Dit verbod geldt evenwel onder voorbehoud van de rechten die voor vreemde schepen voortvloeien uit het Verdrag tot oprichting van de Europese Unie en uit de terzake toepasselijke regels van het internationaal recht. ".

Art. 18. Artikel 3 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 3. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie zijn de waterschouten en hun agenten, de ambtenaren en agenten van de Dienst Zeevisserij van het Ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de gezagvoerders van de visserijwachtvaartuigen of hun aangestelden, de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat of hun aangestelden, de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine en de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen binnen de grenzen van artikel 168 van de algemene wet inzake de douane en accijnzen van 18 juli 1977, belast met het toezicht op de toepassing van deze wet of van zijn uitvoeringsbesluiten en, onder meer, overtredingen daarvan op te sporen en ze vast te stellen in processen-verbaal die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.

Zij hebben te dien einde het recht zich te allen tijde

Sont considérés comme faits de pêche :

1. la capture ou la tentative de capture de tout poisson, mollusque ou crustacé;
2. la destruction ou l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain.

Pour les bateaux de pêche étrangers, la pêche est interdite dans la mer territoriale.

Cette interdiction vaut sous réserve des droits qui, pour les navires étrangers, découlent du Traité sur l'Union européenne et des règles du droit international applicables en la matière. ".

Art. 18. L'article 3 de la même loi est remplacé par la disposition suivante

" Art. 3. § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et agents du Service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'agriculture dans ses attributions, les commandants des bâtiments garde-pêche ou leurs préposés, les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'état ou leurs préposés, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet et les agents de l'Administration des Douanes et Accises dans les limites de l'article 168 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 sont chargés de veiller à l'application de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution et, notamment, de rechercher les infractions et de les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils peuvent, à cette fin, visiter en tout temps les bateaux de pêche, exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives ainsi que pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord où des engins ou produits de pêche peuvent se trouver. Ils peuvent saisir tous les documents et pièces justificatives pour examen.

En cas de flagrant délit, ils peuvent, aux fins d'engager des poursuites et avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant et, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

Dans le cas où ils ont des raisons sérieuses de croire que des infractions ont été commises, ils peuvent avec le consentement du procureur du Roi du tribunal de première instance de Bruges, diriger ou faire diriger le bateau de pêche vers un port belge, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant. Si une infraction est ensuite constatée, ils peuvent, dans la mesure du nécessaire, le mettre à la chaîne à la charge et aux risques du propriétaire ou de l'exploitant.

aan boord der vissersvaartuigen te begeven, de overlegging van alle scheepspapieren en alle bewijsstukken te eisen alsmede zich te begeven in alle lokalen en plaatsen aan boord waar zich visserijproducten of vistuig kunnen bevinden. Zij mogen alle documenten en bewijsstukken voor onderzoek in beslag nemen.

In geval van ontdekking op heterdaad mogen zij, met het doel een vervolging in te stellen en met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen op kosten en risico van de eigenaar of exploitant en, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of exploitant aan de ketting leggen.

In geval zij ernstige redenen hebben om te geloven dat er inbreuken zijn begaan, mogen zij, met instemming van de procureur des Konings bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge, het vissersvaartuig naar een Belgische haven opbrengen of laten opbrengen, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant. Wanneer vervolgens een inbreuk wordt vastgesteld,, mogen zij, voor zover nodig, het vissersvaartuig voor rekening en risico van de eigenaar of de exploitant aan de ketting leggen.

Wanneer een vissersvaartuig in overeenstemming met de beschikkingen van deze wet aan de ketting is gelegd, wordt het vissersvaartuig onmiddellijk vrijgegeven in ruil voor het stellen door de eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan de in deze wet vastgestelde maximumgeldboete, verhoogd met de opdecimen. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven, tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze in bewaring geeft bij een gerechtelijk agentschap van de Deposito- en Consignatiekas.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing alsmede alle andere kosten worden op de borgsom verhaald. Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald. De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgsom gevoegd.

In geval van het aan de ketting leggen van een vreemd vissersvaartuig, wordt de vlaggestaat via zijn diplomatieke vertegenwoordiger onverwijld in kennis gesteld van de genomen maatregelen en van de eventuele daarna opgelegde straffen.

§ 2. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, hebben zij bovendien het recht onmiddellijk beslag te leggen op de visserijproducten, het vistuig en andere productiemiddelen. Ze mogen de in beslag genomen visserijproducten terug in zee doen werpen.

Lorsqu'il est procédé à la mise à la chaîne d'un bateau de pêche conformément aux dispositions de la présente loi, le bateau de pêche est immédiatement relâché en échange d'un dépôt par le propriétaire ou la personne agissant pour son compte, d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels. La caution ou la garantie bancaire sera versée, contre remise d'un reçu, entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera auprès d'une agence judiciaire de la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'amende prononcée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée ainsi que tout autres frais sont récupérés sur le cautionnement. La partie restante est immédiatement restituée. Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

Dans le cas de la mise à la chaîne d'un bateau de pêche étranger, l'état du pavillon est notifié sans délai par l'intermédiaire de son représentant diplomatique des mesures prises ainsi que des sanctions qui seraient prononcées par la suite.

§ 2. Lorsque une infraction est constatée, ils peuvent de plus procéder à la saisie immédiate des produits de la pêche, des engins de pêche et d'autres moyens de production. Ils peuvent faire rejeter en mer les produits de la pêche saisis.

Ils peuvent vendre publiquement les produits de la pêche saisis qui peuvent être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et pour autant que ceci soit compatible avec la santé publique. La somme obtenue est déposée au greffe du tribunal compétent jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des produits de la pêche saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

Ils peuvent remettre à un établissement charitable ou destiner à un autre but, les produits de la pêche saisis qui ne peuvent pas être mis sur le marché conformément aux réglementations européennes ou nationales en vigueur mais qui satisfont aux impératifs de la santé publique.

Si les produits de la pêche saisis ne satisfont pas aux impératifs de la santé publique, ils ne peuvent pas entrer en compte pour la consommation humaine et doivent être dénaturés, transformés et destinés à d'autres emplois, ou bien détruits, le tout aux frais du contrevenant.

Ils peuvent restituer les engins de pêche et les autres moyens de production saisis au contrevenant, contre le dépôt d'une caution ou d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten, die in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen en voor zover zulks verenigbaar is met de volksgezondheid, openbaar verkopen. De ontvangen som wordt op de griffie van de bevoegde rechtbank gedeponereerd totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van de in beslag genomen visserijproducten zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

Zij mogen de in beslag genomen visserijproducten die niet in de handel mogen worden gebracht overeenkomstig de geldende Europese of nationale reglementeringen, maar die voldoen aan de eisen van de volksgezondheid schenken aan een instelling van weldadigheid of tot een ander gebruik bestemmen.

Indien de in beslag genomen visserijproducten niet voldoen aan de eisen van de volksgezondheid, mogen ze niet voor menselijke consumptie in aanmerking komen en moeten ze ontaard, verwerkt en tot een ander gebruik bestemd, hetzij vernietigd worden, alles op kosten van de overtreder.

Zij mogen het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen teruggeven aan de overtreder tegen het stellen van een borgsom of een bankgarantie geboden door een in België gevestigde bank overeenkomende met een bedrag dat vastgesteld wordt door de verbalisant en niet meer mag belopen dan één vijfde van de in deze wet vastgestelde maximum geldboete, verhoogd met de opdecimen.

Evenwel kan van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt worden indien het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering.

Het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen worden in bewaring gegeven bij de griffie van de bevoegde rechtbank. De borgsom of de bankgarantie dient te worden afgegeven tegen afgifte van een ontvangstbewijs, in handen van de verbalisant die deze op de griffie van de rechtbank deponeert totdat over het misdrijf een eindbeslissing is genomen. Dit bedrag treedt in de plaats van het in beslag genomen vistuig en andere productiemiddelen zowel voor wat de verbeurdverklaring als voor wat de eventuele teruggave betreft.

§ 3. Bij veroordeling kan de rechtbank altijd de verbeurdverklaring van de in beslag genomen visserijproducten, vistuig en andere productiemiddelen bevelen.

De verbeurdverklaring wordt steeds uitgesproken en de vernietiging wordt steeds bevolen wanneer het vistuig of productiemiddelen betreft die niet voldoen aan de geldende Europese of nationale reglementering en wanneer de aard van het visserijproduct dit vergt.

Belgique correspondant à un montant fixé par l'agent verbalisant et qui ne peut pas être supérieur à une cinquième du montant maximum de l'amende prévue par la présente loi, augmenté des décimes additionnels.

Cette possibilité ne peut toutefois pas être utilisée s'il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur.

Les engins de pêche et les autres moyens de production saisis sont mis sous séquestre au greffe du tribunal. La caution ou la garantie bancaire sera déposée entre les mains de l'agent verbalisant qui la consignera au greffe du tribunal jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur le délit. Cette somme tient lieu des engins de pêche et des autres moyens de production saisis tant en ce qui concerne la confiscation que la restitution éventuelle.

§ 3. En cas de condamnation, le tribunal peut toujours ordonner la confiscation des produits de la pêche, des engins de pêche et des autres moyens de production saisis.

La confiscation est toujours prononcée et la destruction est toujours ordonnée dans le cas où il s'agit d'engins de pêche ou de moyens de production qui ne satisfont pas aux réglementations européennes ou nationales en vigueur et dans le cas où la nature du produit de la pêche l'impose.

La destruction ordonnée par le tribunal se fait aux frais du condamné. "

Art. 19. L'article 4 de la même loi est abrogé.

Art. 20. L'article 5 de la même loi est abrogé.

Art. 21. L'article 6 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 6. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de mille cinq cents francs à cent mille francs ou de l'une de ces peines seulement :

1° celui qui contrevient à cette loi ou aux arrêtés pris en vertu de la présente loi;

2° celui qui s'oppose aux visites, inspections, contrôles, prises d'échantillons ou demandes de renseignements ou de documents par les autorités visées à l'article 3, paragraphe 1er;

3° celui qui, sciemment, fournit des renseignements ou documents inexacts;

4° celui qui refuse de se conformer aux ordres donnés, par les autorités visées à l'article 3, paragraphe 1er, en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil ou en cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation pour une des infractions visées au premier alinéa, les peines

De vernietiging door de rechtbank bevolen, gebeurt op kosten van de veroordeelde. "

Art. 19. Artikel 4 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 20. Artikel 5 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 21. Artikel 6 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 6. Wordt gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot een jaar en met geldboete van duizend vijfhonderd frank tot honderdduizend frank, of met een van die straffen alleen:

1° hij die deze wet of krachtens deze wet genomen besluiten overtreedt;

2° hij die zich verzet tegen bezoeken, inspecties, controles, monsternemingen of vragen naar inlichtingen of documenten door de in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde overheden;

3° hij die wetens onjuiste inlichtingen of documenten verstrekt;

4° hij die weigert te gehoorzamen aan de bevelen welke door de in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde overheden krachtens deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten worden gegeven.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang of bij herhaling binnen drie jaar na de vorige veroordeling wegens één der misdrijven bedoeld in het eerste lid, kunnen de hierboven voorziene straffen tot het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hij wordt tevens veroordeeld tot betaling van alle gemaakte kosten, met inbegrip van de kosten voortvloeiend uit de inbeslagname van vistuig en productiemiddelen.

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in dit artikel bepaalde misdrijven van toepassing. "

Art. 22. Artikel 7 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 23. Artikel 9 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 9. Alleen de correctionele rechtbanken van Antwerpen, Brugge, Brussel en Veurne zijn bevoegd om kennis te nemen van de inbreuken tegen deze wet en haar uitvoeringsbesluiten. "

Art. 24. Artikel 10 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Afdeling IV.

Art. 25. Wat de activiteiten inzake visserij betreft, is de wet van 28 maart 1975 betreffende de handel in landbouw-, tuinbouw- en zeevisserijproducten eveneens van toepassing in de EEZ.

prévues ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Il est également condamné au paiement de tous les frais encourus, y compris les frais résultant de la saisie des engins de pêche et des moyens de production.

Les dispositions du Livre premier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par le présent article. "

Art. 22. L'article 7 de la même loi est abrogé.

Art. 23. L'article 9 de la même loi est remplacé par la disposition suivante

" Art. 9. Les tribunaux correctionnels d'Anvers, de Bruges, de Bruxelles et de Furnes sont seuls compétents pour connaître des infractions à cette loi et à ses arrêtés d'exécution. "

Art. 24. L'article 10 de la même loi est abrogé.

Section IV.

Art. 25. Pour ce qui concerne les activités relatives à la pêche, la loi du 28 mars 1975 relative au commerce des produits de l'agriculture, de l'horticulture et de la pêche maritime est également d'application dans la ZEE.

L'application des peines d'emprisonnement y prévues est exclue pour des infractions commises dans la ZEE.

CHAPITRE IV. - Des ressources non vivantes.

Art. 26. L'intitulé de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique est remplacé par l'intitulé suivant : " Loi sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental "

Art. 27. L'article 1er de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Article 1. Le Royaume de Belgique exerce sa souveraineté sur la mer territoriale et des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes. "

Art. 28. L'article 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 2. Le plateau continental de Belgique comprend le fond marin et le sous-sol des régions sous-marines, adjacentes aux côtes mais situées en dehors de la mer territoriale et dont la délimitation extérieure est constituée par une ligne composée de segments, qui relie, dans l'ordre où ils sont énumérés, les points ci-après définis par leurs coordonnées :

Toepassing van de aldaar voorziene gevangenisstraffen, is echter uitgesloten voor overtredingen van deze wet, gepleegd in de EEZ.

HOOFDSTUK IV. - Over niet-levende rijkdommen "

Art. 26. Het opschrift van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België wordt vervangen door het volgende opschrift: " Wet inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat ".

Art. 27. Artikel 1 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Artikel 1. Het Koninkrijk België oefent zijn soevereiniteit uit over de territoriale zee en soevereine rechten over het continentaal plat ter exploratie en ter exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen. "

Art. 28. Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 2. Het continentaal plat van België omvat de zeebodem en de ondergrond van de onder water gelegen gebieden die aan de kust aansluiten doch buiten de territoriale zee gelegen zijn en waarvan de buitengrens bepaald wordt door de lijn bestaande uit segmenten die de volgende, in coördinaten uitgedrukte punten, verbindt, in de volgorde zoals hieronder aangegeven:

1. 5116'09"N 0223'25"O
2. 5133'28"N 0214'18"O
3. 5136'47"N 0215'12"O
4. 5148'18"N 0228'54"O
5. 5152'34,012"N 0232'21,599"O
6. 51 33'06"N 0304'53"O

De ligging van de in dit artikel opgesomde punten is uitgedrukt in breedte en lengte volgens het Europees geodetisch systeem (1e vereffening 1950). "

Art. 29. In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het woord " zeebedding " wordt vervangen door het woord " zeebodem ";
- 2° het artikel wordt aangevuld met het volgende lid:
" Hij bepaalt eveneens de procedure voor de gedeeltelijke of gehele intrekking of overdracht van de concessie. "

Art. 30. Artikel 4 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 4. Voor het leggen van kabels of pijpleidingen - die in de territoriale zee of het nationaal grondgebied binnenkomen

1. 51°16'09"N 02°23'25"E
2. 51°33'28"N 02°14'18"E
3. 51°36'47"N 02°15'12"E
4. 51°48'18"N 02°28'54"E
5. 51°52'34,012"N 02°32'21,599"E
6. 51°33'06"N 03°04'53"E

Les positions des points énumérés dans le présent article sont exprimées en latitudes et longitudes dans le système géodésique européen (1er règlement 1950). "

Art. 29. à l'article 3 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

- 1° les mots " lit de la mer " sont remplacés par les mots " fonds marin ";
- 2° l'article est complété par l'alinéa suivant :
" Il détermine également la procédure à suivre pour le retrait ou le transfert partiel ou entier de la concession. "

Art. 30. L'article 4 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 4. La pose de câbles ou de pipelines - qui pénètrent dans la mer territoriale ou dans le territoire national - ou qui sont installés ou utilisés dans le cadre de l'exploration du plateau continental, de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non-vivantes ou d'exploitation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages relevant de la juridiction belge est subordonnée à l'obtention d'une autorisation qui est accordée ou retirée selon les modalités déterminées par le Roi.

Pour les pipelines, le tracé doit être approuvé par le Roi, compte tenu de l'exploration du plateau continental, de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes.

Le Roi peut imposer des mesures supplémentaires pour prévenir, réduire, ou lutter contre la pollution par les pipelines. "

Art. 31. A l'article 5 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

- 1° au premier alinéa, les mots " installations et autres dispositifs établis en haute mer " sont remplacés par les mots " îles artificielles, installations et autres dispositifs ";
- 2° au même alinéa, le mot " naturelles " est remplacé par les mots " minérales et autres ressources non vivantes ";
- 3° au troisième alinéa, les mots " eaux de la mer " sont remplacés par les mots " de la mer, de la flore, de la faune et de leurs habitats ".

- of die geplaatst of gebruikt worden in het kader van de exploratie van het continentaal plat, de exploitatie van de minerale en andere nietlevende rijkdommen daarvan of van de werkzaamheden van kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen die onder Belgische rechtsmacht vallen

is een machtiging vereist die wordt verleend of ingetrokken volgens de regels die de Koning bepaalt.

Voor pijpleidingen moet het tracé door de Koning goedgekeurd worden rekening houdend met de exploratie van het continentaal plat en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen daarvan.

De Koning kan bijkomende maatregelen opleggen om verontreiniging door pijpleidingen te voorkomen, verminderen, of bestrijden. "

Art. 31. In artikel 5 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden " in volle zee gevestigde " vervangen door de woorden " kunstmatige eilanden, installaties en andere inrichtingen ";

2° in hetzelfde lid wordt het woord " natuurlijke " vervangen door de woorden " minerale en andere niet-levende ";

3° in het derde lid worden de woorden " het zeewater en " vervangen door de woorden " de zee, de flora, de fauna en hun habitats alsook de ".

Art. 32. In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden tussen de woorden " voor iedere " en " op het continentaal plat " de woorden " in de territoriale zee of " ingevoegd;

2° in hetzelfde lid worden tussen de woorden " op het continentaal plat gelegen " en " installatie of inrichting " de woorden " kunstmatig eiland, "ingevoegd;

3° in het tweede lid worden tussen de woorden " de buitengrens van " en " de installatie " de woorden " het kunstmatig eiland " ingevoegd.

Art. 33. In artikel 7 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "in volle zee gevestigde " worden vervangen door de woorden " kunstmatige eilanden ";

2° tussen de woorden " die blijvend " en " op het continentaal plat " worden de woorden " in de territoriale zee of " ingevoegd;

3° de woorden " aan boord van deze " worden vervangen door de woorden " op de kunstmatige eilanden ".

Art. 34. In artikel 8, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden " aan boord van een in het

Art. 32. A l'article 6 de la même loi sont apportées les modifications suivantes.

1° au premier alinéa, les mots " île artificielle " sont insérés entre les mots " pour chaque " et " installation ou dispositif ";

2° au même alinéa, les mots " dans la mer territoriale ou " sont insérés entre les mots " situé " et " sur le plateau continental ";

3° au deuxième alinéa, les mots " îles artificielles " sont insérés entre les mots " du bord extérieur de ces " et " installations ou dispositifs ".

Art. 33. A l'article 7 de la même loi sont apportées les modifications suivantes

1° les mots " installations ou autres dispositifs, situés en haute mer " sont remplacés par les mots " îles artificielles, installations ou autres dispositifs ";

2° les mots " dans la mer territoriale ou " sont insérés entre les mots " fixés à demeure " et " sur le plateau continental ";

3° les mots " sur ces installations ou dispositifs " sont remplacés par les mots " sur ces îles artificielles; installations ou dispositifs ".

Art. 34. Dans l'article 8, premier alinéa, de la même loi, les mots " sur une installation ou un autre dispositif, visé à l'article précédent " sont remplacés par les mots " sur ces îles artificielles, installations ou dispositifs, visées par la présente loi ".

Art. 35. Dans l'article 9, premier alinéa, de la même loi, les mots " d'une île artificielle ou " sont insérés entre les mots " à l'égard " et " d'une installation ".

Art. 36. Un article 10, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi.

" Art. 10. Les infractions à la présente loi ou à ses arrêtés d'exécution sont punies, conformément aux articles 55 et 56 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord. "

CHAPITRE V. - Des îles artificielles, installations et ouvrages.

Art. 37. Dans la ZEE, la Belgique a juridiction exclusive sur les îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration.

Dans la mer territoriale, la Belgique a la souveraineté sur les îles artificielles, installations et ouvrages.

Art. 38. Les dispositions relatives aux îles artificielles, installations et ouvrages visées par la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources

voorafgaand artikel bedoelde " vervangen door de woorden " op een in deze wet bedoeld kunstmatig eiland ".

Art. 35. In artikel 9, eerste lid, van dezelfde wet worden tussen de woorden " ten aanzien van " en " een installatie " de woorden " een kunstmatig eiland " ingevoegd.

Art. 36. Een artikel 10, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd:

" Art. 10. De inbreuken op deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten, worden bestraft overeenkomstig de artikelen 55 en 56 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee ".

HOOFDSTUK V. - Over kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen.

Art. 37. België bezit in de EEZ uitsluitende rechtsmacht over kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen, met inbegrip van de wetten en voorschriften inzake douane, belastingen, volksgezondheid, veiligheid en immigratie.

In de territoriale zee heeft België de soevereiniteit over de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen.

Art. 38. De bepalingen betreffende kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen, zoals vervat in de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat, zijn eveneens van toepassing op kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen in de EEZ en de territoriale zee die voor andere doeleinden worden gebruikt dan de exploratie en exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen.

Art. 39. Installaties of inrichtingen in de EEZ die worden verlaten of die niet meer worden gebruikt, dienen te worden verwijderd onder meer ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart.

Deze bepaling is eveneens van toepassing in de territoriale zee.

HOOFDSTUK VI. - Over wetenschappelijk zeeonderzoek.

Art. 40. Elk wetenschappelijk zeeonderzoek in de territoriale zee en de EEZ, van welke aard ook, door een buitenlands schip, vliegtuig, drijvend tuig of onderwaterinstrument, is onderworpen aan de toestemming van de minister die de Buitenlandse Zaken onder zijn bevoegdheid heeft, die daartoe de betrokken ministers raadpleegt.

non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental, sont également d'application pour les îles artificielles, installations et ouvrages érigés dans la ZEE et la mer territoriale ayant d'autres fins que l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes.

Art. 39. Les installations ou ouvrages érigés dans la ZEE abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés notamment afin d'assurer la sécurité de la navigation. Cette disposition est également d'application dans la mer territoriale.

CHAPITRE VI. - De la recherche scientifique marine.

Art. 40. Toute recherche scientifique marine, de quelque nature que ce soit, menée dans la mer territoriale et la ZEE par un navire, aéronef, engin submersible ou instrument dérivant étranger, est soumise au consentement du ministre qui a les Affaires étrangères dans ses attributions, lequel consulte à cette fin les ministres concernés.

Art. 41. § 1er En vue de l'obtention du consentement visé à l'article 40, une demande est transmise par la voie diplomatique, au plus tard trois mois avant le début du projet envisagé. Le Roi détermine les informations qui doivent être jointes à cette demande.

§ 2. Si un projet de recherche scientifique marine est mis sur pied dans le cadre d'une organisation internationale à laquelle la Belgique est partie ou à laquelle la Belgique est liée par un accord bilatéral et qu'il a reçu l'approbation de la Belgique, la Belgique est sensée avoir accordé son consentement pour la recherche scientifique marine conduite dans la mer territoriale et la ZEE dans le cadre du projet, à moins qu'elle ne signifie son objection dans les deux mois après le dépôt de la demande officielle par voie diplomatique.

Art. 42. Outre l'obligation de satisfaire aux conditions prévues par le droit international, l'exécution de la recherche scientifique marine par des navires étrangers dans la mer territoriale et la ZEE est soumise à la législation belge relative à la protection et à la conservation du milieu marin.

Art. 43. § 1er La mise en place et l'utilisation dans la mer territoriale et la ZEE d'installations ou de matériel scientifiques de tout type sont subordonnées aux dispositions du chapitre VI.

§ 2. Les installations ou le matériel visés sont munis de marques d'identification indiquant l'état d'immatriculation ou l'organisation internationale à laquelle ils appartiennent, ainsi que les moyens de signalisation prescrits par le Roi.

Art. 41. § 1. Met het oog op het bekomen van de in artikel 40 bedoelde toestemming wordt een verzoek via diplomatieke weg overgemaakt uiterlijk drie maanden voor het begin van het in het vooruitzicht gestelde project. De Koning bepaalt de inlichtingen die bij deze aanvraag moeten gevoegd worden.

§ 2. Indien binnen het kader van een internationale organisatie, waarbij België partij is of waarmee België een bilaterale overeenkomst heeft, een project voor wetenschappelijk zeeonderzoek wordt uitgewerkt dat de goedkeuring van België wegdraagt, dan wordt België geacht toestemming te hebben verleend voor het verrichten van wetenschappelijk zeeonderzoek in de territoriale zee en de EEZ binnen het kader van dit project, tenzij binnen de twee maanden na het indienen van het officieel verzoek via diplomatieke weg België bezwaar heeft aangetekend.

Art. 42. Onverminderd de verplichting om aan de bij internationaal recht voorziene voorwaarden te voldoen, is het verrichten van wetenschappelijk zeeonderzoek door buitenlandse schepen in de territoriale zee en de EEZ onderworpen aan de Belgische wetgeving inzake de bescherming en het behoud van het mariene milieu.

Art. 43. § 1. De plaatsing en het gebruik in de territoriale zee en de EEZ van wetenschappelijke installaties of apparatuur, van welk type ook, zijn onderworpen aan de bepalingen van hoofdstuk VI.

§ 2. De bedoelde installaties en apparatuur dragen identificatiekenmerken waaruit de Staat van registratie of de internationale organisatie waaraan zij toebehoren blijkt, alsook de waarschuwingsseinen, voorgeschreven door de Koning.

§ 3. De bepalingen van dit artikel geven aan de bedoelde installaties en apparatuur niet het statuut van kunstmatig eiland.

Art. 44. Indien de werkzaamheden van het wetenschappelijk zeeonderzoek niet verricht worden overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk, zullen ze het voorwerp uitmaken van een opschorting of een beëindiging in de voorwaarden en volgens de bij internationaal recht voorziene modaliteiten.

Art. 45. De Koning bepaalt de bijkomende toepassingsgeschikkingen die de uitvoering van de bepalingen van dit hoofdstuk met zich kan meebrengen. De Koning kan afwijkingen voorzien in specifieke gevallen.

HOOFDSTUK VII. - Over de bescherming van het mariene milieu.

Art. 46. België oefent in de EEZ haar rechtsmacht

§ 3. Les dispositions du présent article ne confèrent pas le statut d'île artificielle aux installations et matériel visés.

Art. 44. S'il s'avère que les travaux de recherche scientifique marine ne sont pas conduits en conformité avec le prescrit du présent chapitre, ils font l'objet d'une suspension ou d'une cessation, dans les conditions et suivant les modalités prévues par le droit international.

Art. 45. Le Roi arrête les mesures additionnelles d'application que pourrait requérir la mise en oeuvre des dispositions de ce chapitre. Le Roi peut prévoir des dérogations dans des cas spécifiques.

CHAPITRE VII. - De la protection du milieu marin

Art. 46. La Belgique exerce dans la ZEE sa juridiction en matière de protection et de préservation du milieu marin, y compris la protection et la conservation des espèces de la faune et de la flore, leurs habitats et leur environnement physique. L'exercice de cette juridiction est régi par la législation belge en la matière.

CHAPITRE VIII. - Des contrôles douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration.

Art. 47. Dans les douze premiers milles marins de la ZEE, c'est-à-dire dans une zone contiguë à sa mer territoriale s'étendant sur une largeur de douze milles marins, la Belgique exerce le contrôle nécessaire en vue de :

- 1° prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, d'immigration ou sanitaires en vigueur sur son territoire ou dans sa mer territoriale;
- 2° réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

Art. 48. L'article 167 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 167. Le rayon des douanes occupe :
1° le long de la côte maritime, une zone qui s'étend vers l'intérieur du pays sur une largeur de 5 kilomètres à partir de la ligne marée basse;
2° le territoire des ports maritimes douaniers et des aéroports douaniers ainsi qu'une zone en dehors de ce territoire sur une largeur de 250 m à partir des limites de ce territoire. "

Art. 49. L'article 168 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 168. Les agents exercent, dans l'espace visé à l'article 47 de la loi du 22 avril 1999 concernant la

inzake de bescherming en het behoud van het mariene milieu uit, daarin inbegrepen de bescherming en het behoud van de soorten van de fauna en flora, hun habitats en hun fysische omgeving. De uitoefening van deze rechtsmacht wordt geregeld door de Belgische wetgeving terzake.

HOOFDSTUK VIII. - Over het douane-, fiscale, gezondheids- en immigratietoezicht

Art. 47. In de eerste twaalf zeemijl van de EEZ, dit betekent in de aansluitende zone die grenst aan zijn territoriale zee en zich uitstrekt tot een breedte van twaalf zeemijl, oefent België het nodige toezicht uit teneinde:

- 1° te voorkomen dat inbreuk wordt gemaakt op de wetten en voorschriften inzake douane, belastingen, immigratie of volksgezondheid die binnen zijn grondgebied of territoriale zee van kracht zijn;
- 2° een binnen zijn grondgebied of territoriale zee gemaakte inbreuk op bovenbedoelde voorschriften te bestraffen.

Art. 48. Artikel 167 van de algemene wet inzake douane en accijnzen van 18 juli 1977 wordt vervangen door de volgende bepaling

" Art. 167. De tolkring beslaat:

- 1° langs de zee kust, een strook die zich vanaf de laagwaterlijn uitstrekt over een afstand van 5 kilometer in de richting van het binnenland;
- 2° het grondgebied van de douanezee- en luchthavens evenals een zone buiten dat grondgebied over een breedte van 250 m vanaf de grens van dat grondgebied. "

Art. 49. Artikel 168 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 168. De ambtenaren oefenen, binnen de in artikel 47 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee bepaalde ruimte alle toezicht uit teneinde

- 1° de inbreuken te voorkomen op de wetten en verordeningen waarvoor de douane belast is met de controle op de naleving ervan op het Belgisch grondgebied of in zijn territoriale zee;
- 2° de op het Belgisch grondgebied of zijn territoriale zee gemaakte inbreuken op diezelfde wetten en verordeningen te bestraffen. "

Art. 50. Artikel 169 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

" Art. 169. § 1. Onverminderd de bepalingen inzake het recht van onschuldige doorvaart, mogen de ambtenaren, binnen de Belgische territoriale zee, zich aan boord van de vaartuigen begeven en zich de cognossemten en andere boordpapieren betreffende de lading doen voorleggen om na te gaan

zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, tout contrôle en vue de :

- 1° prévenir les infractions aux lois et règlements que la douane est chargée de faire respecter sur le territoire belge ou dans sa mer territoriale;
- 2° réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur le territoire belge ou dans sa mer territoriale. "

Art. 50. L'article 169 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 169. § 1er. Sans préjudice des dispositions relatives au droit de passage inoffensif, les agents peuvent, dans la mer territoriale de la Belgique, visiter les navires et se faire présenter les connaissements et autres papiers de bord relatifs au chargement en vue de vérifier si les marchandises se trouvant à bord y sont en situation régulière au point de vue de la réglementation douanière et accisienne ou des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle à l'importation, exportation ou transit, et de constater les infractions aux dispositions précitées.

§ 2. Pour l'application du présent article, on entend par navire : tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes. "

CHAPITRE IX. - Modifications du Code judiciaire.

Art. 51. L'article 513 du Code judiciaire, modifié par la loi du 6 avril 1992, est complété par l'alinéa suivant :

" Les huissiers de justice ayant leur étude dans les arrondissements judiciaires d'Anvers, Bruges et Furnes, sont compétents pour instrumenter sur la mer territoriale visée à l'article 1er de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique, ainsi que dans la zone économique exclusive, visée à l'article 2 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord "

Art. 52. à l'article 569 du même Codé sont apportées les modifications suivantes :

A) l'alinéa premier, 24° à 27°, inséré par les lois des 4 août 1992, 5 août 1992, 6 août 1993, 20 mai 1994, 30 juin 1994 et 28 octobre 1996, est remplacé par le texte suivant :

- " 24° des demandes de facilités de paiement prévues par l'article 59 de la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire;
- 25° des procédures intentées en vertu de l'article 49 de la loi sur la fonction de police;
- 26° des demandes visées par l'article 13 de la loi du 30 juin 1994 transposant en droit belge la directive

of de goederen die zich aan boord bevinden er regelmatig aanwezig zijn met betrekking tot de reglementering inzake douane en accijnzen of inzake verbods-, beperkings- of controlemaatregelen bij invoer, uitvoer of doorvoer, en om inbreuken op voormelde reglementering vast te stellen.

§ 2. Voor de toepassing van dit artikel verstaat men onder vaarttuig elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water, alsmede vaste en drijvende platforms. "

HOOFDSTUK IX. - Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek.

Art. 51. Artikel 513 van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd door de wet van 6 april 1992, wordt aangevuld met het volgend lid:

" De gerechtsdeurwaarders met kantoor in de gerechtelijke arrondissementen van Antwerpen, Brugge en Veurne, zijn bevoegd om hun ambt uit te oefenen in de territoriale zee bedoeld bij artikel 1 van de wet van 6 oktober 1987 tot vaststelling van de breedte van de territoriale zee van België, evenals in de exclusieve economische zone, bedoeld in artikel 2 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee ".

Art. 52. In artikel 569 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) het eerste lid, 24° tot 27°, ingevoegd bij de wetten van 4 augustus 1992, 5 augustus 1992, 6 augustus 1993, 20 mei 1994, 30 juni 1994 en 28 oktober 1996, wordt vervangen door de volgende bepalingen:

" 24° van de vorderingen tot het verkrijgen van betalingsfaciliteiten zoals geregeld in artikel 59 van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet;

25° van de gedingen ingesteld krachtens artikel 49 van de wet op het politieambt;

26° van de vorderingen bedoeld bij artikel 13 van de wet van 30 juni 1994 houdende omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn van 14 mei 1991 betreffende de rechtsbescherming van computerprogramma's;

27° van de gedingen ingesteld krachtens artikel 93 van de wet van 20 mei 1994 inzake de rechtstoestanden van het militair personeel;

28° van de vorderingen die gebaseerd zijn op het internationale Verdrag ter oprichting van een internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971 en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976

européenne du 14 mai 1991 concernant la protection juridique des programmes d'ordinateur;

27° des procédures intentées en vertu de l'article 93 de la loi du 20 mai 1994 relative aux statuts du personnel militaire;

28° des demandes fondées sur la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, sur le Protocole à cette convention fait à Londres le 19 novembre 1976, et sur la loi portant approbation et exécution de cette Convention et de ce Protocole;

29° des demandes en restitution de biens culturels introduites sur la base de l'article 7 de la loi du 28 octobre 1996 relative à la restitution de biens culturels ayant quitté illicitement le territoire de certains Etats étrangers. ";

B) le même alinéa, modifié pour la dernière fois par la loi du 28 octobre 1996 est complété comme suit :

" 30° à défaut d'autres dispositions attributives de compétence, des demandes introduites en vertu de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord ";

C) le deuxième alinéa, modifié pour la dernière fois par la loi du 28 octobre 1996, est remplacé par l'alinéa suivant :

" Le tribunal de première instance de Bruxelles est seul compétent dans les cas prévus au premier alinéa, 8°, 17°, 21°, 28°, et 29°, et celui d'Anvers dans le cas prévu au premier alinéa, 18°.".

Art. 53. L'article 627 du même Code, modifié pour la dernière fois par la loi du 10 février 1998, est complété comme suit :

" 15° le tribunal de première instance d'Anvers, lorsqu'il s'agit de demandes introduites en vertu de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord ".

Art. 54. L'article 633, du même Code est complété par l'alinéa suivant :

" Si la demande a trait à une saisie opérée dans la mer territoriale visée à l'article 1er de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique ou dans la zone économique exclusive visée à l'article 2 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, les juges des saisies des arrondissements d'Anvers, Bruges et Furnes sont également compétents. "

CHAPITRE X. - Dispositions pénales.

Art. 55. Pour ce qui concerne les chapitres V et VI de la présente loi et leurs arrêtés d'exécution, (1) est puni d'un emprisonnement de quinze jours à

en op de wet houdende goedkeuring en uitvoering van dat Verdrag en van dat Protocol;

29° van de vorderingen tot teruggave van cultuurgoederen ingesteld op grond van artikel 7 van de wet van 28 oktober 1996 betreffende de teruggave van cultuurgoederen die op onrechtmatige wijze buiten het grondgebied van bepaalde buitenlandse Staten zijn gebracht. ";

B) hetzelfde lid, laatst gewijzigd bij de wet van 28 oktober 1996, wordt aangevuld als volgt:

" 30° bij gebreke van andere bepalingen luidens welke bevoegdheid wordt toegekend, de vorderingen ingesteld krachtens de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee ";

C) het tweede lid, laatst gewijzigd bij de wet van 28 oktober 1996, wordt vervangen door het volgende lid:

" In de gevallen onder het eerste lid, 8°, 17°, 21°, 28° en 29°, is alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bevoegd en in het geval onder het eerste lid, 18°, die te Antwerpen. ".

Art. 53. Artikel 627 van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 10 februari 1998, wordt aangevuld als volgt:

" 15° de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen wanneer het gaat om vorderingen ingesteld 'op grond van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee ".

Art. 54. Artikel 633 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met het volgende lid:

" Indien de vordering betrekking heeft op een beslag gelegd in de territoriale zee, bedoeld in artikel 1 van de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België, of in de exclusieve economische zone, bedoeld in artikel 2 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, zijn de beslagrechters van de arrondissementen Antwerpen, Brugge en Veurne eveneens bevoegd. ".

HOOFDSTUK X. - Strafbepalingen.

Art. 55. Voor wat de hoofdstukken V en VI van deze wet en hun uitvoeringsbesluiten betreft,

(1) wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete van duizend frank tot één miljoen frank of met een van die straffen alleen, hij die zonder vergunning of concessie een activiteit uitoefent die onderworpen is aan een vergunning of ondergeschikt aan een concessie;

(2) wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete van

un an et d'une amende de mille francs à un million de francs ou d'une de ces peines seulement celui qui s'est livré sans autorisation ou concession à une activité soumise à autorisation ou subordonnée à une concession;

(2) est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de deux cents francs à cinq cent mille francs ou d'une de ces peines seulement celui qui ne s'est pas conformé aux conditions ou modalités définies dans l'autorisation ou la concession qui lui a été délivrée ou octroyée;

(3) est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de deux mille francs à cent mille francs ou d'une de ces peines seulement celui qui a refusé, à un fonctionnaire ou agent compétent, les accès prévus à l'article 60 de la présente loi;

(4) est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de mille francs à cent mille francs ou d'une de ces peines seulement, celui qui n'a pas respecté les zones et mesures de sécurité fixées en exécution de l'article 6 la loi du 13 juin 1969 concernant l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil ou en cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation pour une des infractions visées au premier alinéa, les peines prévues ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Art. 56. Les personnes morales sont civilement responsables pour le paiement des dommages et intérêts, des amendes et des frais résultant des condamnations prononcées contre leurs organes ou préposés pour infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 57. Les personnes qui sont punies d'une amende visée à l'article 55 sont tenues de verser 20 % de cette amende au Fonds Environnement.

Art. 58. Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, à la rubrique " 25 - 4 Fonds Environnement ", les mots " les amendes visées à l'article 55 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord " sont insérés entre les mots " les amendes visées à l'article 30 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires " et " Nature des dépenses autorisées ".

Art. 59. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, (les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux et les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation

tweehonderd frank tot vijfhonderdduizend frank of met een van die straffen alleen, hij die de voorwaarden of modaliteiten niet naleeft waaraan de hem verleende vergunning of concessie zijn verbonden;

(3) wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete van tweeduizend frank tot honderdduizend frank of met een van die straffen alleen, hij die de bij artikel 60 van deze wet voorziene toegang ontzegt aan een bevoegde ambtenaar of agent;

(4) wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met geldboete van duizend frank tot honderdduizend frank of met een van die straffen alleen, hij die de veiligheidszones en -maatregelen niet naleeft vastgesteld ter uitvoering van artikel 6 van de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang of bij herhaling binnen drie jaar na de vorige veroordeling wegens een der misdrijven bedoeld in het eerste lid, kunnen de hierboven voorziene straffen tot het dubbele van het maximum worden gebracht.

Art. 56. De rechtspersonen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de schadevergoedingen, geldboetes en kosten, voortspruitend uit veroordelingen uitgesproken tegen hun organen of aangestelden wegens inbreuken op de bepalingen van deze wet en hun uitvoeringsbesluiten.

Art. 57. De personen die worden gestraft met een in artikel 55 bedoelde geldboete, zijn ertoe gehouden 20 % van deze geldboete te storten in het Fonds Leefmilieu.

Art. 58. In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen worden in de rubriek " 25 - 4 Fonds Leefmilieu " tussen de woorden " de geldboeten bedoeld in artikel 30 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen " en " Aard van de gemachtigde uitgaven de woorden " de geldboeten bedoeld in artikel 55 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee " ingevoegd.

Art. 59. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie waken (de met de politie te water belaste federale politieambtenaren en de daartoe aangestelde met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren), de

désignés à cet effet), les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'état et leurs préposés, les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la mer du Nord, les fonctionnaires et agents du ministère des Affaires économiques désignés par le ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet veillent à l'application de la présente loi et des arrêtés pris en vue de son exécution. Ils recherchent les infractions et les constatent par des procès-verbaux, faisant foi jusqu'à la preuve du contraire. <L 1999-05-03/30, art. 99, 002; En vigueur : 01-04-1999>

Art. 60. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 59 ont à tout moment droit à l'accès aux navires, entreprises, lieux d'amarrage, îles artificielles, installations, ouvrages et autres endroits, pour autant que leur présence soit raisonnablement requise pour l'accomplissement de leur tâche, en vue de procéder aux constatations inhérentes à leur mission. Ils peuvent se faire assister par des experts. Au besoin, ils peuvent recourir à la force publique pour s'introduire dans ces lieux.

Art. 61. Toutes les personnes que les présentes dispositions rendent compétentes pour surveiller l'application de la présente loi présenteront, dans l'exercice de cette surveillance, qu'elles interviennent en uniforme ou non, les pièces d'identification, dont le Roi fixe le modèle, qui peuvent être considérées comme raisonnablement suffisantes pour indiquer leur compétence dans le cadre de la présente loi.

Art. 62. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont d'application.

gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden, de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee, de ambtenaren en agenten van het ministerie van Economische Zaken, aangeduid door de minister die de economische zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine over de toepassing van deze wet en de in uitvoering daarvan genomen besluiten. Zij sporen overtredingen daarvan op en stellen ie vast in processen-verbaal die bewijskracht hebben tot het tegendeel is bewezen. <W 1999-05-03/30, art. 99, 002; Inwerkingtreding : 01-04-1999>

Art. 60. De in artikel 59 vermelde ambtenaren en agenten hebben het recht te allen a)de schepen, ondernemingen, aanligplaatsen, kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen en andere plaatsen te betreden teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren, voor zover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen. Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht om zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.

Art. 61. Alle personen die overeenkomstig deze bepalingen bevoegd worden gemaakt voor het toezicht op de toepassing van deze wet, zullen bij het uitoefenen van dit toezicht, ongeacht of ze optreden in uniform of niet, de identificatiebewijzen voorleggen, waarvan de Koning het model vastlegt, die redelijkerwijze voldoende kan geacht worden om hun bevoegdheid aan te tonen in het kader van deze wet.

Art. 62. Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

7 APRIL 2005. - Wet houdende uitvoering van het Protocol betreffende milieubescherming bij het Verdrag inzake Antarctica, het Aanhangsel en de Bijlagen I, II, III en IV, ondertekend te Madrid, op 4 oktober 1991, en Bijlage V, aangenomen te Bonn op 7 tot 18 oktober 1991.

7 AVRIL 2005. - Loi portant exécution du Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement, de l'Appendice et des Annexes I, II, III et IV, faits à Madrid le 4 octobre 1991, et Annexe V, faite à Bonn le 7 à 18 octobre 1991.

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Article 1. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Doel van de wet.

Objet de la loi.

Art. 2. Deze wet heeft ten doel bij te dragen aan de alomvattende bescherming van het Antarctisch milieu en de daarvan afhankelijke en daarmee samenhangende ecosystemen te beschermen en Antarctica in stand te houden als natuurreserveaat, ten dienste van vrede en wetenschap.

Art. 2. La présente loi est destinée à contribuer à la protection globale de l'environnement en Antarctique et des écosystèmes dépendants et associés ainsi qu'au maintien de l'Antarctique comme réserve naturelle, consacrée à la paix et à la science.

Begripsomschrijvingen.

Définitions.

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

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

1° " Verdrag inzake Antarctica " :

1° " Traité sur l'Antarctique " :

Het Verdrag inzake Antarctica, ondertekend te Washington op 1 december 1959 en goedgekeurd bij wet van 12 juli 1960.

Le Traité sur l'Antarctique signé à Washington le 1er décembre 1959 et approuvé par la loi du 12 juillet 1960.

2° " gebied waarop het Verdrag inzake Antarctica van toepassing is " :

2° " zone du Traité sur l'Antarctique " :

Het gebied waarop de bepalingen van het Verdrag inzake Antarctica overeenkomstig artikel VI van dat Verdrag van toepassing zijn.

La zone à laquelle s'appliquent les dispositions du Traité sur l'Antarctique conformément à l'article VI dudit traité.

3° " Protocol " :

3° " Protocole " :

Het Protocol betreffende milieubescherming bij het Verdrag inzake Antarctica, het Aanhangsel en de Bijlagen I, II, III, IV, ondertekend te Madrid op 4 oktober 1991 en Bijlage V, gedaan te Bonn op 7 tot 18 oktober 1991 en goedgekeurd bij wet van 19 mei 1995.

Le Protocole au Traité sur l'Antarctique, relatif à la protection de l'environnement, l'Appendice et les Annexes I, II, III, IV faits à Madrid le 4 octobre 1991 et l'Annexe V faite à Bonn les 7-18 octobre 1991 et approuvés par la loi du 19 mai 1995

4° " Activiteit " :

4° " Activité " :

Elke activiteit in het gebied waarop het Verdrag inzake Antarctica van toepassing is, die in België of vanuit België wordt gepland, door natuurlijke personen van Belgische nationaliteit of door rechtspersonen volgens Belgisch recht, dan wel door natuurlijke personen of rechtspersonen die ressorteren onder de rechtsmacht van een andere Staat die Verdragsluitende Partij is bij het Protocol.

Toute activité menée dans la zone du Traité sur l'Antarctique, organisée en Belgique ou au départ de la Belgique soit par des personnes physiques de nationalité belge ou par des personnes morales de droit belge, soit par des personnes physiques ou morales ressortissantes d'un autre Etat Partie au Protocole.

Vallen niet onder deze omschrijving : het overvliegen en de vaart op ononderbroken doortocht, de jacht- en visserijactiviteiten die worden uitgevoerd overeenkomstig het Verdrag van Londen van 1 juni 1972 inzake de bescherming van zeehonden in Antarctica, goedgekeurd bij wet van

Sont exclus de cette définition : le survol et la navigation à seule fin d'un transit continu, les activités de chasse et de pêche conduites conformément à la Convention de Londres pour la protection des phoques de l'Antarctique du 1er juin 1972, approuvée par la loi du 17 janvier 1978, et à la Convention de Canberra sur la Conservation de la Faune et de la Flore marines de l'Antarctique du 20 mai 1980, approuvée par la loi du 17 janvier 1984.

17 januari 1978 en het Verdrag van Canberra van 20 mei 1980 inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984.

5° " Milieueffectrapportage " :

De verschillende milieueffectevaluaties, zowel eerste als omvattende, bedoeld in Bijlage I bij het Protocol.

6° " Schip " :

Elk vaartuig dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand en vaste of drijvende platforms.

Verbod van activiteiten betreffende minerale rijkdommen.

Art. 4. § 1. Elke activiteit die de prospectie, de exploratie of de ontginning van minerale rijkdommen tot doel heeft is verboden.

§ 2. Dit verbod is eveneens van toepassing op activiteiten die worden uitgevoerd door natuurlijke personen van Belgische nationaliteit of rechtspersonen volgens Belgisch recht, die onrechtstreeks worden verwezenlijkt door toedoen van een rechtspersoon volgens buitenlands recht waarin zij belangen hebben of waarmee ze bij overeenkomst verbonden zijn.

§ 3. Dit verbod is niet van toepassing op wetenschappelijk onderzoek dat overeenkomstig artikel 5 werd toegestaan.

Vergunningsplicht.

Art. 5. § 1. Met uitzondering van het bepaalde in de §§ 4 en 12, is het verboden activiteiten uit te voeren zonder vooraf een schriftelijke vergunning te hebben bekomen.

§ 2. Voor elke activiteit of elke wijziging van een voorgenomen activiteit dient de organisator ervan, voorafgaand en schriftelijk, een vergunning aan de minister bevoegd voor Leefmilieu te vragen.

§ 3. Wanneer meerdere personen een gezamenlijke activiteit wensen te plannen, kan een vergunning hiervoor worden afgegeven aan de door deze personen aangewezen verantwoordelijke.

§ 4. De minister bevoegd voor Leefmilieu kan, na overleg met de minister van Buitenlandse Zaken, beslissen dat de vergunningsplicht niet van toepassing is voor activiteiten die door een ander Verdragsluitende Partij bij het Protocol werden toegestaan, en met name wetenschappelijke activiteiten voortvloeiende uit samenwerkingsverbanden die in het kader van gouvernementele onderzoeksprogramma's werden aangegaan.

5° " rapport d'impact sur l'environnement " :

Les différentes évaluations d'impact sur l'environnement, tant préliminaire que globale, visées à l'Annexe I au Protocole.

6° " Navire " :

Tout bâtiment opérant en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.

Interdiction des activités relatives aux ressources minérales.

Art. 4. § 1er. Il est interdit d'accomplir toute activité ayant pour objet la prospection, l'exploration ou l'exploitation de ressources minérales.

§ 2. Cette interdiction s'applique également aux activités menées par des personnes physiques de nationalité belge ou par des personnes morales de droit belge, accomplies indirectement par l'entreprise d'une personne morale de droit étranger dans laquelle elles ont des intérêts ou à laquelle elles sont liées contractuellement.

§ 3. Cette interdiction ne s'applique pas à la recherche scientifique ayant été autorisée conformément l'article 5.

Obligation d'un permis.

Art. 5. § 1er. Sauf en ce qui concerne les dispositions prévues aux §§ 4 et 12, il est interdit de mener des activités sans avoir obtenu au préalable un permis écrit.

§ 2. Toute activité ou tout changement de plan d'une activité doit faire l'objet d'un permis que l'organisateur de l'activité doit demander, au préalable, par écrit, au ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

§ 3. Si des personnes souhaitent organiser conjointement une activité, un permis couvrant cette activité peut être délivré à la personne responsable qu'elles désignent.

§ 4. Après concertation avec le ministre des Affaires étrangères, le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions peut décider que l'obligation d'un permis ne s'applique pas dans le cas d'activités qui ont été autorisées par une autre Partie contractante au Protocole, et en particulier dans le cas d'activités scientifiques relevant de coopérations établies dans le cadre de programmes gouvernementaux de recherche.

§ 5. Le permis ne peut être délivré que si l'activité est compatible avec les dispositions du Protocole.

§ 6. A l'appui de sa demande de permis, l'organisateur de l'activité doit décrire toutes les activités envisagées, en préciser la nature, l'objet et la durée, et indiquer également de manière dûment

§ 5. De vergunning wordt alleen afgegeven indien de activiteit verenigbaar is met het bepaalde in het Protocol.

§ 6. De organisator van de activiteit staft zijn aanvraag van een vergunning met een beschrijving van alle voorgenomen activiteiten en van de aard, het doel en de duur ervan, en met een met redenen omklede opgaaf van de mogelijke effecten van zijn activiteiten voor het Antarctisch milieu en voor de daarvan afhankelijke en daarmee samenhangende ecosystemen.

§ 7. Uitgaande van de krachtens § 6 verstrekte gegevens en voor zover deze toereikend worden geacht, bepaalt de minister bevoegd voor Leefmilieu, mede gelet op het voorzorgsbeginsel, of het effect dat de activiteit kan hebben voor het Antarctisch milieu en voor de daarvan afhankelijke en daarmee samenhangende ecosystemen :

1. minder dan een gering of tijdelijk effect is;
2. een gering of tijdelijk effect is; of
3. meer dan een gering of tijdelijk effect is.

Na de minister van Buitenlandse Zaken ervan in kennis te hebben gesteld, deelt de minister bevoegd voor Leefmilieu zijn beslissing mede aan de aanvrager van de vergunning en geeft hij aan welke werkwijze in voorkomend geval moet worden gevolgd.

§ 8. Voor het in § 7, eerste lid, 1, bedoelde geval, wordt de vergunning uiterlijk zes weken na de beslissing door de minister bevoegd voor Leefmilieu, afgegeven.

§ 9. Voor de in § 7, eerste lid, 2 of 3, bedoelde gevallen, deelt de minister bevoegd voor Leefmilieu de organisator van de activiteit mede dat er een milieueffectrapport moet worden opgesteld en hem moet worden toegezonden, als bepaald in Bijlage I bij het Protocol. Uitgaande van deze evaluatie, beslist de minister bevoegd voor Leefmilieu of de vergunning wordt afgegeven, overeenkomstig het bepaalde in het Protocol. Voor deze beslissing wordt het advies ingewonnen van de minister van Buitenlandse Zaken en, in voorkomend geval, van andere departementen wie de activiteit aanbelangt.

§ 10. Aan de vergunning kunnen verplichtingen en voorwaarden worden verbonden. De geldigheidsduur is nauwkeurig vastgesteld. Zolang de vergunning geldig is, kunnen bijkomende verplichtingen worden opgelegd. Indien het toezicht dat overeenkomstig artikel 11 wordt ingesteld, aantoonde dat de activiteit nadelige gevolgen heeft of kan hebben voor het Antarctisch milieu en voor de daarvan afhankelijke en daarmee samenhangende ecosystemen, kan de vergunning worden gewijzigd, opgeschort of ingetrokken.

§ 11. De Koning kan bijkomende voorwaarden bepalen voor de afgifte van bedoelde vergunningen en bijkomende voorschriften vastleggen voor de

motivée si ces activités sont susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement en Antarctique et les écosystèmes dépendants et associés.

§ 7. Sur la base des informations fournies en vertu du § 6 et pour autant que celles-ci soient jugées suffisantes, le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions détermine, en tenant dûment compte du principe de précaution, si l'impact que l'activité peut avoir sur l'environnement en Antarctique ou sur les écosystèmes dépendants ou associés est :

1. un impact moindre que mineur ou transitoire;
2. un impact mineur ou transitoire, ou
3. un impact supérieur à un impact mineur ou transitoire.

Après en avoir informé le ministre des Affaires étrangères, le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions fait connaître sa décision au demandeur du permis et l'informe de la procédure à suivre le cas échéant.

§ 8. Pour le cas visé au § 7, alinéa 1er, 1°, le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions délivre le permis, dans les six semaines à dater de la décision.

§ 9. Pour les cas visés au § 7, alinéa 1er, 2 ou 3, le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions informe l'organisateur de l'activité de la nécessité de réaliser et de lui transmettre un rapport d'impact sur l'environnement, conformément à l'Annexe I du Protocole. Sur la base de cette évaluation, le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions statue sur la délivrance du permis, conformément aux dispositions du Protocole. Avant de prendre sa décision, il recueille l'avis du ministre des Affaires étrangères et, le cas échéant, les avis des autres départements concernés par l'activité.

§ 10. Le permis peut être assorti d'obligations et de conditions. Sa durée de validité est précisée. Des obligations additionnelles peuvent en outre être imposées au cours de la validité du permis. Le permis peut être modifié, suspendu ou révoqué si la surveillance effectuée conformément à l'article 11 révèle que l'activité a ou risque d'entraîner des effets négatifs sur l'environnement en Antarctique ou sur les écosystèmes dépendants ou associés.

§ 11. Le Roi peut préciser les conditions supplémentaires auxquelles sera subordonnée la délivrance de ces permis, ainsi que les modalités supplémentaires selon lesquelles les demandes de permis seront introduites et examinées.

§ 12. Aucun permis n'est exigé en cas d'urgence se rapportant à la sauvegarde des vies humaines, à la sécurité des navires, des aéronefs ou des équipements et installations de grande valeur ou à la protection de l'environnement, qui exigent qu'une activité soit entreprise sans délai.

indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen.

§ 12. Een vergunning is niet vereist voor noodgevallen die verband houden met de veiligheid van mensenlevens of van schepen, luchtvaartuigen, of materieel en faciliteiten van grote waarde, of de bescherming van het milieu, waarvoor een activiteit is vereist die onverwijld dient te worden ondernomen.

Bescherming van de inheemse fauna en flora.

Art. 6. § 1. Overeenkomstig het bepaalde in Bijlage II bij het Protocol en de aanhangsels ervan mogen geen dier- of plantensoorten die niet inheems zijn in het gebied waarop het Verdrag van Antarctica van toepassing is, worden binnengebracht, tenzij er een vergunning voor werd afgegeven.

Dit verbod geldt niet voor de invoer van voedsel in Antarctica, mits hiertoe geen levende dieren worden ingevoerd, en mits alle delen en producten van dieren en planten onder door de Koning vastgelegde voorwaarden worden bewaard en verwijderd, overeenkomstig Bijlage III bij het Protocol.

§ 2. Het " onttrekken van planten en dieren aan hun populatie " en het " schadelijk optreden " in de zin van artikel 1, g) en h), van Bijlage II bij het Protocol, is verboden, tenzij er een vergunning voor werd afgegeven.

§ 3. De Koning bepaalt de voorwaarden en voorschriften voor de afgifte van de in §§ 1 en 2 bedoelde vergunningen, met inachtneming van de bepalingen van Bijlage II bij het Protocol.

§ 4. Een vergunning is niet vereist voor noodgevallen die verband houden met de veiligheid van mensenlevens of van schepen, luchtvaartuigen, of materieel en faciliteiten van grote waarde, of de bescherming van het milieu, waarvoor een activiteit is vereist die onverwijld dient te worden ondernomen.

Afvalverwijdering en afvalbeheer.

Art. 7. § 1. De bepalingen vervat in Bijlage III bij het Protocol zijn van toepassing op alle activiteiten.

§ 2. De bepalingen bedoeld in § 1 zijn niet van toepassing op noodgevallen die verband houden met de veiligheid van mensenlevens of van schepen, luchtvaartuigen, of materieel en faciliteiten van grote waarde, of de bescherming van het milieu waarvoor een activiteit is vereist die onverwijld dient te worden ondernomen.

Voorkoming van mariene verontreiniging.

Art. 8. § 1. Dit artikel is van toepassing op schepen die de Belgische vlag voeren of op buitenlandse

Protection de la faune et de la flore indigènes.

Art. 6. § 1er. Conformément aux dispositions de l'Annexe II au Protocole et à ses appendices, aucune espèce animale ou végétale non indigène ne peut être introduite dans la zone du Traité de l'Antarctique, à moins qu'un permis ne l'autorise.

Cette interdiction ne s'applique pas à l'importation d'aliments en Antarctique, à condition qu'aucun animal vivant ne soit importé à cette fin et que toutes les parties et produits de plantes et d'animaux soient conservés et éliminés dans les conditions déterminées par le Roi conformément à l'Annexe III au Protocole.

§ 2. La " prise " et " l'interférence nuisible ", au sens de l'article 1er, g) et h) de l'Annexe II au Protocole, sont interdites, à moins qu'elles ne soient autorisées par un permis.

§ 3. Le Roi détermine les conditions et les modalités de la délivrance des permis visés aux §§ 1er et 2, dans le respect des dispositions de l'Annexe II du Protocole.

§ 4. Aucun permis n'est exigé dans les cas d'urgence se rapportant à la sauvegarde des vies humaines, à la sécurité des navires, des aéronefs ou des équipements et installations de grande valeur, ou à la protection de l'environnement, qui exigent qu'une activité soit entreprise sans délai.

Elimination et gestion des déchets.

Art. 7. § 1er. Les dispositions contenues dans l'Annexe III du Protocole sont applicables à toute activité.

§ 2. Les dispositions visées au § 1er ne sont pas applicables aux cas d'urgence se rapportant à la sauvegarde des vies humaines, à la sécurité des navires, des aéronefs ou des équipements et installations de grande valeur, ou à la protection de l'environnement, qui exigent qu'une activité soit entreprise sans délai.

Prévention de la pollution marine.

Art. 8. § 1er. Le présent article s'applique aux navires battant pavillon belge ou aux navires étrangers engagés dans des expéditions menées par la Belgique en Antarctique pendant qu'ils opèrent en Antarctique.

§ 2. Les obligations visées à l'Annexe IV du Protocole sont applicables aux navires visés au § 1er.

§ 3. Sont interdits, sauf en cas d'hivernage, tous les rejets à la mer d'eaux usées au sens de l'Annexe IV de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973, modifiée par le Protocole, fait à Londres, le 16 février 1978, à moins de douze milles

schepen die zich bezig houden met expedities die door België in Antarctica worden georganiseerd, terwijl ze dienst doen in Antarctica.

§ 2. De verplichtingen als bedoeld in Bijlage IV bij het Protocol, zijn van toepassing op de schepen bedoeld in § 1.

§ 3. Zijn verboden, behalve in geval van overwintering, alle lozingen in zee van onbehandeld sanitair afval, in de zin van Bijlage IV van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, ondertekend te Londen op 2 november 1973, gewijzigd bij het Protocol ondertekend te Londen op 16 februari 1978 binnen twaalf zeemijlen van het land of van ijsplaten.

Buiten deze afstand mag in een verzameltank opgeslagen sanitair afval niet ineens worden geloosd, doch in een matig tempo en, in de mate van het mogelijke, terwijl het schip zijn vaarroute vervolgt met een snelheid van ten minste vier knopen.

Het in het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing op schepen waarvoor een certificaat is afgegeven voor het vervoer van ten hoogste tien personen.

§ 4. De verplichtingen als bedoeld in §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij België dat ze uitsluitend inzet voor niet-commerciële overheidsdienst. Ze zijn echter wel van toepassing op soortgelijke schepen die de Belgische vlag voeren, voor zover ze de werkzaamheden of de operationele kwaliteiten van deze schepen niet aantasten.

§ 5. De verplichtingen als bedoeld in §§ 1 en 2, zijn niet van toepassing in noodgevallen die verband houden met de veiligheid van schip en opvarenden, of om mensenlevens op zee te redden en waarvoor een activiteit is vereist die onverwijld dient te worden ondernomen.

§ 6. Dit artikel laat onverlet de rechten en plichten die in België voortvloeien uit het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen ondertekend te Londen, op 2 november 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol ondertekend te Londen op 16 februari 1978.

Beschermde Gebieden.

Art. 9. § 1. Overeenkomstig de bepalingen van Bijlage V bij het Protocol is de toegang tot de gebieden aangewezen als " speciaal beschermd Antarctisch gebied " verboden, tenzij er een vergunning voor werd afgegeven.

§ 2. De Koning bepaalt de voorwaarden en de wijze van afgifte van de vergunning bedoeld in § 1, met

marins de la terre ou des plates-formes glaciaires.

Au-delà de cette distance, le rejet des eaux usées conservées dans une citerne de stockage s'effectue non pas instantanément, mais à une vitesse modérée et, dans la mesure du possible, quand le navire fait route à une vitesse au moins égale à quatre noeuds.

L'interdiction visée à l'alinéa 1er, ne s'applique pas aux navires dont le certificat autorise à transporter un maximum de dix personnes.

§ 4. Les obligations énoncées aux §§ 1er et 2 ne sont pas applicables aux navires de guerre ou aux navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à ou exploités par la Belgique tant que celle-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Elles sont cependant applicables aux navires précités battant pavillon belge dans la mesure où elles ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle de ceux-ci.

§ 5. Les obligations énoncées aux §§ 1er et 2 ne s'appliquent pas aux cas d'urgence se rapportant à la sécurité d'un navire et à la sauvegarde des personnes à bord ou au sauvetage des vies en mer, qui exigent qu'une activité soit entreprise sans délai.

§ 6. Le présent article ne déroge en aucun cas aux droits et obligations qui, en Belgique, résultent de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres, le 2 novembre 1973, modifiée par le Protocole, fait à Londres, le 16 février 1978.

Zones protégées.

Art. 9. § 1er. L'accès aux zones désignées comme " zones spécialement protégées de l'Antarctique ", conformément aux dispositions de l'Annexe V du Protocole est interdit, à moins qu'il ne soit autorisé par un permis.

§ 2. Le Roi détermine les conditions et les modalités de délivrance du permis visé au § 1er, dans le respect des dispositions de l'Annexe V du Protocole.

§ 3. Les sites et monuments qui ont fait l'objet d'un classement, conformément à l'article 8 de l'Annexe V, ne peuvent être endommagés, déplacés ou détruits.

§ 4. La liste des zones spécialement protégées et des sites et monuments classés est publiée au Moniteur belge.

§ 5. Les obligations énoncées par le présent article ne s'appliquent pas aux cas d'urgence se rapportant à la sauvegarde des vies humaines, à la sécurité des navires, des aéronefs ou des équipements et installations de grande valeur ou à la protection de l'environnement.

Obligation générale en cas de situation d'urgence

inachtneming van de bepalingen van Bijlage V bij het Protocol.

§ 3. De plaatsen en monumenten die zijn gerangschikt overeenkomstig artikel 8 van de bedoelde Bijlage V, mogen niet worden beschadigd, verwijderd of vernietigd.

§ 4. De lijst van de speciaal beschermde gebieden en van de gerangschikte plaatsen en monumenten wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

§ 5. De verplichtingen als bedoeld in dit artikel zijn niet van toepassing in noodgevallen die verband houden met de veiligheid van mensenlevens of van schepen, luchtvaartuigen, of van materieel en faciliteiten van grote waarde, of de bescherming van het milieu.

Algemene verplichting in milieubedreigende noodsituaties.

Art. 10. § 1. Wanneer zich milieubedreigende noodsituaties in Antarctica of de daarvan afhankelijke en daarmee samenhangende ecosystemen voordoen, heeft zowel degene die in Antarctica een activiteit onderneemt als de kapitein van een schip als bedoeld in artikel 8 de verplichting de minister bevoegd voor Leefmilieu en de minister van Buitenlandse Zaken onverwijld hiervan in kennis te stellen, langs de meest geëigende weg.

§ 2. Elke activiteit die in noodgevallen ondernomen wordt dient overeenkomstig de artikelen 5, § 12, 6, § 4, 7, § 2, 8, § 5, 9, § 5 onverwijld schriftelijk ter kennis te worden gebracht van de minister bevoegd voor Leefmilieu en van de minister van Buitenlandse Zaken.

Toezicht.

Art. 11. De minister bevoegd voor Leefmilieu waakt over de naleving van de bepalingen van deze wet en de inachtneming van de voorwaarden vermeld op de afgegeven vergunningen. Hij toetst de milieueffecten van de toegestane activiteiten aan de bepalingen van deze wet. Te dien einde dient de houder van de vergunning hem uit eigen beweging alle dienstige informatie te verstrekken. De minister bevoegd voor Leefmilieu beoordeelt in welke mate die effecten verenigbaar zijn met het Protocol en legt, in voorkomend geval, op basis van de controles, bijkomende verplichtingen en voorwaarden op, schorst de vergunning, of trekt ze in.

Vaststellen van overtredingen en bevoegde rechtsmacht.

Art. 12. § 1. Elke vaststelling door de Belgische of door een buitenlandse overheid van in Antarctica begane inbreuken op deze wet, wordt ter kennis

pour l'environnement.

Art. 10. § 1er. En cas de survenance d'une situation critique pour l'environnement de l'Antarctique ou de ses écosystèmes dépendants et associés, toute personne qui mène des activités en Antarctique ainsi que le capitaine d'un navire visé à l'article 8 ont l'obligation d'en informer immédiatement, par les moyens les plus appropriés, le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions ainsi que le ministre des Affaires étrangères.

§ 2. Toute activité liée à des cas d'urgence, et entreprise conformément aux articles 5, § 12, 6, § 4, 7, § 2, 8, § 5, 9, § 5 doit être immédiatement notifiée, par écrit, au ministre qui a l'Environnement dans ses attributions et au ministre des Affaires étrangères.

Surveillance.

Art. 11. Le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions veille à l'observation des dispositions de la présente loi et au respect des conditions mentionnées par les permis délivrés. Il contrôle les effets environnementaux des activités autorisées aux termes de la présente loi. A cet effet, le titulaire du permis doit lui communiquer d'initiative toutes les informations pertinentes. Le ministre chargé de l'Environnement évalue dans quelle mesure ces effets sont compatibles avec le Protocole et impose, le cas échéant, sur la base des contrôles, des obligations et des conditions supplémentaires, suspend ou révoque le permis.

Constatation des infractions et juridictions compétentes.

Art. 12. § 1er. Toute constatation, faite par les autorités belges ou étrangères, des infractions relatives à la présente loi et commises en Antarctique, est communiquée à la personne spécialement désignée par le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions. L'infraction peut être constatée par la dénonciation par une autorité étrangère qualifiée.

§ 2. Les juridictions ayant leur siège à Bruxelles sont compétentes pour connaître des poursuites engagées en vertu de la présente loi.

Sanctions pénales.

Art. 13. § 1er. Sont passibles d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de vingt-cinq à deux mille cinq cents euros, ou de l'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions énoncées dans la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

gebracht van een door de minister bevoegd voor Leefmilieu hiertoe aangewezen persoon. De inbreuk kan op aangifte van een bevoegde buitenlandse autoriteit worden vastgesteld.

§ 2. De rechtbanken met zetel te Brussel zijn bevoegd om kennis te nemen van de vervolgingen ingesteld op grond van deze wet.

Strafsancties.

Art. 13. § 1. Zijn strafbaar met een gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar en een boete gaande van vijfentwintig tot tweeduizend vijfhonderd euro, of met één van deze straffen alleen, de inbreuken op de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

§ 2. Is strafbaar met een gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar en een boete gaande van tweehonderd vijftig tot vijfentwintigduizend euro of met één van deze straffen alleen, elke inbreuk op het bepaalde in artikel 4.

§ 3. Rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de veroordelingen tot het betalen van schadevergoeding, boeten en onkosten ten laste van hun organen en aangestelden, uit hoofde van misdrijven begaan in de uitoefening van hun bevoegdheden.

§ 4. De bepalingen van het Boek I, daar inbegrepen deze van hoofdstuk VII en artikel 85 van het Strafwetboek, zijn van toepassing op de overtredingen bedoeld in deze wet.

Opheffingsbepaling.

Art. 14. De wet van 12 januari 1978 betreffende de bescherming van flora en fauna in Antarctica wordt opgeheven.

Slotbepaling.

Art. 15. Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de deux cent cinquante à vingt-cinq mille euros, ou de l'une de ces peines seulement, l'infraction aux dispositions énoncées à l'article 4.

§ 3. Les personnes morales sont civilement responsables des condamnations aux dommages-intérêts, amendes et frais prononcés à charge de leurs organes ou préposés, du chef des infractions commises dans l'exercice de leurs attributions.

§ 4. Les dispositions du Livre Ier, y compris celles du chapitre VII et de l'article 85 du Code pénal, sont d'application aux infractions prévues par la présente loi.

Disposition abrogatoire.

Art. 14. La loi du 12 janvier 1978 relative à la protection de la faune et de la flore dans l'Antarctique est abrogée.

5 MAART 2006. - Koninklijk besluit tot instelling van een gericht marien reservaat in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 oktober 2005 tot instelling van speciale beschermingszones en speciale zones voor natuurbehoud in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

5 MARS 2006. - Arrêté royal créant une réserve marine dirigée dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et modifiant l'arrêté royal du 14 octobre 2005 créant des zones de protection spéciales et des zones de conservation spéciales dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique

HOOFDSTUK I. - Definities.

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° " de wet " : de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;

2° " de vogelrichtlijn " : de richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand;

3° " de habitatrichtlijn " : de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora;

4° " de minister " : de minister of de staatssecretaris die de bescherming van het mariene milieu onder zijn bevoegdheid heeft;

5° " BMM " : de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-Estuarium, zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 29 september 1997 houdende overdracht van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-Estuarium naar het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen;

6° " de administratie " : het directoraat-generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu;

7° " het gericht marien reservaat " : de zone die als gericht marien reservaat in die zin van artikel 7, § 2, b, van de wet en van artikel 4 van de vogelrichtlijn bij dit besluit worden aangewezen;

8° " de instandhoudingsmaatregelen " : de maatregelen die bij dit besluit worden genomen in het gericht marien reservaat;

HOOFDSTUK II. - Het gericht marien reservaat en de instandhoudingsmaatregelen.

Afdeling 1. - Het gericht marien reservaat.

Art. 2.[1 In de zeegebieden wordt een gericht marien reservaat ingesteld. waarvan de coördinaten zijn vastgesteld bij het koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan.]1

CHAPITRE Ier. - Définitions.

Article 1. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° " la loi " : loi 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridictions de la Belgique;

2° " la directive oiseaux " : la directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages :

3° " la directive habitats " : la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore;

4° " le ministre " : le ministre ou secrétaire d'Etat qui a la protection du milieu marin dans ses attributions;

5° UGMM " : l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord et de l'Estuaire de l'Escaut, comme mentionnée à l'arrêté royal du 29 septembre 1997 transférant l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du nord et de l'Estuaire de l'Escaut à l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique;

6° " l'administration " : le directeur-général de l'Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement;

7° " la réserve marine dirigée " : la zone qui est désignée par le présent arrêté comme réserve marine dirigée au sens de l'article 7, § 2, b, de la loi et de l'article 4 de la directive oiseaux;

8° " les mesures de conservation " : les mesures qui sont prises par le présent arrêté dans la réserve marine dirigée.

CHAPITRE II. - La réserve marine dirigée et les mesures de conservation.

Section 1re. - La réserve marine dirigée.

Art. 2.[1 Dans les espaces marins une réserve marine dirigée est désignée, ayant des coordonnées établies par l'arrêté royal adoptant le plan d'aménagement des espaces marins.]1

(1)[AR 2014-03-20/03, art. 43, 002; En vigueur : 07-04-2014]

(1)[KB 2014-03-20/03, art. 43, 002;
Inwerkingtreding : 07-04-2014]

Afdeling 2. - De instandhoudingsmaatregelen.

Onderafdeling 1. - Doel.

Art. 3. Het doel van de instandhoudingsmaatregelen is :

1° het in stand houden van de mariene habitat en zijn ecosysteemfunctie;

2° de bescherming en de instandhouding van biotopen en leefgebieden van beschermde vogelsoorten;

3° de instandhouding of brengen van de beschermde vogelsoorten op een niveau dat beantwoordt aan de ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen, waarbij tevens rekening wordt gehouden met economische en recreatieve eisen;

4° het in stand houden of brengen van een voldoende gevarieerdheid en omvang van leefgebieden voor de beschermde vogelsoorten.

Art. 4. De beschermde vogelsoorten vermeld in artikel 3 zijn de visdief en de dwergmeeuw.

Onderafdeling 2. - De Instandhoudingsmaatregelen.

Art. 5.

[Opgeheven bij KB 2014-03-20/03, art. 44, 002;
Inwerkingtreding : 07-04-2014]

Art. 6. § 1. In het gericht marien reservaat wordt voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied volgens de procedure, ingesteld bij het koninklijk besluit van 9 september 2003 houdende de regels betreffende de milieu-effectenbeoordeling in toepassing van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

§ 2. Voor de toepassing van § 1 wordt het geheel van de activiteiten en verwezenlijken die door het plan, programma of project beoogd worden, beschouwd als een activiteit in die zin van artikel 5 van het bedoelde koninklijk besluit. Het maakt het voorwerp uit van de passende beoordeling, zonder afbreuk te doen aan de specifieke beoordelingen waarvan de effecten van de aan een vergunning of machtiging onderworpen activiteiten, onderworpen blijven.

§ 3. De beoordeling houdt rekening met de

Section 2. - Les mesures de conservation.

Sous-section 1re. - Objectif.

Art. 3. L'objectif des mesures de conservation est :

1° la conservation de l'habitat marin et de sa fonction d'écosystème;

2° la protection et la conservation des biotopes et des habitats des espèces d'oiseaux protégées;

3° la conservation ou l'ajustement des espèces d'oiseaux protégées à un niveau qui répond aux exigences écologiques, scientifiques et culturelles, en tenant compte également des exigences économiques et récréatives;

4° la conservation ou l'ajustement d'une diversité et une ampleur suffisantes des habitats des espèces d'oiseaux protégées.

Art. 4. Les espèces d'oiseaux protégés mentionnées à l'article 3 sont la sterne pierregarin et la mouette pygmée.

Sous-section 2. - Les mesures de conservation.

Art. 5.

[Abrogé par AR 2014-03-20/03, art. 44, 002; En vigueur : 07-04-2014]

Art. 6. § 1er. dans la réserve marine dirigée, pour tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans ou projets, d'affecter significativement un site de ce genre, on réalise une évaluation appropriée des incidences sur le site selon la procédure établie par l'arrêté royal du 9 septembre 2003 fixant les règles relatives à l'évaluation des incidences sur l'environnement en application de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique.

§ 2. Pour l'application de l'alinéa 1er, l'ensemble des activités et réalisations visées par le plan, programme ou projet est considérée comme une activité au sens de l'article 5 de l'arrêté royal visé. Il fait l'objet de l'évaluation appropriée sans préjudice des évaluations spécifiques auxquelles restent soumises les incidences sur le milieu marin des activités qui sont soumises à un permis ou à une autorisation.

§ 3. L'évaluation tient compte des objectifs de conservation du site concerné. Vu les conclusions de l'évaluation des incidences sur le site et sous réserve des dispositions de § 4, le ministre ne marque son accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assuré qu'il ne portera pas atteinte aux caractéristiques

instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in § 4, geeft de minister slechts toestemming voor dat plan of project nadat hij de zekerheid heeft verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten.

§ 4. Indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, geeft de minister slechts toestemming voor dat plan of project nadat hij de zekerheid heeft verkregen dat alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk, zoals ingesteld bij de habitatrichtlijn, bewaard blijft. Hij stelt de Europese Commissie op de hoogte van de genomen compenserende maatregelen.

HOOFDSTUK III. - De gebruikersovereenkomst.

Art. 7. De minister sluit voor het in artikel 2 ingesteld gericht marien reservaat een gebruikersovereenkomst af.

HOOFDSTUK IV. - De monitoring.

Art. 8. De BMM is belast met de permanente monitoring van de toestand van het mariene milieu en in het bijzonder van de hydrodynamica en de samenstelling van de zeebodem, het benthos en de vis en vogelstand in het in artikel 2 ingesteld gericht marien reservaat.

HOOFDSTUK V. - Het beleidsplan.

Art. 9. Binnen de drie jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit stelt de minister het eerste beleidsplan op.

HOOFDSTUK VI. - Diverse bepalingen.

Art. 10. De minister informeert de overheden, die bevoegd zijn voor de aanmaak van zeekaarten, over de ligging van het gericht marien reservaat met het oog op de aanduiding op deze kaarten.

HOOFDSTUK VII. - Slotbepalingen.

Art. 11. Artikel 2, 3°, van het koninklijk besluit van 14 oktober 2005 tot instelling van speciale beschermingszones en speciale zones voor

naturelles du site concerné.

§ 4. Si un plan ou projet, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site, en l'absence de solutions alternatives, pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris les raisons de nature sociale ou économique, doit néanmoins être réalisé, le ministre ne marque son accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assuré que toutes les mesures compensatoires nécessaires seront prises afin de garantir le maintien de la cohérence globale du réseau Nature 2000, tel que fixé par la directive habitats. Il communique à la Commission européenne les mesures compensatoires prises.

CHAPITRE III. - L'accord d'utilisateurs.

Art. 7. Le ministre conclut pour la réserve marine dirigée créée à l'article 2, un accord d'utilisateurs.

CHAPITRE IV. - Le monitoring.

Art. 8. L'UGMM est chargée du monitoring permanent de la situation du milieu marin et plus particulièrement de l'hydrodynamique et de la composition du sol marin, du benthos, et de la faune piscicole et ailée dans la réserve marine créée à l'article 2.

CHAPITRE V. - Les plans politiques.

Art. 9. Dans les trois ans après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, le ministre rédige le premier plan politique.

CHAPITRE VI. - Dispositions diverses.

Art. 10. Le ministre informe les autorités compétentes pour l'élaboration de cartes marines sur la position de la réserve marine dirigée, en vue de sa désignation sur ces cartes.

CHAPITRE VII. - Dispositions finales.

Art. 11. L'article 2, 3°, de l'arrêté royal du 14 octobre 2005 créant des zones de protection spéciales et des zones de conservation spéciales dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, est remplacé comme suit :

" une zone de 50,95 km², appelée ZPS 3, délimitée par la ligne de base et une ligne reliant les points 1 à 9, dont les coordonnées sont les suivantes :

point 1 : 51°19.47'N/003°08.63'E;

point 2 : 51°20.67'N/003°04.79'E;

point 3 : 51°21.73'N/003°04.00'E;

point 4 : 51°23.85'N/003°10.38'E;

point 5 : 51°22.70'N/003°15.08'E;

natuurbehoud in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, wordt vervangen als volgt :

" een zone van 50,95 km², genaamd SBZ 3, afgebakend door de basislijn en een lijn die de punten 1 tot 9 verbindt, waarvan de coördinaten de volgende zijn :

punt 1 : 51°19.47'N/003°08.63'O;

punt 2 : 51°20.67'N/003°04.79'O;

punt 3 : 51°21.73'N/003°04.00 'O;

punt 4 : 51°23.85'N/003°10.38'O;

punt 5 : 51°22.70'N/003°15.08'O;

punt 6 : 51°21.19'N/003°16.33'O;

punt 7 : punt gelegen op de basislijn, 500 m van de oostelijke strekdam van de Haven van Zeebrugge;

punt 8 : 51°21.716'N/003°13.268'O;

punt 9 : 51°21.60'N/003°14.20'O; "

Art. 12. Onze Minister van Mobiliteit en Onze Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid zijn belast met de uitvoering van dit besluit.

point 6 : 51°21.19'N/003°16.33'E;

point 7 : point situé sur la ligne de base à 500 m de la levée est du Port de Zeebruges;

point 8 : 51°21.716'N/003°13.268'E;

point 9 : 51°21.60'N/003°14.20'E. "

Art. 12. Notre Ministre de la Mobilité et Notre Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

5 FEBRUARI 2007. - Wet betreffende de maritieme beveiliging

5 FEVRIER 2007. - Loi relative à la sûreté maritime

Tekst Inhoudstafel Begin

TITEL I. - Algemene bepalingen.

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet strekt tot implementatie van verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten en tot omzetting van richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens.

HOOFDSTUK I. - Toepassingsgebied.

Art. 3. §. 1. Deze wet is van toepassing op elke haven ten behoeve van het commercieel vervoer over zee waarin zich havenfaciliteiten bevinden die onder verordening (EG) nr. 725/2004 vallen.

§.

2. De grenzen van de in de eerste paragraaf bedoelde havens worden afgebakend door de Koning, in voorkomende gevallen rekening houdend met de informatie van de veiligheidsbeoordeling.

Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van verordening (EG) nr. 725/2004, hebben de bepalingen van verordening (EG) nr. 725/2004 voorrang.

Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op militaire installaties in havens.

HOOFDSTUK II. - Definities.

Art. 5. Voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° " maritieme beveiliging " : de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die schepen, havenfaciliteiten en havens moeten beschermen tegen dreigingen van veiligheidsincidenten en opzettelijke ongeoorloofde acties;

2° " ISPS-Code " : de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;

3° " verordening (EG) nr. 725/2004 " : verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;

4° " richtlijn 2005/65/EG " : richtlijn 2005/65/EG

TITRE Ier. - Dispositions générales.

Article 1. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi a pour objet la mise en oeuvre du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, et la transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

CHAPITRE Ier. - Champs d'application.

Art. 3. § 1er. La présente loi s'applique aux ports destinés au transport maritime commercial dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au règlement (CE) n° 725/2004.

§ 2. Le périmètre des ports visés au paragraphe premier est délimité par le Roi, en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sûreté portuaire.

Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du règlement (CE) n° 725/2004, les dispositions du règlement (CE) n° 725/2004 sont prépondérantes.

Art. 4. La présente loi ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.

CHAPITRE II. - Définitions.

Art. 5. Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, il faut entendre par :

1° " sûreté maritime " : la combinaison des mesures préventives et des moyens humains et matériels visant à protéger les navires, les installations portuaires et les ports contre les menaces d'incidents de sûreté et les actions illicites intentionnelles;

2° " code ISPS " : le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires;

3° " règlement (CE) n° 725/2004 " : le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;

4° " directive 2005/65/CE " : la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté

van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens;

5° " schip/haven raakvlak " : interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;

6° " havenfaciliteit " : een locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt; daartoe behoren in voorkomende gevallen ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee;

7° " haven " : elk uit land en water bestaand gespecificeerd gebied, waarvan de grenzen overeenkomstig artikel 4, § 2 zijn afgebakend door de Koning, met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee, die een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel vormt;

8° " havenbeveiligingszone " : elk voor specifieke maritieme beveiliging, op basis van een veiligheidsbeoordeling, relevant gebied binnen een haven;

9° " havenbeheerder " : elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, als taakstelling heeft de administratie en het beheer van de haveninfrastructuur alsmede het coördineren en het controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten. Een havenbeheerder kan meerdere afzonderlijke lichamen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;

10° " veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit " : de veiligheidsbeambte zoals bedoeld in bijlage II, deel A, punt 17 van verordening (EG) nr. 725/2004;

11° " veiligheidsincident " : iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, een havenfaciliteit of een haven;

12° " opzettelijke ongeoorloofde actie " : een opzettelijke actie die gezien de aard of de context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading, en aan havenfaciliteiten of havens;

13° [1 "de minister" : de minister bevoegd voor het maritiem vervoer;]1

14° " ADCC " : de Algemene Directie Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;

15° " OCAD " : het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse zoals opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging.

(1)[W 2013-11-19/04, art. 2, 002; Inwerkingtreding : 14-03-2014]

des ports;

5° " interface navire/port " : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;

6° " installation portuaire " : un emplacement où a lieu l'interface navire/port, comprenant les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas;

7° " port " : toute étendue déterminée de terre et d'eau, dont le périmètre est délimité par le Roi conformément à l'article 4, § 2, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, qui constitue un ensemble spatial, économique ou fonctionnel;

8. " zone de sûreté portuaire " : toute zone dans un port essentielle pour une sûreté maritime sur la base d'une évaluation de sécurité spécifique;

9° " gestionnaire du port " : l'organisme qui, parallèlement ou non à d'autres activités, a pour tâches l'administration et la gestion des infrastructures portuaires, ainsi que la coordination et le contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné. Il peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports;

10° " agent de sécurité de l'installation portuaire " : l'agent de sécurité visé à l'annexe II, partie A, point 17 du règlement (CE), n° 725/2004;

11° " incident de sûreté " : tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, d'une installation portuaire ou d'un port;

12° " action illicite intentionnelle " : un acte intentionnel qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que dans le trafic maritime national, et à leurs passagers ou à leur cargaison, et aux installations portuaires ou aux ports;

13° [1 "le ministre" : le ministre compétent pour le transport maritime;]1

14° " DGCC " : la Direction générale centre de Crise du SPF Intérieur;

15° " OCAM " : l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, tel qu'institué par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace.

(1)[L 2013-11-19/04, art. 2, 002; En vigueur : 14-03-2014]

TITRE II. - Autorités.

TITEL II. - Autoriteiten.

HOOFDSTUK I. - Nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.

Art. 6.§ 1. Er wordt een nationale autoriteit voor maritieme beveiliging opgericht.

§ 2. De nationale autoriteit voor maritieme beveiliging fungeert als de " instantie voor maritieme beveiliging " zoals bedoeld in artikel 2, 6° van verordening (EG) nr. 725/2004; als de " bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging " zoals bedoeld in artikel 2, 7° van verordening (EG) 725/2004 en als de " instantie voor havenbeveiliging " zoals bedoeld in artikel 3, 4° van richtlijn 2005/65/EG.

§ 3. De nationaal bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging is inzonderheid belast met :

1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;

2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging in de zin van artikel 8 alsook de controle op de naleving ervan;

3° de algemene coördinatie van de maatregelen tot implementatie van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;

4° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging en aan bevoegde overheden over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen;

5° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak gedane inspanningen;

6° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens; en als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging;

7° het verlenen of intrekken van het certificaat " Erkende beveiligingsorganisatie ";

8° het overmaken aan de Internationale Maritieme Organisatie van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-code, alsook eventuele wijzigingen in deze lijst;

9° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop deze wet van toepassing is, alsook eventuele wijzigingen in deze lijst;

10° de evaluatie en goedkeuring van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens;

11° het beoordelen en evalueren, op basis van een risicoanalyse, van de beveiligingsplannen van

CHAPITRE 1er. - Autorité nationale de sûreté maritime.

Art. 6.§ 1er. Une autorité nationale de sûreté maritime est créée.

§ 2. L'autorité nationale de sûreté maritime fait office de " point de contact pour la sûreté maritime " tel que visée à l'article 2, 6° du règlement (CE) n° 725/2004; d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2, 7° du règlement (CE) 725/2004 ' et de " point de contact pour la sûreté portuaire " tel que visé à l'article 3, 4° de la directive 2005/65/CE.

§ 3. L'autorité nationale compétente pour la sûreté maritime est notamment chargée de :

1° élaborer une politique générale en matière de sûreté maritime;

2° développer des normes en matière de sûreté maritime dans le sens de l'article 8 ainsi que de contrôler leur application;

3° la coordination générale des mesures pour la mise en oeuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime;

4° la délivrance d'avis, instructions et recommandations aux comités locaux pour la sûreté maritime et aux autorités compétentes, quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime;

5° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution belge aux efforts réalisés au niveau européen et international;

6° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté des installations portuaires et des ports et de point de contact national, européen et international pour toutes les matières liées à la sûreté maritime;

7° délivrer ou de retirer le certificat " Organisme de sûreté reconnu ";

8° transmettre à l'Organisation maritime internationale la liste des installations portuaires conformes au code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

9° transmettre à la Commission européenne la liste des ports soumis à la présente loi, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

10° l'appréciation et de l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports;

11° apprécier et évaluer, sur la base d'une analyse des risques, les plans de sûreté des installations portuaires et des ports, rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par le [1 Ministre]1 des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification substantielle;

12° la délivrance des certificats de sûreté portuaire comme preuve d'approbation par le [1 ministre]1 .

havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door [1 de Minister]¹ van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens en de substantiële wijzigingen hiervan;

12° het verlenen van havenbeveiligingscertificaten als gevolg en bewijs van de goedkeuring door [1 de minister]¹.

(1)[W 2013-11-19/04, art. 3, 002; Inwerkingtreding : 14-03-2014]

Art. 7. § 1. De samenstelling en de werking van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging worden door de Koning bepaald.

§ 2. De nationale autoriteit voor maritieme beveiliging wordt ondersteund door :

1° een permanent secretariaat waarvan de werking door de Koning wordt bepaald;

2° een permanente commissie van experts waarvan de samenstelling en de werking door de Koning worden bepaald.

§ 3. De informatie binnen de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging dient behandeld te worden in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 - betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Art. 8. De Koning keurt, op voorstel van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging, dwingende standaarden inzake maritieme beveiliging goed.

HOOFDSTUK II. - Lokale comités voor maritieme beveiliging.

Art. 9. §. 1. De Koning richt voor elke haven een lokaal comité voor maritieme beveiliging op en bepaalt er de samenstelling en werking van.

§ 2. Het lokaal comité voor maritieme beveiliging fungeert als de " autoriteit voor havenbeveiliging " zoals bedoeld in artikel 3, 5° van richtlijn 2005/65/EG.

§ 3. Het lokaal comité voor maritieme beveiliging is inzonderheid belast met :

1° het controleren van de echtheid van de door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of de havenbeheerder geleverde inlichtingen;

2° het beoordelen, op basis van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en van de wijzigingen hiervan;

(1)[L 2013-11-19/04, art. 3, 002; En vigueur : 14-03-2014]

Art. 7. § 1er. La composition et le fonctionnement de l'autorité nationale de sûreté maritime sont déterminés par le Roi.

§ 2. L'autorité nationale de sûreté maritime est soutenue par :

1° un secrétariat permanent dont le fonctionnement est déterminé par le Roi;

2° une commission permanente d'experts dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par le Roi.

§ 3. L'information au sein de l'autorité nationale de sûreté maritime doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Art. 8. Le Roi adopte, sur proposition de l'autorité nationale de sûreté maritime, des normes contraignantes en matière de sûreté maritime.

CHAPITRE II. - Comités locaux pour la sûreté maritime.

Art. 9. § 1er. Le Roi crée un comité local pour la sûreté maritime dans chaque port et détermine la composition et le fonctionnement.

§ 2. Le comité local pour la sûreté maritime fait office d' " autorité de sûreté portuaire " telle que visée à l'article 3, 5° de la directive 2005/65/CE.

§ 3. Le comité local pour la sûreté maritime est notamment chargé :

1° de contrôler l'exactitude des informations fournies par l'officier de sécurité de l'installation portuaire ou le gestionnaire du port;

2° d'apprécier, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports ainsi que de rédiger un avis motivé pour l'approbation définitive par l'autorité nationale de sûreté maritime des évaluations de sûreté des installations portuaires et des ports;

3° de contrôler l'élaboration et l'exécution des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;

4° du suivi en temps réel des évaluations de la sûreté, et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;

5° de dresser une liste des installations portuaires devant satisfaire au code ISPS, ainsi que de remettre tous les deux ans un avis motivé, pour chaque installation portuaire devant satisfaire au code ISPS, à l'autorité nationale de sûreté maritime.

§ 4. Le comité local pour la sûreté maritime rend compte de ses activités auprès de l'autorité nationale de sûreté maritime.

3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens;

4° de opvolging van de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;

5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die dienen te voldoen aan de ISPS-code, alsook het 2-jaarlijks voorleggen van een gemotiveerd advies, per havenfaciliteit die moet voldoen aan de ISPS-code aan de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.

§ 4. Het lokaal comité voor de maritieme beveiliging legt van zijn werkzaamheden verantwoording af bij de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.

Art. 10. De informatie binnen het lokaal comité dient behandeld te worden in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

HOOFDSTUK III. - Maritieme beveiligingsfunctionarissen.

Art. 11. Voor elke haven wordt een maritieme beveiligingsfunctionaris aangewezen door de Koning.

Daar waar de maritieme beveiligingsfunctionaris niet dezelfde is als de beveiligingsbeambte(n) van de havenfaciliteit(en) krachtens verordening (EG) nr. 725/2004 werken zij nauw samen.

Art. 12. De maritieme beveiligingsfunctionaris is inzonderheid belast met het fungeren als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven.

TITEL III. - Havenbeveiligingsstructuur.

HOOFDSTUK I. - Beveiligingsniveaus.

Art. 13. § 1. In elke haven en in voorkomend geval in elke havenbeveiligingszone zijn er drie beveiligingsniveaus :

1° Beveiligingsniveau 1 : het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende maritieme beveiligingsmaatregelen;

2° Beveiligingsniveau 2 : het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende maritieme beveiligingsmaatregelen bij verhoogde dreiging van veiligheidsincidenten of opzettelijk ongeoorloofde acties;

3° Beveiligingsniveau 3 : het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere specifieke maritieme beveiligingsmaatregelen, wanneer een

Art. 10. L'information au sein du comité local doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sûreté, attestations et avis de sécurité.

CHAPITRE III. - Agents de sûreté maritime.

Art. 11. Le Roi désigne un agent de sûreté maritime pour chaque port.

Lorsque l'agent de sûreté maritime n'est pas le même que l'(les) agent(s) de sûreté de l'(des) installation(s) portuaire(s) en vertu du règlement (CE) n° 725/2004, ils travaillent en étroite collaboration.

Art. 12. L'agent de sûreté maritime est notamment chargé de faire fonction de personne de contact locale pour toutes les questions relatives à la sûreté maritime du port concerné.

TITRE III. - Structure de sûreté portuaire.

CHAPITRE Ier. - Niveaux de sûreté.

Art. 13. § 1er. Il y a trois niveaux de sûreté dans chaque port et, le cas échéant, dans chaque zone de sûreté portuaire :

1° le niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence;

2° le niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incidents de sûreté ou d'actions illicites intentionnelles;

3° le niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté maritimes spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté ou une action illicite intentionnelle est probable ou imminente, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

§ 2. La DGCC détermine, le niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire.

Le niveau de sûreté en vigueur peut être modifié pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour une ou plusieurs zones de sûreté portuaire spécifiques.

La DGCC communique immédiatement toute modification du niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire à toute personne, entité, administration ou autorité concernée.

CHAPITRE II. - Evaluation de la sûreté.

veiligheidsincident of een opzettelijk ongeoorloofde actie waarschijnlijk of op handen is, hoewel de specifieke target misschien niet kan worden vastgesteld.

§ 2. De ADCC bepaalt het in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone van kracht zijnde beveiligingsniveau.

Het van kracht zijnde beveiligingsniveau kan gewijzigd worden voor de gehele haven of in voorkomend geval voor één of meerdere specifieke havenbeveiligingszones.

Elke wijziging inzake het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone wordt door de ADCC onmiddellijk ter kennis gebracht van elke betrokken persoon, entiteit, overheid of autoriteit.

HOOFDSTUK II. - Veiligheidsbeoordeling.

Art. 14. In elke haven voert de havenbeheerder een veiligheidsbeoordeling uit.

Bij elke veiligheidsbeoordeling van een haven wordt naar behoren rekening gehouden met de specificiteiten van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden daarvan indien deze van invloed zijn op de veiligheid in de haven, en wordt rekening gehouden met de uit hoofde van verordening (EG) nr. 725/2004 uitgevoerde beoordelingen betreffende havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan.

Elke veiligheidsbeoordeling van een haven wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

Art. 15. Elke veiligheidsbeoordeling van een haven dient voorgelegd te worden aan de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging voor goedkeuring op gemotiveerd advies van het betrokken lokaal comité voor maritieme beveiliging.

Art. 16. Elke veiligheidsbeoordeling van een haven wordt minstens eenmaal in de vijf jaar geëvalueerd door de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging.

HOOFDSTUK III. - Havenbeveiligingsplan.

Art. 17. § 1. In elke haven stelt de havenbeheerder onder toezicht van het betrokken lokaal comité voor maritieme beveiliging een havenbeveiligingsplan op.

§ 2. Elk havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de bevindingen van de voor de betrokken haven uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

§ 3. Elk havenbeveiligingsplan omvat ten minste :

1° de integratie van de uit hoofde van verordening

Art. 14. Dans chaque port, le gestionnaire du port procède à une évaluation de la sûreté.

Chaque évaluation d'un port prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port, et tient compte des évaluations des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre auxquelles il a été procédé en application du règlement (CE) n° 725/2004.

Chaque évaluation de la sûreté d'un port est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.

Art. 15. Chaque évaluation de la sûreté d'un port doit être soumise pour approbation à l'autorité nationale de sûreté maritime sur l'avis motivé du comité local pour la sûreté maritime concerné.

Art. 16. L'autorité nationale de sûreté maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

CHAPITRE III. - Plan de sûreté portuaire.

Art. 17. § 1er. Dans chaque port, le gestionnaire du port élabore un plan de sûreté portuaire sous le contrôle du comité local pour la sûreté maritime concerné.

§ 2. Chaque plan de sûreté portuaire est établi en tenant compte des résultats des évaluations de la sûreté portuaire effectuées pour le port concerné et des exigences fixées par le Roi.

§ 3. Chaque plan de sûreté portuaire inclut au minimum :

1° l'intégration des plans de sûreté établis en vertu du règlement (CE) n° 725/2004 pour les installations portuaires;

2° le cas échéant, les zones de sûreté portuaire identifiées;

3° un ensemble de mesures, de procédures et d'actions détaillées sur le plan de la sûreté maritime pour chaque niveau de sûreté dans le port ou, le cas échéant, dans les zones de sûreté portuaire identifiées.

Le cas échéant, les mesures, les procédures et les actions peuvent varier selon la zone de sûreté portuaire en fonction des résultats des évaluations de la sûreté;

4° une structure de coordination entre les différentes mesures, procédures et actions visées au 3°;

5° une structure organisationnelle à l'appui du renforcement de la sûreté maritime;

6° une structure de concertation entre les différentes parties intéressées sur le plan de la sûreté maritime.

(EG) nr. 725/2004 opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten;

2° de in voorkomende geval onderscheiden havenbeveiligingszones;

3° een geheel van gedetailleerde maatregelen, procedures en acties op het gebied van maritieme beveiliging per beveiligingsniveau in de haven of in voorkomende geval in de onderscheiden havenbeveiligingszones.

In voorkomend geval kunnen de maatregelen, procedures en acties verschillen per havenbeveiligingszone naargelang van de bevindingen van de uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen;

4° een coördinatiestructuur tussen de verschillende in 3° bedoelde maatregelen, procedures en acties;

5° een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verbetering van de maritieme beveiliging;

6° een overlegstructuur tussen de verschillende belanghebbende partijen op het gebied van maritieme beveiliging.

Art. 18. Elk havenbeveiligingsplan en elke substantiële wijziging ervan dient op gemotiveerd advies van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging ter goedkeuring voorgelegd te worden aan [1 de minister]1 .

(1)[W 2013-11-19/04, art. 4, 002; Inwerkingtreding : 14-03-2014]

Art. 19. De nationale autoriteit voor maritieme beveiliging verleent als gevolg en bewijs van de goedkeuring bedoeld in artikel 18 een havenbeveiligingscertificaat aan de havenbeheerder.

Art. 20. Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal in de vijf jaar geëvalueerd door de nationale autoriteit van maritieme beveiliging.

De nationale autoriteit voor maritieme beveiliging legt de in vorig lid bedoelde evaluatie voor aan [1 de minister]1.

[1 de minister]1 kan op basis van de voorgelegde evaluatie :

- de door [1 hem]1 overeenkomstig artikel 18 verleende goedkeuring bevestigen;
- binnen de door [1 hem]1 opgelegde termijnen aanpassingen aan de bestaande havenbeveiligingsplannen opleggen;
- bestaande havenbeveiligingsplannen schorsen en binnen de door [1 hem]1 opgelegde termijnen aanpassingen aan de bestaande havenbeveiligingsplannen opleggen;
- overeenkomstig artikel 19 verleende havenbeveiligingscertificaten intrekken.

(1)[W 2013-11-19/04, art. 5, 002; Inwerkingtreding

Art. 18. Chaque plan de sûreté portuaire et leur modification substantielle doit être soumis pour approbation au [1 ministre]1 sur avis motivé de l'autorité nationale de sûreté maritime.

(1)[L 2013-11-19/04, art. 4, 002; En vigueur : 14-03-2014]

Art. 19. L'autorité nationale de sûreté maritime délivre un certificat de sûreté portuaire au gestionnaire du port comme preuve d'approbation visée à l'article 18.

Art. 20. L'autorité nationale de sûreté maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque plan de sûreté portuaire.

L'autorité nationale de sûreté maritime soumet l'évaluation visée à l'alinéa précédent au [1 ministre]1 .

Le [1 ministre]1 peut sur base de l'évaluation soumise :

- confirmer son approbation accordée conformément à l'article 18;
- imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans son délai imposé;
- suspendre des plans de sûreté portuaire et imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans son délai imposé;
- retirer des certificats de sûreté portuaire délivrés conformément à l'article 19.

(1)[L 2013-11-19/04, art. 5, 002; En vigueur : 14-03-2014]

Art. 21. Le contrôle de l'exécution d'un plan de sûreté portuaire est exercé par le comité local pour la sûreté maritime concerné et par les fonctionnaires du SPF Mobilité et Transports visés à l'article 25, § 1er, 2°.

Art. 22. Chaque plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile par le biais d'un exercice du plan de sûreté tenant compte des exigences fixées par le Roi.

TITRE IV. - Organismes de sûreté reconnus.

Art. 23. § 1er. L'autorité nationale de sûreté maritime peut délivrer ou retirer le certificat " Organisme de sûreté reconnu " conformément aux modalités déterminées par le Roi.

§ 2. Les organismes de sûreté certifiés conformément au § 1er peuvent réaliser, élaborer et évaluer des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, Un organisme de sûreté certifié conformément au §

: 14-03-2014]

Art. 21. Het toezicht op de uitvoering van een havenbeveiligingsplan wordt uitgeoefend door het betrokken lokaal comité voor maritieme beveiliging en door de in artikel 25, § 1, 2° bedoelde ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Art. 22. Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens éénmaal per kalenderjaar getest door middel van een havenbeveiligingsplan-oefening met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

TITEL IV. - Erkende beveiligingsorganisaties.

Art. 23. § 1. De nationale autoriteit voor maritieme beveiliging kan het certificaat van " Erkende beveiligingsorganisatie " verlenen of intrekken overeenkomstig de door de Koning bepaalde nadere regels.

§ 2. Overeenkomstig § 1 gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen veiligheidsbeoordelingen en beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens uitvoeren, opstellen en evalueren;

Een overeenkomstig § 1 gecertificeerde beveiligingsorganisatie die een veiligheidsbeoordeling voor een haven heeft uitgevoerd of geëvalueerd, mag het havenveiligheidsplan voor deze haven niet opstellen of evalueren.

TITEL V. - Informatie en gegevensuitwisseling.

Art. 24. Onverminderd de verplichtingen die voortvloeien uit de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging, stelt elke persoon, entiteit, overheid of autoriteit die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie, hiervan onmiddellijk de bevoegde politiediensten in kennis.

De politiedienst die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie brengt hiervan onmiddellijk het OCAD en de bestuurlijke en gerechtelijke overheden op de hoogte via de daartoe uitgewerkte procedures en doet de noodzakelijke vaststellingen.

TITEL VI. - Toezicht en sancties.

HOOFDSTUK I. - Toezicht.

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

1° binnen hun respectievelijke opdracht en

1e r qui a procédé à ou apprécié une évaluation de la sûreté d'un port, ne peut élaborer ou évaluer le plan de sûreté de ce port.

TITRE V. - Information et échange de données.

Art. 24. Sans préjudice des obligations découlant de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace, toute personne, entité, administration ou autorité qui a connaissance d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire doit en informer immédiatement les services de police concernés.

Le service de police informé d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire en informe immédiatement l'OCAM et les autorités administratives et judiciaires par les procédures y élaborées et procède aux constatations nécessaires.

TITRE VI. - Contrôle et sanctions.

CHAPITRE 1er. - Contrôle.

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

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

2° Les agents désignés par le Roi et assermentés à cette fin du SPF Mobilité et Transports siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein des organes visés à l'article 7, § 2 de la présente loi.

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

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

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

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

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

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

bevoegdheden, de ambtenaren van de Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, de leden van de lokale en federale politie en de havenkapiteins;

2° de door de Koning aangewezen en te dien einde beëdigde ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer die als effectief of plaatsvervangend lid zetelen of tewerkgesteld zijn in de organen bepaald in artikel 7, § 2 van deze wet.

§ 2. De in § 1 bedoelde ambtenaren stellen bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel, de inbreuken op verordening (EG) nr. 725/2004 vast, alsook de inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

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

De in § 1, 2° bedoelde ambtenaren zenden onverwijld een kopie van de processen-verbaal aan de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.

§ 3. Indien de in § 1, 2° bedoelde ambtenaren naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.

§ 4. De in § 1, 2° bedoelde ambtenaren kunnen, uitsluitend bij de uitoefening van hun opdracht bedoeld in § 1 :

1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnengaan in alle plaatsen waar deze wet en haar uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, met uitsluiting van plaatsen die tot woning dienen;

Plaatsen die tot woning dienen, mogen slechts te allen tijde betreden worden met toelating van de bewoner of met verlof van de bevoegde politierechter;

2° ieder persoon wiens verhoor zij nodig achten ondervragen over alle feiten waarvan de kennisname nuttig is voor de uitoefening van het toezicht;

3° de identiteit controleren van de personen, in de gevallen en overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 34, § 1, en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;

4° zonder verplaatsing, alle boeken, registers, documenten, schijven, diskettes, banden of gelijk welke andere informatiedragers die zij nodig achten voor het volbrengen van hun opdracht ter inzage doen overleggen en uittreksels, afschriften, afdrukken, uitdraaien, kopieën of fotokopieën ervan nemen of kosteloos doen verstrekken of zelfs gelijk welke van de in dit punt bedoelde informatiedragers tegen ontvangstbewijs doen afgeven;

5° vaststellingen doen door middel van het maken

applicables;

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

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

3° effectuer des contrôles d'identité des personnes dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, § 1er et § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;

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

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

Art. 26. En vue de l'exercice de leurs compétences, les fonctionnaires visés à l'article 25, § 1er, peuvent demander la collaboration des services de police.

En vue de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent demander la collaboration des fonctionnaires visés à l'article 25, § 1er.

CHAPITRE II. - Sanctions.

Section Ire. - Sanctions administratives.

Art. 27. Le [1 ministre]1 peut, sur avis motivé de l'autorité nationale de sûreté maritime retirer le certificat de sûreté portuaire délivré conformément à l'article 18, si le gestionnaire du port a contrevenu au plan de sûreté portuaire, à la présente loi ou à ses arrêtés d'exécution, ou n'a pas agi selon les instructions du [1 ministre]1 conformément à l'article 20, selon le plan de sûreté portuaire ou selon la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

(1)[L 2013-11-19/04, art. 6, 002; En vigueur : 14-03-2014]

Section II. - Sanctions pénales.

Art. 28. § 1er. Sera puni d'un d'emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 26 à 3.000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° quiconque aura enfreint les dispositions du règlement (CE) n° 725/2004.

2° quiconque aura enfreint les dispositions de la

van foto's, film- en video-opnamen.

Art. 26. De ambtenaren bedoeld in artikel 25, § 1, kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden de medewerking vragen van de politiediensten.

De politiediensten kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden, de medewerking vragen van de in de artikelen 25, § 1, bedoelde ambtenaren.

HOOFDSTUK II. - Sancties.

Afdeling I. - Administratieve sancties.

Art. 27.[1 De minister]1 kan op gemotiveerd advies van de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging het overeenkomstig artikel 18 verleende havenbeveiligingscertificaat intrekken, indien de havenbeheerder heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten; of heeft nagelaten te handelen volgens de instructies van [1 de minister]1 overeenkomstig artikel 20, volgens het havenbeveiligingsplan of volgens deze wet of haar uitvoeringsbesluiten.

(1)[W 2013-11-19/04, art. 6, 002; Inwerkingtreding : 14-03-2014]

Afdeling II. - Strafrechterlijke sancties.

Art. 28. § 1. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van 6 maand tot 1 jaar en met een geldboete van 26 tot 3.000 euro of met één van die straffen alleen :

1° ieder die de bepalingen van verordening (EG) nr. 725/2004 heeft overtreden.

2° ieder die de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten heeft overtreden

3° ieder die de opdracht van de bevoegde overheid uitgeoefend krachtens verordening (EG) nr. 725/2004, deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, heeft belemmerd.

§ 2. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de vermelde inbreuken.

TITEL VII. - Opheffingsbepalingen.

Art. 29. In de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen worden opgeheven :

1° artikel 21bis, ingevoegd bij de wet van 15 mei 2006;

2° artikel 22bis, ingevoegd bij de wet van 15 mei 2006;

présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

3° quiconque aura entravé la mission de l'autorité compétente exercée conformément au règlement (CE) n° 725/2004, à la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Les dispositions du livre premier du Code pénal, en ce compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux dites infractions.

TITRE VIII. - Dispositions abrogatoires.

Art. 29. Dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires est abrogé :

1° article 21bis, inséré à la loi du 15 mai 2006;

2° article 22bis, inséré à la loi du 15 mai 2006;

3° article 27, alinéa 3, inséré à la loi du 15 mai 2006.

3° artikel 27, derde lid, ingevoegd bij de wet van 15 mei 2006.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

30 DECEMBER 2009. - Wet betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

30 DECEMBRE 2009. - Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire

HOOFDSTUK 1. - Algemene bepaling

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2. - Bepalingen betreffende de strijd tegen piraterij op zee

Art. 2.§ 1. De persoon die op heterdaad wordt betrapt bij piraterij in de zin van de artikelen 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee of tegen wie ernstige aanwijzingen van schuld met betrekking tot een dergelijk misdrijf bestaan, kan van zijn vrijheid worden beroofd hetzij op initiatief van de commandant van een schip bedoeld in artikel 5, § 1, van voornoemde wet, hetzij op initiatief van de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip [1 hetzij op initiatief van de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een daad van piraterij]1. De commandant [1 dan wel de kapitein]1 maakt een proces-verbaal op met nauwkeurige opgave van de omstandigheden waarin de vrijheidsberoving tot stand is gekomen, met inbegrip van het precieze uur ervan.

§ 2. De commandant [1 dan wel de kapitein]1 brengt de federale procureur onmiddellijk op de hoogte van de vrijheidsberoving door middel van de snelste communicatiemiddelen. De commandant [1 dan wel de kapitein]1 voert de bevelen van deze magistraat uit, zowel wat de vrijheidsberoving als wat de uit te voeren taken betreft.

§ 3. De vrijheidsberoving mag in geen geval langer dan vierentwintig uur duren. De federale procureur moet de vrijheidsberoving binnen vierentwintig uur bevestigen. Bij gebreke daarvan wordt de betrokkene in vrijheid gesteld. Van de beslissing van de federale procureur wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant [1 dan wel door de kapitein]1.

§ 4. De commandant [1 dan wel de kapitein]1 maakt een proces-verbaal van de vrijheidsberoving op. Dit proces-verbaal vermeldt het precieze uur van de vrijheidsberoving, de beslissing van de federale procureur met betrekking tot deze vrijheidsberoving, alsook het precieze uur waarop de betrokkene in kennis is gesteld van de beslissing van de federale procureur.

§ 5. Indien de federale procureur van oordeel is dat

CHAPITRE 1. - Disposition générale

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

CHAPITRE 2. - Dispositions concernant la lutte contre la piraterie maritime

Art. 2.§ 1er. La personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire visé à l'article 5, § 1er, de la loi précitée, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil. Le commandant dresse un procès-verbal avec indication détaillée des circonstances dans lesquelles la privation de liberté s'est effectuée, y compris l'heure précise de celle-ci [1 soit à l'initiative du capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par un acte de piraterie]1.

§ 2. Le commandant [1 ou le capitaine]1 informe sur le champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté. Le commandant [1 ou le capitaine]1 exécute les ordres donnés par ce magistrat tant en ce qui concerne la privation de liberté que les devoirs à exécuter.

§ 3. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser vingt-quatre heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les vingt-quatre heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant [1 ou le capitaine]1.

§ 4. Le commandant [1 ou le capitaine]1 dresse procès-verbal de la privation de liberté. Ce procès-verbal mentionne l'heure précise de la privation de liberté, la décision du procureur fédéral quant à cette privation de liberté ainsi que l'heure précise de la communication à l'intéressé de la décision du procureur fédéral.

§ 5. Si le procureur fédéral estime qu'une personne privée de liberté pour des actes de piraterie devrait être placée sous mandat d'arrêt, il requiert le juge d'instruction qui peut décerner un mandat d'arrêt provisoire. Le mandat d'arrêt provisoire doit être décerné dans les vingt-quatre heures de la privation

een wegens daden van piraterij van zijn vrijheid beroofde persoon onder aanhoudingsbevel zou moeten worden geplaatst, vordert hij dit van de onderzoeksrechter die een voorlopig aanhoudingsbevel kan uitvaardigen. Het voorlopig aanhoudingsbevel moet worden uitgevaardigd binnen vierentwintig uur na de initiële vrijheidsberoving en is tot vierentwintig uur na de aankomst van de gedetineerde op het grondgebied van het Rijk en ten hoogste een maand geldig.

Het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon kan gebeuren door middel van radio, telefoon, audiovisuele of andere technische middelen die een rechtstreekse overbrenging van de stem tussen de onderzoeksrechter en de verdachte, mogelijk maken en de vertrouwelijkheid van hun gesprek waarborgen.

Indien het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon onmogelijk is ingevolge uitzonderlijke omstandigheden, moet de onderzoeksrechter de personen verhoren die de ten laste gelegde feiten met betrekking tot deze persoon, kunnen uiteenzetten.

Al de in deze paragraaf bedoelde elementen, met inbegrip van de eventuele uitzonderlijke omstandigheden die het verhoor van de betrokken persoon onmogelijk hebben gemaakt, worden vermeld in het proces-verbaal van verhoor.

Van de beslissing van de onderzoeksrechter wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant [1 dan wel de kapitein]1 en, zodra mogelijk, wordt hem een afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel bezorgd. De commandant [1 dan wel de kapitein]1 vermeldt in een proces-verbaal het precieze uur waarop de betrokkene in kennis is gesteld van de beslissing van de onderzoeksrechter en het precieze uur van de afgifte van het afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel.

§ 6. Ingeval de vervolging in België wordt ingesteld, wordt de verdachte zo spoedig als de omstandigheden het mogelijk maken naar België overgebracht.

Binnen vierentwintig uur na zijn aankomst op het grondgebied van het Rijk, moet hij fysiek voor de onderzoeksrechter verschijnen en ondervraagd worden. De onderzoeksrechter gaat na of de in paragraaf 5, eerste lid, bedoelde termijnen van vierentwintig uur na de aankomst van de gedetineerde op het grondgebied van het Rijk en van ten hoogste een maand werden nageleefd. Bij gebrek aan verhoor binnen de vierentwintig uur of in geval van niet-naleving van de in de paragraaf 5, eerste lid, bedoelde termijnen wordt de verdachte in vrijheid gesteld.

Indien de onderzoeksrechter oordeelt is dat de hechtenis moet worden gehandhaafd, vaardigt hij een aanhoudingsbevel uit overeenkomstig artikel 16

de liberté initiale et est valable jusqu'à vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et au maximum un mois.

L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audiovisuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges.

Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne.

Tous les éléments visés au présent paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition.

L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant [1 ou le capitaine]1 et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant [1 ou le capitaine]1 consigne dans un procès-verbal l'heure précise à laquelle l'intéressé a été informé de la décision du juge d'instruction ainsi que l'heure précise à laquelle la copie du mandat d'arrêt provisoire lui a été délivrée.

§ 6. Dans l'hypothèse où les poursuites sont exercées en Belgique, l'inculpé sera transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée sur le territoire du Royaume, il sera présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et d'un mois maximum visés au paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. A défaut d'audition dans les vingt-quatre heures ou en cas de non respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté.

Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive.

[1 § 7. Si le capitaine n'a pas la nationalité belge, les procès-verbaux visés au présent article peuvent être rédigés en anglais.]1

(1)[L 2013-01-16/02, art. 1, 002; En vigueur : 30-01-2013]

Art. 3. § 1er. Les infractions de piraterie visées aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime, commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume.

van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis.

[1 § 7. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kunnen de bij dit artikel bedoelde processen-verbaal in het Engels gesteld worden.]1

(1)[W 2013-01-16/02, art. 2, 002; Inwerkingtreding : 30-01-2013]

Art. 3. § 1. De in artikelen 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee bedoelde misdrijven van piraterij gepleegd aan boord van een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van het Rijk.

§ 2. De federale procureur is bevoegd om in België elke persoon te vervolgen die zich buiten het grondgebied van het Rijk schuldig maakt aan het misdrijf van piraterij bedoeld in de artikelen 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, wanneer de feiten tegen een Belgisch schip zijn gepleegd of wanneer de verdachten door Belgische militairen werden aangehouden.

§ 3. De in paragraaf 2 bedoelde vervolgingen kunnen plaatsvinden, zelfs indien de persoon niet wordt gevonden op het grondgebied van het Rijk.

§ 4. De federale procureur oordeelt over de opportuniteit van de vervolging, rekening houdend met de concrete omstandigheden van de zaak.

Voor zover dit rechtscollege de kenmerken van onafhankelijkheid, onpartijdigheid en billijkheid vertoont, zoals inzonderheid kan blijken uit de relevante internationale verbintenissen waardoor België en de Staat van dit rechtscollege gebonden zijn, kan hij beslissen dat deze zaak, in het belang van een goede rechtsbedeling en met eerbiediging van de internationale verplichtingen van België, aanhangig zou moeten worden gemaakt :

- hetzij bij het rechtscollege van de vlaggestaat van het schip waartegen de feiten zijn gepleegd;
- hetzij bij het rechtscollege van de Staat waarvan de dader een onderdaan is of van de plaats waar hij kan worden gevonden;
- hetzij bij het rechtscollege van een derde Staat, zulks zodra de voorwaarden van deze overdracht met deze Staat zijn vastgesteld op een wijze die in overeenstemming is met het toepasselijk internationaal recht.

§ 5. De burgerlijke partijstellingen zijn slechts ontvankelijk na de beslissing van de federale procureur om de strafvordering uit te oefenen.

§ 6. De rechtscolleges te Brussel zijn uitsluitend bevoegd om kennis te nemen van de in de artikelen 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee bedoelde misdrijven.

§ 2. Le procureur fédéral est compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, hors du territoire du Royaume, se sera rendue coupable de l'infraction de piraterie visée aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés par des militaires belges.

§ 3. Les poursuites visées au paragraphe 2 pourront avoir lieu, même si la personne n'est pas trouvée sur le territoire du Royaume.

§ 4. Le procureur fédéral juge de l'opportunité des poursuites en tenant compte des circonstances concrètes de l'affaire.

Pour autant que cette juridiction présente les qualités d'indépendance, d'impartialité et d'équité, tel que cela peut notamment ressortir des engagements internationaux pertinents liant la Belgique et l'Etat de cette juridiction, il peut décider que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans le respect des obligations internationales de la Belgique, cette affaire devrait être portée :

- soit devant la juridiction de l'Etat du pavillon du navire contre lequel les faits ont été commis;
- soit devant la juridiction de l'Etat dont l'auteur est ressortissant ou du lieu où il peut être trouvé;
- soit devant la juridiction d'un Etat tiers et ce dès lors que les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet Etat d'une manière conforme au droit international applicable.

§ 5. Les constitutions de partie civile ne sont recevables qu'après la décision du procureur fédéral d'exercer l'action publique.

§ 6. Les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

CHAPITRE 3. - Modification du Code judiciaire

Art. 4. Dans l'article 144quater du Code judiciaire, inséré par le loi du 5 août 2003, les mots " et aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime " sont insérés entre les mots " Code pénal " et le mot " seul ".

CHAPITRE 4. - Entrée en vigueur

Art. 5. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

HOOFDSTUK 3. - Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

Art. 4. In artikel 144quater van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 5 augustus 2003, worden de woorden " en in de artikelen 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee ingevoegd tussen het woord " Strafwetboek " en het woord " wordt ".

HOOFDSTUK 4. - Inwerkingtreding

Art. 5. Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

30 DECEMBER 2009. - Wet betreffende de strijd tegen piraterij op zee

30 DECEMBRE 2009. - Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime

HOOFDSTUK 1. - Algemene bepaling

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2. - Bepalingen die betrekking hebben op het bestrijden van piraterij op zee

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° piraterij : daden van piraterij op zee die één van de in artikel 3 omschreven misdrijven vormen;

2° piratenschip : schip dat door de personen die de daadwerkelijke macht over het schip uitoefenen, wordt gebruikt of bestemd is om te worden gebruikt voor het bedrijven van een van de in artikel 3 bedoelde handelingen. Hetzelfde geldt voor een schip dat gebruikt is voor het plegen van een dergelijke handeling, zolang het in de macht blijft van de personen die zich aan die handeling hebben schuldig gemaakt;

3° piratengroep : vereniging van meer dan twee personen die sinds enige tijd bestaat en die in onderling overleg optreedt om een in artikel 3 bedoeld misdrijf van piraterij te plegen;

4° Belgisch schip : schip dat de Belgische vlag voert.

Art. 3. § 1. Als een misdrijf van piraterij wordt beschouwd één van de volgende handelingen :

a) iedere onwettige daad van geweld, bedreiging, aanhouding of plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht :

i) in volle zee, tegen een ander schip of tegen personen of goederen aan boord van een zodanig schip;

ii) tegen een ander schip, personen of goederen aan boord op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige Staat valt;

b) iedere vrijwillige deelneming aan het gebruik van een schip met kennis van de feiten die het schip tot piratenschip maken;

c) iedere poging, iedere voorbereidende handeling of iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een onder a) of b) omschreven handeling.

§ 2. De daden van piraterij, zoals omschreven in paragraaf 1, bedreven door een oorlogsschip of staatschip waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip heeft overgenomen, worden gelijkgesteld met daden bedreven door een particulier schip.

CHAPITRE 1er. - Disposition générale

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE 2. - Dispositions visant à lutter contre la piraterie maritime

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° piraterie : les actes de piraterie maritime constitutifs d'une des infractions définies à l'article 3;

2° navire pirate : le navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement se servent ou entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 3. Il en est de même du navire qui a servi à commettre de tels actes tant qu'il demeure sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables;

3° groupe de pirates : l'association de plus de deux personnes, établie dans le temps, qui agit de façon concertée en vue de commettre une infraction de piraterie visée à l'article 3;

4° navire belge : navire battant pavillon belge.

Art. 3. § 1er. Constitue une infraction de piraterie l'un des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire privé agissant à des fins privées et dirigé :

i) contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

ii) contre un autre navire, des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire est un navire pirate;

c) toute tentative, tout acte préparatoire, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

§ 2. Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis au paragraphe 1er, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

§ 3. Les actes visés aux paragraphes 1er et 2, commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à des actes de piraterie tels que

§ 3. De in paragrafen 1 en 2 bedoelde daden die in een andere maritieme zone dan de volle zee gepleegd worden, worden gelijkgesteld met daden van piraterij als bedoeld in §§ 1 en 2, in de mate bedoeld in het internationaal recht.

Art. 4. § 1. Iedere persoon die een in artikel 3, § 1, a) of b) bedoeld misdrijf van piraterij heeft gepleegd, wordt gestraft met opsluiting van tien jaar tot vijftien jaar.

Iedere persoon die een in artikel 3, § 1, c), bedoeld misdrijf van piraterij heeft gepleegd, wordt gestraft met opsluiting van vijf jaar tot tien jaar.

§ 2. Iedere persoon die deelneemt aan enige activiteit van een piratengroep, met inbegrip van het verstrekken van gegevens of materiële middelen aan de piratengroep of het in enigerlei vorm financieren van enige activiteit van de piratengroep, terwijl hij weet ervan heeft dat zijn deelname bijdraagt tot het plegen van een misdrijf van piraterij, wordt gestraft met opsluiting van vijf jaar tot tien jaar.

Ieder leidend persoon van de piratengroep wordt gestraft met opsluiting van vijftien jaar tot twintig jaar.

§ 3. De in paragraaf 1 bedoelde misdrijven worden gestraft met opsluiting van vijftien jaar tot twintig jaar, indien het geweld, de bedreiging, de aanhouding of de vernieling hetzij een ongeneeslijk lijkende ziekte, hetzij ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid van meer dan vier maanden, hetzij het volledige verlies van het gebruik van een orgaan, hetzij zware verminking ten gevolge hebben.

Dezelfde straf wordt toegepast indien de piraat de personen aan boord heeft onderworpen aan in artikel 417ter, eerste lid, van het Strafwetboek bedoelde handelingen.

De in paragraaf 1 bedoelde misdrijven worden gestraft met opsluiting van twintig jaar tot dertig jaar indien het geweld, de bedreiging, de aanhouding of de plundering worden toegebracht zonder het oogmerk om te doden, en toch de dood veroorzaken.

De in paragraaf 1 bedoelde misdrijven worden gestraft met levenslange opsluiting indien doodslag of moord werd gepleegd.

De misdrijven bedoeld in paragraaf 1 worden gestraft met opsluiting van vijftien jaar tot twintig jaar indien de veiligheid van de scheepvaart of de milieubescherming ernstig in gevaar werd gebracht.

§ 4. Met uitzondering van de in paragraaf 1, tweede lid, en in paragraaf 2 bedoelde straffen worden de straffen toegepast, zelfs wanneer de voltooiing van de misdaad wordt verhinderd door omstandigheden, onafhankelijk van de wil van de daders.

Art. 5. § 1. De commandanten van Belgische

définis aux paragraphes 1er et 2, dans la mesure prévue par le droit international.

Art. 4. § 1er. Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 3, § 1er, a) ou b) sera punie de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 3, § 1er, c) sera punie de la réclusion de cinq ans à dix ans.

§ 2. Toute personne qui participe à une activité d'un groupe de pirates, y compris par la fourniture d'informations ou de moyens matériels au groupe de pirates, ou par toute forme de financement d'une activité du groupe de pirates, en ayant connaissance que cette participation contribue à commettre une infraction de piraterie, sera punie de la réclusion de cinq ans à dix ans.

Tout dirigeant du groupe de pirates sera puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

§ 3. Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité de travail personnel de plus de quatre mois, soit la perte complète de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave.

La même peine sera appliquée si le pirate a soumis les personnes se trouvant à bord à des actes visés à l'article 417ter, alinéa premier, du Code pénal.

Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion de vingt ans à trente ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation, exercées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée.

Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion à perpétuité si un meurtre ou un assassinat a été commis.

Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si une atteinte grave a été portée à la sécurité de la navigation ou à la protection de l'environnement.

§ 4. A l'exception des peines prévues par le paragraphe 1er, alinéa 2, et le paragraphe 2, les peines seront appliquées, lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs.

Art. 5. § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commandants des navires de guerre belges ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, sont habilités à prendre toute mesure de prévention, de contrôle et de coercition en vue de prévenir ou de faire cesser des actes de piraterie visés aux articles 3 et 4.

oorlogsschepen of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, zijn onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, bevoegd om elke preventie-, controle- en dwangmaatregel te nemen teneinde daden van piraterij bedoeld in de artikelen 3 en 4 te voorkomen of te doen stoppen.

§ 2. Zij kunnen :

- schepen individueel of in konvooi begeleiden;
- misdrijven van piraterij opsporen en ze vaststellen in processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel;
- zich te allen tijde aan boord begeven van schepen die het voorwerp zijn van daden van piraterij, alsook van deze die ervan worden verdacht aan dergelijke daden deel te nemen of zich voorbereiden om eraan deel te nemen. Te dien einde hebben ze het recht de overlegging van alle scheepspapieren en alle bewijsstukken te eisen en deze te controleren. Indien de verdenkingen blijven bestaan, kunnen zij zich in alle lokalen en plaatsen aan boord begeven;
- een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip brengen;
- een piratenschip of een schip dat na een daad van piraterij is overmeesterd en zich in de macht van de piraten bevindt, in beslag nemen, evenals de goederen aan boord;
- alle documenten en alles wat dienen kan om de waarheid aan de dag te brengen aan boord van een piratenschip in beslag nemen.

§ 3. Als de toegang aan boord geweigerd werd of feitelijk onmogelijk bleek te zijn, kan de commandant van het in paragraaf 1 bedoelde schip het bevel geven tot koerswijziging van het verdachte schip, dat met voldoende redenen van een misdrijf van piraterij wordt verdacht, naar een geschikte plaats of haven. Deze koerswijziging gebeurt op kosten en op risico van de personen die het bevel hebben van het schip dat zijn koers moet wijzigen.

Tijdens de doorvaart die volgt op de beslissing tot koerswijziging, kan de commandant de nodige en passende dwangmaatregelen nemen met het oog op het vrijwaren van het schip en zijn lading en van de veiligheid van de personen aan boord.

§ 4. In de in dit artikel bedoelde gevallen, indien de personen die het daadwerkelijke bevel van het schip hebben, dat ervan verdacht wordt gebruik te worden voor het plegen van een misdrijf moet zij of het voorwerp ervan te zijn, het aan boord laten komen of de koerswijziging uitdrukkelijk of feitelijk weigeren, kan de commandant van het in paragraaf 1 bedoelde schip, na waarschuwingen, overgaan tot dwangmaatregelen tegen dit schip daaronder begrepen, indien nodig, het gebruik van geweld.

Art. 5/1.[1 Onverminderd de bevoegdheden van de

§ 2. Ils peuvent :

- accompagner individuellement ou en convoi des navires;
- rechercher les infractions de piraterie et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire;
- visiter en tout temps les navires qui sont l'objet d'actes de piraterie ainsi que ceux qui sont suspectés de participer à ou de se préparer à participer à de tels actes. A cette fin, ils peuvent exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives et les vérifier. Si les soupçons subsistent, ils peuvent pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord;
- embarquer une équipe de protection militaire belge sur un navire civil;
- saisir un navire pirate, ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, ainsi que les biens se trouvant à bord;
- saisir tous les documents et tout ce qui pourra servir à la manifestation de la vérité à bord d'un navire pirate.

§ 3. Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants, d'une infraction de piraterie vers la position ou le port appropriés. Ce déroutement se réalise aux frais et risques des personnes qui ont la maîtrise du navire dérouté.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, le commandant peut prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

§ 4. Dans les cas visés par le présent article, si les personnes qui ont la maîtrise effective du navire suspecté de commettre ou d'être l'objet d'une infraction de piraterie refusent expressément ou de fait d'en admettre la visite ou le déroutement, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Art. 5/1.[1 Sans préjudice des pouvoirs des commandants visés à l'article 5, § 1er, et des officiers de police judiciaire :

1° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge et qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie, consignent les délits de piraterie commis à bord du navire dans des procès-verbaux, qui ont force probante jusqu'à preuve du contraire; si le capitaine n'a pas la nationalité belge, le procès-verbal peut être rédigé en anglais;

2° les capitaines de navires habilités à battre

commandanten bedoeld in artikel 5, § 1, en van de officieren van gerechtelijke politie :

1° stellen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn, misdrijven van piraterij aan boord van het schip vast in processen-verbaal, die gelden tot bewijs van het tegendeel; indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kan het proces-verbaal in het Engels worden opgesteld;

2° kunnen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn alles aan boord van het schip wat kan dienen als bewijs van piraterij in beslag nemen.]1

(1)[Ingevoegd bij W 2013-01-16/03, art. 29, 002; Inwerkingtreding : 30-01-2013]

Art. 6. Alle bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, zonder uitzondering van Hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn van toepassing op de in deze wet bedoelde misdrijven.

HOOFDSTUK 3. - Wijziging van het Strafwetboek

Art. 7. In artikel 137, § 2, van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 19 december 2003, wordt 6° aangevuld met de woorden : " evenals de daden van piraterij bedoeld in artikel 3 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee ".

HOOFDSTUK 4. - Inwerkingtreding

Art. 8. Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

pavillon belge qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie peuvent saisir tous les éléments à bord du navire pouvant servir de preuve de piraterie.]1

(1)[Inséré par L 2013-01-16/03, art. 29, 002; En vigueur : 30-01-2013]

Art. 6. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

CHAPITRE 3. - Modification du Code pénal

Art. 7. Dans l'article 137, § 2, du Code pénal, inséré par la loi du 19 décembre 2003, le 6° est complété par les mots " ainsi que les actes de piraterie visés à l'article 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ".

CHAPITRE 4. - Entrée en vigueur

Art. 8. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

23 JUNI 2010. - Koninklijk besluit betreffende de mariene strategie voor de Belgische zeegebieden

23 JUIN 2010. - Arrêté royal relatif à la stratégie pour le milieu marin concernant les espaces marins belges

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (Kaderrichtlijn mariene strategie).

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° " mariene strategie " : de strategie gericht op het ten laatste in 2020 bereiken of behouden van een goede milieutoestand, zonder dat deze strategie betrekking heeft op de chemische en ecologische toestand van de oppervlaktewateren;

2° " kaderrichtlijn mariene strategie " : Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu;

3° " milieutoestand " : de algemene toestand van het mariene milieu, rekening houdend met de structuur en functie van en de processen in de samenstellende mariene ecosystemen in combinatie met de natuurlijke fysiografische, geografische, biologische, geologische en klimatologische factoren alsmede de fysische, akoestische en chemische omstandigheden, met inbegrip van die welke het gevolg zijn van menselijke activiteiten in of buiten het betrokken gebied;

4° " goede milieutoestand " : de toestand van het mariene milieu wanneer deze leidt tot ecologisch verscheiden en dynamische oceanen en zeeën die schoon, gezond en, gelet op hun intrinsieke omstandigheden, productief zijn, en wanneer het gebruik van het mariene milieu op een duurzaam niveau is, aldus het potentieel voor gebruik en activiteiten door de huidige en toekomstige generaties veilig stellend;

5° " oppervlaktewateren " : de kustwateren en, voor zover het de chemische toestand betreft, ook de territoriale zee;

6° " kustwateren " : de wateren binnen de zeegebieden gelegen aan de landzijde van een lijn waarvan elk punt zich bevindt op een afstand van één zeemijl zeewaarts van het dichtstbijzijnde punt van de basislijn;

7° " CCIM " : het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid bedoeld in het samenwerkingsakkoord van 5 april 1995 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het internationaal milieubeleid;

Article 1er. Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (Directive-cadre " stratégie pour le milieu marin ").

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

1° " stratégie pour le milieu marin " : la stratégie visant à parvenir, au plus tard en 2020, à un bon état écologique ou à conserver celui-ci, sans que cette stratégie concerne l'état chimique et écologique des eaux de surface;

2° " directive-cadre stratégie pour le milieu marin " : Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin;

3° " état écologique " : l'état général du milieu marin, compte tenu de la structure, de la fonction et des processus des écosystèmes qui composent le milieu marin, des facteurs physiographiques, géographiques, biologiques, géologiques et climatiques naturels, ainsi que des conditions physiques, acoustiques et chimiques qui résultent notamment de l'activité humaine interne ou externe à la zone concernée;

4° " bon état écologique " : état du milieu marin tel que celui-ci conserve la diversité écologique et le dynamisme d'océans et de mers qui soient propres, en bon état sanitaire et productifs dans le cadre de leurs conditions intrinsèques, et que l'utilisation du milieu marin soit durable, sauvegardant ainsi le potentiel de celui-ci aux fins des utilisations et activités des générations actuelles et à venir;

5° " eaux de surface " : les eaux côtières et, dans la mesure où il s'agit de l'état chimique, également la mer territoriale;

6° " eaux côtières " : les eaux à l'intérieur des espaces marins situées en-deçà d'une ligne dont tout point est situé à une distance d'un mille marin au-delà du point le plus proche de la ligne de base;

7° " CCPIE " : le Comité de Coordination de la Politique internationale de l'Environnement visé à l'Accord de coopération du 5 avril 1995 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la politique internationale de l'environnement;

8° " DG Environnement " : la direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement;

8° " DG Leefmilieu " : het directoraat-generaal Leefmilieu van de federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu;

9° " criteria " : kenmerkende technische karakteristieken die nauw verband houden met kwalitatief beschrijvende elementen;

10° " milieudoel " : een verklaring van kwalitatieve of kwantitatieve aard omtrent de gewenste toestand van de verschillende onderdelen van en de belastende en beïnvloedende factoren op het mariene milieu;

11° " regionale samenwerking " : samenwerking en coördinatie van activiteiten met andere lidstaten en, wanneer mogelijk, met derde landen gelegen aan het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan of aan de Noordzee in ruime zin;

12° " BMM " : de Beheerseheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium, zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 29 september 1997 houdende overdracht van de Beheerseheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en Schelde-estuarium naar het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen;

13° " bevoegde federale diensten " : de BMM, de Marinecomponent, de Algemene Directie Energie en de Algemene Directie Kwaliteit en Veiligheid van de FOD Economie, het DG Leefmilieu, het directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en elke andere federale dienst met bevoegdheden die een impact hebben op het uiterlijk in 2020 bereiken of behouden van een goede milieutoestand.

Art. 3. § 1. De mariene strategie voor de Belgische zeegebieden omvat de volgende fasen :

1° de initiële beoordeling van de bestaande milieutoestand en de milieueffecten van de menselijke activiteiten daarop, uiterlijk op 15 juli 2012;

2° de omschrijving van de goede milieutoestand, uiterlijk op 15 juli 2012;

3° de vaststelling van een reeks milieudoelen en daarmee samenhangende indicatoren, uiterlijk op 15 juli 2012;

4° de vaststelling en uitvoering, tenzij anders bepaald in de desbetreffende gemeenschapswetgeving, van een monitoringprogramma voor een voortgaande beoordeling en periodieke actualisering van de doelen, uiterlijk op 15 juli 2014;

5° de ontwikkeling van een maatregelenprogramma dat gericht is op het bereiken of behouden van een goede milieutoestand, uiterlijk op 15 juli 2015;

6° de toepassing van het onder 5° genoemde maatregelenprogramma, uiterlijk op 15 juli 2016, met dien verstande dat de toepassing van dit

9° " critères " : les caractéristiques techniques particulières étroitement liées aux descripteurs qualitatifs;

10° " objectif environnemental " : une description qualitative ou quantitative de l'état souhaité pour les différents composants du milieu marin et les pressions et impacts qui s'exercent sur celui-ci;

11° " coopération régionale " : la coopération et la coordination des activités avec d'autres Etats membres et, chaque fois que possible, des pays tiers situés dans l'Atlantique du Nord-Est ou la mer du Nord au sens large;

12° " UGMM " : l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord et de l'Estuaire de l'Escaut, comme mentionnée à l'arrêté royal du 29 septembre 1997 transférant l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord et de l'Estuaire de l'Escaut à l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique;

13° " autorités fédérales compétentes " : l'UGMM, la Composante Marine, la Direction générale Energie et la Direction générale de la Qualité et de la Sécurité du SPF Economie, la DG Environnement, la direction générale Transport Maritime du SPF Mobilité et toute autre autorité fédérale ayant des compétences affectant l'atteinte ou le maintien d'un bon état écologique au plus tard en 2020.

Art. 3. § 1er. La stratégie pour le milieu marin concernant les espaces marins belges comprend les phases suivantes :

1° l'évaluation initiale de l'état écologique actuel et des impacts environnementaux des activités humaines sur celui-ci, au plus tard le 15 juillet 2012;

2° la description du bon état écologique, au plus tard le 15 juillet 2012;

3° la fixation d'une série d'objectifs environnementaux et d'indicateurs associés, au plus tard le 15 juillet 2012;

4° l'élaboration et la mise en oeuvre, sauf disposition contraire de la législation communautaire applicable, d'un programme de monitoring en vue de l'évaluation permanente et de la mise à jour périodique des objectifs, le 15 juillet 2014 au plus tard;

5° l'élaboration d'un programme de mesures destiné à parvenir à un bon état écologique ou à conserver celui-ci, au plus tard le 15 juillet 2015;

6° l'application du programme de mesures visé au 5°, au plus tard le 15 juillet 2016, étant entendu que l'application de ce programme de mesures peut être anticipée et que des mesures de protection plus strictes peuvent être prises dans le cas où l'état critique du milieu marin l'exige.

Dans le cas où l'état critique du milieu marin requiert des mesures d'urgences, les autorités fédérales compétentes peuvent appliquer avant la

maatregelenprogramma vervroegd kan worden en dat strengere beschermingsmaatregelen genomen kunnen worden ingeval de kritieke toestand van het mariene milieu daartoe noopt.

Ingeval de kritieke toestand van het mariene milieu tot dringende maatregelen noopt, kunnen de bevoegde federale diensten het maatregelenprogramma op het terrein vervroegd toepassen of strengere beschermingsmaatregelen nemen, op voorwaarde dat dit niet verhindert dat een goede milieutoestand bereikt of behouden wordt in een andere mariene regio of subregio. Het DG Leefmilieu stelt, via de geëigende kanalen de Europese Commissie in kennis van het herziene tijdschema en verzoekt de Europese Commissie steun te verlenen voor de extra inspanningen, door van het betrokken gebied een proefproject te maken.

§ 2. Dit besluit is niet van toepassing op activiteiten die uitsluitend landsverdediging of nationale veiligheid betreffen. Voorzover zulks redelijk uitvoerbaar is, moeten deze activiteiten wel uitgevoerd worden op een wijze die verenigbaar is met de doelstellingen van dit besluit.

Art. 4. § 1. De minister is belast met de federale coördinatie van de vaststelling en de uitvoering van de nodige maatregelen om uiterlijk in 2020 een goede milieutoestand te bereiken of te behouden.

Het DG Leefmilieu is belast met de administratieve voorbereiding van de federale coördinatie van de vaststelling en de uitvoering van de nodige maatregelen om uiterlijk in 2020 een goede milieutoestand te bereiken of te behouden.

Het DG Leefmilieu en de bevoegde federale diensten kunnen zich laten bijstaan door elke publieke of private natuurlijke persoon of rechtspersoon die zij nuttig achten bij de uitvoering van de hun door de wet en dit besluit toegewezen bevoegdheden.

Het DG Leefmilieu verschaft, via de geëigende kanalen, de Europese Commissie uiterlijk op 15 januari 2011 een lijst met de bevoegde federale diensten, de in bijlage II vermelde gegevens en de instanties bevoegd in de internationale organisaties waarin zij participeren en die voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn mariene strategie relevant zijn. Het DG Leefmilieu stelt, via de geëigende kanalen, de Europese Commissie in kennis van alle wijzigingen binnen de zes maanden nadat deze van kracht geworden zijn.

§ 2. De minister neemt de passende initiatieven binnen de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu om voor alle wateren die onder Belgische jurisdictie vallen een geïntegreerde mariene strategie vast te stellen en uit te voeren.

§ 3. Het DG Leefmilieu neemt de passende

date prévue, sur le terrain, le programme de mesures ou prendre des mesures de protection plus strictes, pour autant que ces mesures n'entravent pas la réalisation ou le maintien du bon état écologique d'une autre région ou sous-région marine. La DG Environnement met la Commission européenne au fait de la révision du calendrier par les canaux appropriés et demande à la Commission européenne d'apporter son soutien pour les efforts supplémentaires en faisant de la zone concernée un projet pilote.

§ 2. Le présent arrêté ne s'applique pas aux activités dont l'unique objet est la défense ou la sécurité nationale. Dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable, ces activités doivent être exécutées selon des modalités qui sont compatibles avec les objectifs du présent arrêté.

Art. 4. § 1er. Le ministre est chargé de la coordination fédérale de l'élaboration et de la mise en oeuvre des mesures nécessaires pour atteindre ou maintenir un bon état écologique au plus tard en 2020.

La DG Environnement est chargée de la préparation administrative de la coordination fédérale de l'élaboration et de la mise en oeuvre des mesures nécessaires pour atteindre ou maintenir un bon état écologique au plus tard en 2020.

La DG Environnement et les services fédéraux compétents peuvent se faire assister par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qu'ils estiment nécessaire dans le cadre de la mise en oeuvre des compétences qui leur ont été confiées par la loi ou par le présent arrêté.

Au plus tard le 15 janvier 2011, la DG Environnement communique à la Commission européenne, par les canaux appropriés, une liste des services fédéraux compétents, les renseignements énumérés à l'annexe II et les instances compétentes dans le cadre des organismes internationaux auxquels ils participent et qui sont concernés par la mise en oeuvre de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin. La DG Environnement signale toute modification à la Commission européenne par les canaux appropriés dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de cette modification.

§ 2. Le ministre prend les initiatives adéquates au sein de la Conférence Interministérielle pour l'Environnement pour définir et mettre en oeuvre une stratégie intégrée pour le milieu marin pour toutes les eaux qui relèvent de la juridiction belge.

§ 3. La DG Environnement prend les initiatives adéquates au sein du CCPIE pour préparer et mettre en oeuvre une stratégie intégrée pour le milieu marin pour toutes les eaux qui relèvent de la juridiction belge.

initiatieven binnen het CCIM om voor alle wateren die onder Belgische jurisdictie vallen een geïntegreerde mariene strategie voor te bereiden en uit te voeren.

Art. 5. § 1. Bij de uitwerking van de mariene strategie voor de Belgische zeegebieden houden de bevoegde federale diensten rekening met het feit dat de Belgische zeegebieden een integraal deel uitmaken van het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan als mariene regio. Teneinde rekening te houden met de specifieke kenmerken van de Belgische zeegebieden mogen de bevoegde federale diensten verwijzen naar onderverdelingen van voormelde mariene regio, op het passende niveau, op voorwaarde dat zij verenigbaar zijn met de Noordzee in ruime zin, met inbegrip van het Kattegat en het Kanaal.

Het DG Leefmilieu brengt, via de geëigende kanalen de Europese Commissie uiterlijk op 15 juli 2010 in kennis van de onderverdeling waarnaar verwezen is.

§ 2. De bevoegde federale diensten werken, zoveel als mogelijk op basis van een nationaal gecoördineerde beslissing, samen met de andere lidstaten rond het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan en de Noordzee opdat de mariene strategie voor de Belgische zeegebieden in de mate van het mogelijke samenhang vertoont en wordt gecoördineerd met de mariene strategie van deze lidstaten.

Voor zover passend en uitvoerbaar, wordt voor deze samenwerking gebruik gemaakt van de bestaande regionale institutionele samenwerkingsstructuren, waaronder het OSPAR-Verdrag, en wordt deze samenwerking gecoördineerd met derde landen gelegen aan het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan en de Noordzee.

Er wordt zoveel als mogelijk gebruikt gemaakt van de bestaande programma's en activiteiten binnen de bestaande regionale institutionele samenwerkingsstructuren, waaronder het OSPAR-Verdrag.

Voor zover passend en uitvoerbaar, strekt de coördinatie en de samenwerking zich uit tot alle lidstaten in het gebied afwaterend naar het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan en de Noordzee.

Art. 6. § 1. Het DG Leefmilieu coördineert de uitvoering door de bevoegde federale diensten van een initiële beoordeling van het mariene milieu, rekening houdend met de al beschikbare gegevens en het volgende omvattend :

1° een analyse van de essentiële kenmerken en eigenschappen alsook van de huidige milieutoestand, gebaseerd op de in tabel 1 van

Art. 5. § 1er. Lors de l'élaboration de la stratégie pour le milieu marin concernant les espaces marins belges, les autorités fédérales compétentes tiennent compte du fait que les espaces marins belges font partie intégrante de l'océan Atlantique du Nord-Est en tant que région maritime. Afin de tenir compte des caractéristiques propres des espaces marins belges, les autorités fédérales compétentes peuvent se fonder sur des subdivisions de la région maritime mentionnée ci-avant, au niveau approprié, à la condition qu'elles soient conciliables avec la mer du Nord au sens large, y compris le Kattegat et la Manche.

Au plus tard le 15 juillet 2010, la DG Environnement met la Commission européenne au fait de la subdivision à laquelle il est fait référence et ce, par les canaux appropriés.

§ 2. Les autorités fédérales compétentes collaborent, autant que possible sur la base d'une décision coordonnée au niveau national, avec les autres Etats membres autour de l'Atlantique du Nord-Est et de la mer du Nord, de sorte que la stratégie pour le milieu marin concernant les espaces maritimes belges présente, dans la mesure du possible, une certaine cohérence et soit coordonnée avec la stratégie pour le milieu marin de ces Etats membres.

Lorsque cela est réalisable et opportun, il est fait usage dans le cadre de cette collaboration des structures institutionnelles régionales qui existent en matière de coopération, dont la Convention OSPAR, et cette collaboration est coordonnée avec les pays tiers de l'Atlantique du Nord-Est et de la mer du Nord.

Il est recouru autant que possible aux programmes et activités existants dans le cadre des structures institutionnelles régionales qui existent en matière de coopération, dont la Convention OSPAR.

Lorsque cela est réalisable et opportun, la coordination et la coopération sont étendues à tous les Etats membres situés dans le bassin versant de l'Atlantique du Nord-Est et de la mer du Nord.

Art. 6. § 1er. La DG Environnement coordonne la mise en oeuvre, par les services fédéraux compétents, d'une évaluation initiale du milieu marin, compte tenu des données déjà disponibles, comportant les éléments suivants :

1° une analyse des spécificités et caractéristiques essentielles, ainsi que de l'état écologique, fondée sur les listes indicatives d'éléments figurant dans le tableau 1 de l'annexe III et couvrant les caractéristiques physiques et chimiques, les types d'habitats, les composants biologiques et l'hydromorphologie;

2° une analyse des principaux impacts et pressions, notamment l'activité humaine, sur l'état écologique

bijlage III opgenomen indicatieve lijst van elementen, en betrekking hebbend op de fysisch-chemische kenmerken, de habitattypes, de biologische componenten en de hydromorfologie;

2° een analyse van de overheersende belastende en beïnvloedende factoren, met inbegrip van menselijke activiteiten, die inwerken op de milieutoestand, die :

gebaseerd is op de in tabel 2 van bijlage III opgenomen indicatieve lijst van elementen, en betrekking heeft op de kwalitatieve en kwantitatieve mix van diverse belastende factoren, alsmede op waarneembare trends;

betrekking heeft op de belangrijkste cumulatieve en synergetische effecten;

rekening houdt met de desbetreffende beoordelingen die krachtens de toepasselijke Europese regelgeving zijn uitgevoerd;

3° een economische en sociale analyse van het gebruik van het mariene milieu en de aan de aantasting van dit milieu verbonden kosten.

§ 2. Bij de in paragraaf 1 bedoelde analyse wordt rekening gehouden met elementen in verband met het mariene milieu die onder het koninklijk besluit betreffende de vaststelling van een kader voor het bereiken van een goede oppervlaktewatertoestand vallen, alsook met andere relevante beoordelingen, die ook als basis kunnen dienen, zoals de beoordelingen die gezamenlijk in het kader van het OSPAR-Verdrag zijn uitgevoerd.

§ 3. Bij de voorbereiding van de in paragraaf 1 bedoelde beoordeling stellen de bevoegde federale diensten alles in het werk om ervoor te zorgen dat :

1° de beoordelingsmethodes consistent zijn binnen het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan en de Noordzee;

2° rekening wordt gehouden met grensoverschrijdende invloeden en kenmerken.

Art. 7. § 1. Het DG Leefmilieu coördineert, op basis van de initiële beoordeling, de vaststelling door de bevoegde federale diensten van een reeks kenmerken van een goede milieutoestand, met inachtneming van de in bijlage I bedoelde kwalitatief beschrijvende elementen.

De bevoegde federale diensten houden daarbij rekening met :

1° de in tabel 1 van bijlage III vermelde indicatieve lijsten en, in het bijzonder, met de fysische en chemische kenmerken, de habitattypes, de biologische kenmerken en de hydromorfologie;

2° de belastende of beïnvloedende factoren van menselijke activiteiten binnen het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan en de Noordzee, met inachtneming van de in tabel 2 van bijlage III opgenomen indicatieve lijsten.

§ 2. Het DG Leefmilieu brengt, via de geëigende

qui :

est fondée sur la liste indicative d'éléments repris dans le tableau 2 de l'annexe III et couvrant les éléments qualitatifs et quantitatifs des diverses pressions, ainsi que les tendances perceptibles;

concerne les principaux effets cumulatifs et synergiques;

tient compte des évaluations pertinentes qui ont été effectuées en application de la législation européenne applicable;

3° une analyse économique et sociale de l'utilisation du milieu marin et du coût de la dégradation de ce milieu.

§ 2. L'analyse visée au paragraphe 1er tient compte des éléments ayant trait au milieu marin qui relèvent de l'arrêté royal relatif à l'établissement d'un cadre en vue d'atteindre un bon état des eaux de surface, ainsi que d'autres évaluations pertinentes, qui peuvent également servir de base, telles que les évaluations menées conjointement dans le cadre de la Convention OSPAR.

§ 3. Dans le cadre de la préparation de l'évaluation visée au paragraphe 1er, les services fédéraux compétents mettent tout en oeuvre afin que :

1° les méthodes d'évaluation soient homogènes pour l'Atlantique du Nord-Est et la mer du Nord;

2° les impacts et les spécificités transfrontières soient pris en compte.

Art. 7. § 1er. La DG Environnement coordonne, sur la base de l'évaluation initiale, la définition, par les services fédéraux compétents, d'un ensemble de caractéristiques correspondant à un bon état écologique, en tenant compte des descripteurs qualitatifs visés à l'annexe Ire.

Dans ce cadre, les services fédéraux compétents tiennent compte :

1° des listes indicatives mentionnées à l'annexe III, tableau 1, et, notamment, des caractéristiques physiques et chimiques, des types d'habitats, des caractéristiques biologiques et de l'hydromorphologie;

2° des impacts et pressions de l'activité humaine dans l'Atlantique du Nord-Est et la mer du Nord, en tenant compte des listes indicatives figurant au tableau 2 de l'annexe III.

§ 2. La DG Environnement porte à la connaissance de la Commission européenne, par les canaux appropriés, l'évaluation, conformément à l'article 6, § 1er, et la définition des caractéristiques du bon état écologique établie en vertu du paragraphe 1er, dans les trois mois à compter de l'achèvement de cette définition.

§ 3. Un bon état écologique, tel que visé au paragraphe 1er, est défini à l'échelle de la région ou de la sous-région marine et suppose que :

1° la structure, les fonctions et les processus des

kanalen, de Europese Commissie in kennis van de beoordeling overeenkomstig artikel 6, § 1, en de vaststelling van de kenmerken van de goede milieutoestand overeenkomstig paragraaf 1, uiterlijk drie maanden na de voltooiing van deze vaststelling.

§ 3. Een goede milieutoestand, zoals vermeld in paragraaf 1, wordt bepaald op het niveau van de mariene regio of subregio en veronderstelt dat :

1° door hun structuur, functies en processen, de samenstellende mariene ecosystemen, in combinatie met de daarmee verbonden fysiografische, geografische, geologische en klimatologische factoren optimaal kunnen functioneren en hun veerkracht behouden tegenover door de mens teweeggebrachte milieuveranderingen; de mariene soorten en habitats beschermd worden, de door de mens veroorzaakte achteruitgang van de biodiversiteit voorkomen wordt en de verschillende biologische componenten in evenwicht functioneren;

2° de hydromorfologische, fysische en chemische eigenschappen van de ecosystemen, met inbegrip van die welke het gevolg zijn van menselijke activiteiten in het betrokken gebied, de ecosystemen ondersteunen;

3° de door de mens in het mariene milieu ingebrachte stoffen en energie, met inbegrip van lawaai, geen verontreinigingseffect teweeg brengen.

Art. 8. Het DG Leefmilieu coördineert, op basis van de initiële beoordeling, de vaststelling van een uitvoerige reeks milieudoelen en bijhorende indicatoren voor het mariene milieu.

De bevoegde federale diensten houden daarbij rekening met :

1° de in tabel 2 van bijlage III opgenomen lijsten van belastende en beïnvloedende factoren;

2° de in bijlage IV opgenomen indicatieve kenmerken;

3° de verenigbaarheid van de in lid 1 vermelde milieudoelen met de ononderbroken toepassing van de bestaande milieudoelen die op nationaal, communautair of internationaal niveau met betrekking tot het mariene milieu zijn vastgesteld;

4° de relevante grensoverschrijdende effecten en kenmerken.

Het DG Leefmilieu brengt, via de geëigende kanalen, de milieudoelen uiterlijk drie maanden na de vaststelling ervan ter kennis van de Europese Commissie.

Art. 9. De BMM stelt de monitoringprogramma's voor de voortgaande beoordeling van de milieutoestand op en voert deze uit. De FOD Economie, onder de bevoegdheid van de Minister bevoegd voor Ondernemen, voert het deel van deze monitoringsprogramma's uit dat betrekking heeft op

écosystèmes qui composent le milieu marin, combinés aux facteurs physiographiques, géographiques, géologiques et climatiques qui leur sont associés, permettent auxdits écosystèmes de fonctionner pleinement et de conserver leur capacité d'adaptation aux changements environnementaux induits par les hommes; les espèces et les habitats marins sont protégés, le déclin de la biodiversité dû à l'intervention de l'homme est évité, et la fonction de leurs différents composants biologiques est équilibrée;

2° les propriétés hydromorphologiques, physiques et chimiques des écosystèmes, y compris les propriétés résultant des activités humaines dans la zone concernée, soutiennent les écosystèmes;

3° les apports anthropiques de substances et d'énergie, y compris de source sonore, dans le milieu marin ne provoquent pas d'effets dus à la pollution.

Art. 8. La DG Environnement coordonne, sur la base de l'évaluation initiale, la définition d'une série exhaustive d'objectifs environnementaux et d'indicateurs associés pour le milieu marin.

Dans ce cadre, les services fédéraux compétents tiennent compte :

1° des listes figurant à l'annexe III, tableau 2, des impacts et pressions;

2° des caractéristiques indicatives figurant à l'annexe IV;

3° de la compatibilité des objectifs environnementaux mentionnés à l'alinéa 1er avec l'application ininterrompue des objectifs environnementaux existants qui ont été fixés au niveau national, communautaire ou international en ce qui concerne le milieu marin;

4° des impacts et des spécificités transfrontières pertinents.

Dans les trois mois qui suivent la définition des objectifs environnementaux, la DG Environnement les notifie à la Commission européenne par les canaux appropriés.

Art. 9. L'UGMM définit des programmes de monitoring pour l'évaluation permanente de l'état écologique et en assure la mise en oeuvre. Le SPF Economie exécute, sous la compétence du Ministre en charge de l'Entreprise, la partie de ce programme de monitoring qui a trait à l'extraction de sable et de gravier.

A cet effet, l'UGMM et le SPF Economie se fondent sur la liste d'éléments figurant à l'annexe III et la liste figurant à l'annexe V, en tenant compte des objectifs environnementaux établis conformément à l'article 8.

Les méthodes de monitoring pour l'Atlantique du Nord-Est et la mer du Nord :

1° sont cohérentes et reposent sur les dispositions

de zand- en grindwinning.

De BMM en de FOD Economie baseren zich hiervoor op de in bijlage III opgenomen lijst van elementen en de in bijlage V opgenomen lijst, met inachtneming van de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde milieudoelen.

De monitoringmethodes binnen het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan en de Noordzee :

1° zijn consistent en nemen de relevante bepalingen inzake beoordeling en monitoring welke gelden krachtens het gemeenschapsrecht, met inbegrip van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en haar uitvoeringsbesluiten, of krachtens internationale overeenkomsten als basis;

2° zijn, zoveel als mogelijk, consistent met de monitoringmethodes van de andere landen die daarvan deel uitmaken, teneinde de monitoringresultaten gemakkelijk te kunnen vergelijken;

3° houden, zoveel als mogelijk, rekening met de relevante grensoverschrijdende invloeden en kenmerken.

De BMM en de FOD Economie plegen overleg met het DG Leefmilieu teneinde de monitoringprogramma's af te stemmen op de andere fasen van de mariene strategie.

De BMM stelt, via de geëigende kanalen, de Europese Commissie in kennis van de monitoringprogramma's, ten laatste drie maanden na de vaststelling ervan.

Art. 10. § 1. Het DG Leefmilieu coördineert de administratieve voorbereiding van de opstelling van een federaal ontwerp van programma van maatregelen teneinde een goede toestand van het mariene milieu, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 7, te bereiken of te behouden. Vervolgens leggen de bevoegde federale diensten dit ontwerp voor aan hun voorgedijminister ter ondertekening.

Die maatregelen worden afgeleid op basis van de initiële beoordeling overeenkomstig artikel 6, en met inachtneming van de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde milieudoelen.

§ 2. Het programma van maatregelen houdt rekening met :

1° de relevante maatregelen die vereist zijn krachtens :

a) gemeenschapswetgeving, met name uitgevoerd door de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en haar uitvoeringsbesluiten;

b) internationale overeenkomsten;

2° de duurzame ontwikkeling en in het bijzonder de sociale en economische gevolgen van de voorstellen

applicables en matière d'évaluation et de monitoring établies par la législation communautaire, y compris la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et ses arrêtés d'exécution, ou en vertu d'accords internationaux;

2° sont, dans la mesure du possible, homogènes par rapport aux méthodes de monitoring des autres pays qui en font partie, afin de faciliter la comparabilité des résultats du monitoring;

3° tiennent compte, dans la mesure du possible, des impacts et des spécificités transfrontières pertinents.

L'UGMM et le SPF Economie délibèrent avec la DG Environnement, afin d'adapter les programmes de monitoring aux autres phases de la stratégie marine.

Dans les trois mois qui suivent la définition des programmes de monitoring, l'UGMM les notifie à la Commission européenne par les canaux appropriés.

Art. 10. § 1er. La DG Environnement coordonne la préparation administrative de la rédaction d'un projet fédéral de programme de mesures afin d'atteindre ou de maintenir un bon état écologique du milieu marin, tel que défini conformément à l'article 7. Ensuite, les services fédéraux compétents soumettent ce projet à la signature de leur ministre de tutelle.

Ces mesures sont élaborées sur la base de l'évaluation initiale réalisée en vertu de l'article 6, compte tenu des objectifs environnementaux définis au titre de l'article 8.

§ 2. Le programme de mesures tient compte :

1° des mesures pertinentes requises en vertu :

a) de la législation communautaire, notamment exécuté par la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et ses arrêtés d'exécution;

b) des conventions internationales;

2° du développement durable, et notamment des répercussions sociales et économiques des propositions de mesures;

3° des incidences du programme de mesures sur les eaux situées au-delà des espaces maritimes belges afin de réduire au minimum le risque de dégradation de ces eaux et, si possible, de produire un effet positif sur celles-ci.

Les types de mesures énumérés à l'annexe VI sont pris en compte pour élaborer un programme de mesures.

Les mesures sont efficaces au regard de leur coût et techniquement réalisables et font l'objet d'une évaluation des incidences, en ce compris une analyse coûts/avantages.

§ 3. Le programme comprend des mesures de protection spatiales, contribuant à créer un réseau

van maatregelen;

3° de gevolgen van het programma van maatregelen op wateren buiten de Belgische zeegebieden om het risico op schade aan deze wateren tot een minimum te beperken en, indien mogelijk, er een positieve invloed op te hebben.

De in bijlage VI opgesomde typen maatregelen worden in aanmerking genomen bij de opstelling van een programma van maatregelen.

De maatregelen zijn kosteneffectief en technisch haalbaar en vormen het onderwerp van een effectenbeoordeling, inclusief een kostenbatenanalyse.

§ 3. Het programma van maatregelen omvat ruimtelijke beschermingsmaatregelen, die bijdragen aan samenhangende en representatieve netwerken van beschermde mariene gebieden, waarbij de diversiteit van de samenstellende ecosystemen adequaat gedekt is.

Indien een bevoegde federale dienst van oordeel is dat het beheer van een menselijke activiteit op communautair of internationaal niveau vermoedelijk een aanzienlijke invloed zal hebben op het mariene milieu, met name op de beschermde mariene gebieden, richt deze dienst zich, via de geëigende kanalen, tot de bevoegde instantie of betrokken internationale organisatie teneinde maatregelen te overwegen en eventueel goed te keuren die nodig kunnen zijn om ten laatste in 2020 een goede milieutoestand te bereiken of te behouden.

Het DG Leefmilieu maakt de relevante informatie openbaar met betrekking tot de beschermde mariene gebieden, en dit ten laatste op 31 december 2013.

§ 4. Het programma van maatregelen geeft aan hoe de maatregelen zullen worden uitgevoerd en hoe zij zullen bijdragen tot het bereiken van de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde milieudoelen.

De minister ziet erop toe dat het programma van maatregelen uiterlijk één jaar na de vaststelling ervan operationeel is.

§ 5. Het DG Leefmilieu stelt, via de geëigende kanalen, de Europese Commissie en elke andere betrokken lidstaat in kennis betreffende het programma van maatregelen, uiterlijk drie maanden na de vaststelling ervan.

Art. 11. § 1. Het programma van maatregelen identificeert de gevallen waar :

1° de milieudoelstellingen of de goede milieutoestand niet in alle opzichten kunnen worden bereikt;

2° de milieudoelstellingen of de goede milieutoestand niet binnen het vooropgestelde tijdsschema kunnen worden bereikt.

§ 2. Het geval vermeld in paragraaf 1, 1° moet het gevolg zijn van :

de zones marines protégées cohérent et représentatif, où la diversité des écosystèmes constituants est couverte de manière adéquate.

Si une autorité fédérale compétente estime que la gestion d'une activité humaine au niveau communautaire ou international est susceptible d'avoir un effet significatif sur le milieu marin, en particulier dans les zones marines protégées, cette autorité s'adresse, par les canaux appropriés, à l'autorité compétente ou à l'organisation internationale concernée pour que soient examinées et éventuellement adoptées les mesures pouvant être nécessaires pour atteindre ou conserver un bon état écologique au plus tard en 2020.

La DG Environnement met à la disposition du public les informations utiles concernant les zones marines protégées et ce, au plus tard le 31 décembre 2013.

§ 4. Le programme de mesures indique les modalités de leur mise en oeuvre et la manière dont ces mesures contribueront à la réalisation des objectifs environnementaux définis en vertu de l'article 8.

Le ministre veille à ce que le programme soit opérationnel au plus tard un an après son élaboration.

§ 5. La DG Environnement notifie le programme de mesures à la Commission européenne et à tout autre Etat membre concerné, par les canaux appropriés, au plus tard trois mois après son élaboration.

Art. 11. § 1er. Le programme de mesures identifie les cas où :

1° les objectifs environnementaux ou le bon état écologique ne peuvent pas être atteints sous tous les aspects;

2° les objectifs environnementaux ou le bon état écologique ne peuvent pas être atteints aux échéances prévues.

§ 2. Le cas visé au paragraphe 1er, 1° doit résulter :

1° de mesures ou de l'absence de mesures qui ne sont pas imputables aux services fédéraux compétents ni aux Régions;

2° de causes naturelles;

3° de force majeure;

4° de modifications ou de changements des caractéristiques physiques du milieu marin occasionnés par des mesures qui ont été prises pour des raisons d'intérêt général supérieur qui l'emportent sur les incidences négatives sur l'environnement, en ce compris les incidences transfrontières, sans que cela exclue définitivement ou compromette la réalisation d'un bon état écologique au niveau de l'Atlantique Nord-Est, de la mer du Nord ou du milieu marin dans d'autres Etats côtiers.

Le cas visé au paragraphe 1er, 2°, doit résulter de

1° maatregelen of het uitblijven van maatregelen waarvoor de bevoegde federale diensten, noch de Gewesten verantwoordelijk zijn;

2° natuurlijke oorzaken;

3° overmacht;

4° wijzigingen of veranderingen in de fysische kenmerken van het mariene milieu veroorzaakt door maatregelen die werden genomen om redenen van dwingend openbaar belang die zwaarder wegen dan de negatieve milieueffecten, inclusief grensoverschrijdende effecten, zonder dat dit het bereiken van een goede milieutoestand op het niveau van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, van de Noordzee of van het mariene milieu in andere kuststaten voorgoed uitsluit of in het gedrang brengt.

Het geval vermeld in paragraaf 1, 2°, moet het gevolg zijn van natuurlijke omstandigheden.

Het programma van maatregelen omschrijft omstandig welk van de voormelde gevallen van toepassing is, met inachtneming van de gevolgen voor de andere kuststaten

§ 3. In de gevallen vermeld in paragraaf 1, komt de minister met de andere bevoegde federale ministers passende ad-hoc maatregelen overeen om het nastreven van de milieudoelen voort te zetten, een verdere verslechtering van de toestand van het getroffen mariene milieu door de in paragraaf 2, 2°, 3° en 4° vermelde redenen te voorkomen en de negatieve gevolgen op het niveau van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan en de Noordzee te verlichten. Deze maatregelen worden, voor zover zulks haalbaar is, geïntegreerd in de programma's van maatregelen.

§ 4. Met uitzondering van de initiële beoordeling, zoals beschreven in artikel 6, moeten geen specifieke acties ondernomen worden wanneer er geen significant risico voor het mariene milieu bestaat of wanneer de kosten onevenredig zijn in verhouding met het risico voor het mariene milieu, en op voorwaarde dat er geen verdere achteruitgang is.

§ 5. Het DG Leefmilieu verschaft de nodige gegevens tot staving van het besluit aan de Europese Commissie ingeval toepassing gemaakt wordt van paragraaf 1 of paragraaf 4.

Art. 12. Wanneer het DG Leefmilieu of een andere bevoegde federale dienst, binnen het kader van zijn bevoegdheidspakket, een probleem constateert dat gevolgen heeft voor de milieutoestand en dat niet door middel van maatregelen in het mariene milieu kan worden aangepakt of dat verband houdt met een ander communautair beleid of met een internationale overeenkomst, informeert deze dienst, via de geëigende kanalen, de Europese Commissie, met opgave van de redenen.

circonstances naturelles.

Le programme de mesures décrit de manière circonstanciée lequel des cas mentionnés ci-avant est d'application, compte tenu des conséquences pour les autres Etats côtiers.

§ 3. Dans les cas visés au paragraphe 1er, le ministre convient avec les autres ministres fédéraux compétents de mesures ad hoc appropriées en vue de continuer à chercher à atteindre les objectifs environnementaux, d'éviter toute nouvelle détérioration de l'état du milieu marin touché pour les raisons exposées au paragraphe 2, 2°, 3° et 4°, et d'atténuer les incidences préjudiciables à l'échelle de l'Atlantique du Nord-Est et de la mer du Nord. Ces mesures sont, dans la mesure du possible, intégrées dans les programmes de mesures.

§ 4. A l'exception de l'évaluation initiale, telle que décrite à l'article 6, il n'y a pas lieu de prendre des mesures particulières lorsqu'il n'existe pas de risque important pour le milieu marin ou lorsque les coûts de ces mesures seraient disproportionnés compte tenu des risques pour le milieu marin, et à condition qu'il n'y ait pas de nouvelle dégradation.

§ 5. La DG Environnement fournit à la Commission européenne les justifications nécessaires pour motiver sa décision lorsqu'on applique le paragraphe 1er ou le paragraphe 4.

Art. 12. Lorsque la DG Environnement ou une autre autorité fédérale compétente constate, dans le cadre de son enveloppe de compétences, un problème qui a des conséquences sur l'état écologique et auquel il ne peut être remédié par des mesures prises au niveau du milieu marin, ou qui est lié à une autre politique communautaire ou encore à un accord international, ce service informe la Commission européenne, par les canaux appropriés, en fournissant les raisons.

Art. 13. § 1er. La DG Environnement coordonne le projet fédéral de mise à jour de la stratégie pour le milieu marin concernant les espaces marins belges, avant que les ministres compétents l'entérinent.

§ 2. Les éléments suivants de la stratégie marine pour les espaces marins belges sont testés de manière coordonnée tous les six ans après la première définition :

1° l'évaluation initiale et la définition du bon état écologique, conformément respectivement à l'article 6 et à l'article 7;

2° les objectifs environnementaux définis en vertu de l'article 8;

3° le programme de monitoring défini en vertu de l'article 9;

4° le programme de mesures défini en vertu de l'article 10.

§ 3. Lorsque l'application du paragraphe 2 a donné

Art. 13. § 1. Het DG Leefmilieu coördineert het federale ontwerp van actualisering van de mariene strategie voor de Belgische zeegebieden, alvorens de bevoegde ministers dit bekrachtigen.

§ 2. De volgende elementen van de mariene strategie voor de Belgische zeegebieden worden om de zes jaar na de eerste vaststelling op gecoördineerde manier getoetst :

1° de initiële beoordeling en vaststelling van de goede milieutoestand, in overeenstemming met artikel 6, respectievelijk artikel 7;

2° de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde milieudoelen;

3° het overeenkomstig artikel 9 vastgestelde monitoringsprogramma;

4° het overeenkomstig artikel 10 vastgestelde programma van maatregelen.

§ 3. Ingeval de toepassing van paragraaf 2 geleid heeft tot de actualisering van één of meerdere elementen van de mariene strategie, zendt het DG Leefmilieu nadere bijzonderheden uiterlijk drie maanden na de bekendmaking, overeenkomstig artikel 10, § 5, toe aan de Europese Commissie, aan de lidstaten van het OSPAR-Verdrag en aan alle andere betrokken lidstaten.

Art. 14. Het DG Leefmilieu coördineert de opstelling van het beknopt tussentijds verslag waarin de bij uitvoering van het programma van maatregelen geboekte vooruitgang wordt beschreven. DG Leefmilieu maakt, via de geëigende kanalen, dit verslag binnen de drie jaar na de bekendmaking van dat programma of van een actualisering ervan over aan de Europese Commissie.

Art. 15. § 1. Het DG Leefmilieu maakt een samenvatting van de volgende elementen van de mariene strategie alsook de actualisering daarvan bekend aan het publiek en biedt het de gelegenheid om commentaar te geven :

1° de eerste beoordeling en vaststelling van de goede milieutoestand, in overeenstemming met artikel 6, respectievelijk artikel 7;

2° de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde milieudoelen;

3° het overeenkomstig artikel 9 vastgestelde monitoringsprogramma;

4° het overeenkomstig artikel 10 vastgestelde programma van maatregelen.

§ 2. Te dien einde wordt een publieksraadpleging aangekondigd, uiterlijk vijftien dagen voor de aanvang ervan, door middel van een bij het Belgisch Staatsblad gevoegd bericht en een bericht op de website van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu. De publieksraadpleging duurt dertig dagen en wordt

lieu à la mise à jour d'un ou plusieurs éléments de la stratégie pour le milieu marin, la DG Environnement transmet les modalités, dans les trois mois à compter de leur publication, conformément à l'article 10, § 5, à la Commission européenne, aux Etats membres de la Convention OSPAR et à tous les autres Etats membres concernés.

Art. 14. La DG Environnement coordonne la rédaction du rapport intermédiaire succinct décrivant les progrès réalisés dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de mesures. La DG Environnement transmet ce rapport par les canaux appropriés à la Commission européenne dans un délai de trois ans à compter de la publication de ce programme ou de sa mise à jour.

Art. 15. § 1er. La DG Environnement publie et soumet aux observations du public des résumés des éléments ci-après de la stratégie marine ou de sa mise à jour :

1° la première évaluation et la définition du bon état écologique, conformément respectivement à l'article 6 et à l'article 7;

2° les objectifs environnementaux définis en vertu de l'article 8;

3° le programme de monitoring défini en vertu de l'article 9;

4° le programme de mesures défini en vertu de l'article 10.

§ 2. A cette fin, une consultation publique est annoncée au plus tard quinze jours avant qu'elle débute, au moyen d'un avis joint au Moniteur belge et d'un avis sur le site web du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DG Environnement. La consultation publique dure trente jours et est suspendue entre le 15 juillet et le 15 août. L'avis au Moniteur belge précise les dates du début et de la fin de la consultation publique ainsi que les modalités pratiques par lesquelles le public peut faire valoir ses avis et observations.

§ 3. La DG Environnement rédige une déclaration qui précise si les avis et observations de la population ont été intégrés, et de quelle manière, dans l'élément de la stratégie pour le milieu marin qui a été soumis. Cette déclaration est communiquée par extrait au Moniteur belge et est publiée sur le site web du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

§ 4. La DG Environnement et les services fédéraux compétents fournissent au public un accès aux informations environnementales dans le cadre de la stratégie pour le milieu marin, conformément à la loi du 5 août 2006 relative à l'accès du public à l'information en matière d'environnement.

§ 5. La DG Environnement et les services fédéraux compétents accordent à la Commission européenne

opgeschort tussen 15 juli en 15 augustus. De bekendmaking in het Belgisch Staatsblad vermeldt de begin- en einddatum van de publieksraadpleging en de wijze waarop het publiek zijn adviezen en opmerkingen kan kenbaar maken.

§ 3. Het DG Leefmilieu stelt een verklaring op die samenvat of en hoe de publieksadviezen en -opmerkingen werden geïntegreerd in het voorgelegde element van de mariene strategie. Deze verklaring wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en wordt gepubliceerd op de website van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

§ 4. Het DG Leefmilieu en de bevoegde federale diensten verlenen toegang aan het publiek tot de milieu-informatie in het kader van de mariene strategie, overeenkomstig de wet van 5 augustus 2006 betreffende de toegang van het publiek tot milieu-informatie.

§ 5. Het DG Leefmilieu en de bevoegde federale diensten verlenen de Europese Commissie toegangs- en gebruiksrechten met betrekking tot de gegevens en informatie die afkomstig zijn van de krachtens artikel 6 verrichte initiële beoordelingen en van de krachtens artikel 9 opgestelde monitoringprogramma's, overeenkomstig Richtlijn 2007/2/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2007 tot oprichting van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie in de Gemeenschap (Inspire).

§ 6. Uiterlijk zes maanden nadat de gegevens en informatie afkomstig van de krachtens artikel 6 uitgevoerde initiële beoordeling en de krachtens artikel 9 opgestelde monitoringprogramma's beschikbaar zijn, stelt het DG Leefmilieu, via de geëigende kanalen, deze ook beschikbaar aan het Europees Milieuagentschap ter uitvoering van zijn taken.

Art. 16. De Minister bevoegd voor Wetenschapsbeleid, de Minister bevoegd voor Landsverdediging, de Minister bevoegd voor Leefmilieu, de Minister bevoegd voor Ondernemen, de Minister bevoegd voor Mobiliteit en het Mariene Milieu zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

un accès et des droits d'utilisation en ce qui concerne les données et informations issues des évaluations initiales réalisées en application de l'article 6 et des programmes de monitoring établis en application de l'article 9, conformément à la Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil, du 14 mars 2007, établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE).

§ 6. Dans un délai maximal de six mois après que les données et informations issues de l'évaluation initiale réalisée en application de l'article 6 et des programmes de mesures établis en application de l'article 9 sont disponibles, la DG Environnement met également ces données et informations, par les canaux appropriés, à la disposition de l'Agence européenne pour l'environnement, en vue de l'exécution de ses missions.

Art. 16. La Ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions, le Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions, le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, le Ministre qui a l'Entreprise dans ses attributions, le Ministre qui a la Mobilité et le Milieu marin dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

1 JULI 2011. - Wet betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren
1 JUILLET 2011. - Loi relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques

HOOFDSTUK 1. - Algemene bepalingen

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructuur, de aanmerking van infrastructuur als Europese kritieke infrastructuur en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructuur te verbeteren.

De ADCC, zoals gedefinieerd in artikel 3, 1°, wordt aangeduid als nationaal contactpunt voor de bescherming van Europese kritieke infrastructuur, hierna " EPCIP-contactpunt " genoemd, voor het geheel van de sectoren en deelsectoren, voor België in haar relatie met de Europese Commissie en de Lidstaten van de Europese Unie.

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

1° " ADCC " : Algemene Directie Crisiscentrum van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, belast met de bijzondere bescherming van goederen en personen en met de nationale coördinatie op het vlak van openbare orde;

2° " OCAD " : Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse ingesteld door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;

3° " sectorale overheid " :

a) voor de sector vervoer : de Minister bevoegd voor Vervoer of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van zijn administratie;

b) voor de sector energie : de Minister bevoegd voor Energie of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van zijn administratie;

c) [1 voor de sector financiën : de Nationale Bank van België;]1

d) voor de sector elektronische communicatie : de minister bevoegd voor Elektronische Communicatie of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van zijn administratie of een lid van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie;

4° " kritieke infrastructuur " : installatie, systeem of een deel daarvan, van federaal belang, dat van essentieel belang is voor het behoud van vitale maatschappelijke functies, de gezondheid, de veiligheid, de beveiliging, de economische welvaart of het maatschappelijk welzijn, en waarvan de verstoring van de werking of de vernietiging een aanzienlijke weerslag zou hebben doordat die

CHAPITRE 1er. - Dispositions générales

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose partiellement la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

La DGCC, telle que définie à l'article 3, 1°, est désignée comme point de contact national pour la protection des infrastructures critiques européennes, ci-après dénommé " point de contact EPCIP ", pour l'ensemble des secteurs et sous-secteurs, pour la Belgique dans ses relations avec la Commission européenne et les Etats membres de l'Union européenne.

Art. 3. Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° " DGCC " : Direction générale Centre de Crise du Service public fédéral Intérieur, chargée de la protection spéciale des biens et des personnes et de la coordination nationale en matière d'ordre public;

2° " OCAM " : Organe de coordination pour l'analyse de la menace institué par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace;

3° " autorité sectorielle " :

a) pour le secteur des transports : le Ministre ayant les Transports dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de son administration;

b) pour le secteur de l'énergie : le Ministre ayant l'Energie dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de son administration;

c) [1 pour le secteur des finances : la Banque nationale de Belgique;]1

d) pour le secteur des communications électroniques : le Ministre ayant les Communications électroniques dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de son administration ou un membre de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications;

4° " infrastructure critique " : installation, système ou partie de celui-ci, d'intérêt fédéral, qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction

functies ontregeld zouden raken;

5° " nationale kritieke infrastructuur " : kritieke infrastructuur op het Belgisch grondgebied waarvan de verstoring van de werking of de vernietiging een aanzienlijke weerslag in het land zou hebben;

6° " Europese kritieke infrastructuur " : de nationale kritieke infrastructuur waarvan de verstoring van de werking of de vernietiging een aanzienlijke weerslag in ten minste twee lidstaten van de Europese Unie zou hebben;

7° " andere punten van federaal belang " : de plaatsen die niet zijn aangeduid als kritieke infrastructuur, maar die van bijzonder belang zijn voor de openbare orde, voor de bijzondere bescherming van personen en goederen, voor het beheer van noodsituaties of voor de militaire belangen en die het nemen van beschermingsmaatregelen door de ADCC zouden kunnen noodzaken;

8° " punten van lokaal belang " : de plaatsen die geen kritieke infrastructuren noch andere punten van federaal belang zijn, maar die van bijzonder belang zijn voor de uitvoering van de opdrachten van bestuurlijke politie op lokaal niveau en die het nemen van beschermingsmaatregelen door de burgemeester zouden kunnen noodzaken;

9° " elektronische communicatie " : de elektronische communicatie bedoeld bij de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

10° " exploitant " : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de investeringen in of voor de dagelijkse werking van een nationale of Europese kritieke infrastructuur;

11° " politiediensten " : de politiediensten bedoeld bij de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus;

12° " CIC " : communicatie- en informatiecentrum, zoals bedoeld bij de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus.

(1)[W 2014-04-25/09, art. 2, 002; Inwerkingtreding : 07-05-2014]

HOOFDSTUK 2. - Beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuren

Afdeling 1. - Toepassingsgebied

Art. 4. § 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de vervoersector en de energiesector wat de beveiliging en de bescherming van de nationale en de Europese kritieke infrastructuren betreft.

Het is echter niet van toepassing op de nucleaire installaties bedoeld bij de wet van 15 april 1994

aurait une incidence significative du fait de la défaillance de ces fonctions;

5° " infrastructure critique nationale " : l'infrastructure critique située sur le territoire belge, dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction aurait une incidence significative dans le pays;

6° " infrastructure critique européenne " : l'infrastructure critique nationale dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction aurait une incidence significative sur deux Etats membres de l'Union européenne au moins;

7° " autres points d'intérêt fédéral " : les lieux qui ne sont pas désignés comme infrastructure critique mais qui présentent un intérêt particulier pour l'ordre public, pour la protection spéciale des personnes et des biens, pour la gestion de situations d'urgence ou pour les intérêts militaires et qui pourraient nécessiter la prise de mesures de protection par la DGCC;

8° " points d'intérêt local " : les lieux qui ne sont ni des infrastructures critiques, ni des autres points d'intérêt fédéral, mais qui présentent un intérêt particulier pour l'exécution des missions de police administrative au niveau local et qui pourraient nécessiter la prise de mesures de protection par le bourgmestre;

9° " communications électroniques " : les communications électroniques visées par la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

10° " exploitant " : toute personne physique ou morale responsable des investissements relatifs à ou de la gestion quotidienne d'une infrastructure critique nationale ou européenne;

11° " services de police " : les services de police visés par la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;

12° " CIC " : centre d'information et de communication, tel que visé par la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

(1)[L 2014-04-25/09, art. 2, 002; En vigueur : 07-05-2014]

CHAPITRE 2. - Sécurité et protection des infrastructures critiques

Section 1re. - Champ d'application

Art. 4. § 1er. Le présent chapitre s'applique au secteur des transports et au secteur de l'énergie en ce qui concerne la sécurité et la protection des infrastructures critiques nationales et européennes.

Toutefois, il ne s'applique pas aux installations nucléaires visées par la loi du 15 avril 1994 relative à

betreffende de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu tegen de uit ioniserende stralingen voortvloeiende gevaren en betreffende het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle, met uitzondering van de elementen van een nucleaire installatie bestemd voor de industriële productie van elektriciteit die dienen voor de transmissie van de elektriciteit.

§ 2. De sector Energie bestaat uit de volgende deelsectoren :

1° elektriciteit, samengesteld uit infrastructuur en voorzieningen voor elektriciteitsproductie en -transmissie, met het oog op elektriciteitsvoorziening;

2° olie, samengesteld uit aardolieproductie, -raffinage, -behandeling, -opslag en -transmissie via pijpleidingen;

3° gas, samengesteld uit gasproductie, -raffinage, -behandeling, -opslag en -transmissie via pijpleidingen en terminals voor vloeibaar aardgas.

De sector Vervoer bestaat uit de volgende deelsectoren :

1° wegvervoer;

2° spoorvervoer;

3° luchtvervoer;

4° vervoer over de binnenwateren;

5° lange omvaart en short sea shipping en havens.

§ 3. In afwijking van § 1, eerste lid, is dit hoofdstuk niet van toepassing op de deelsector van het luchtvervoer.

Onverminderd artikel 2, tweede lid, neemt de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nodige maatregelen, met inbegrip van de opheffing, de aanvulling, de wijziging of de vervanging van wetsebepalingen, om de omzetting te verzekeren van de Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructuur, de aanmerking van infrastructuur als Europese kritieke infrastructuur en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructuur te verbeteren wat het luchtvervoer betreft.

§ 4. Dit hoofdstuk is van toepassing op de financiële sector en op de sector elektronische communicatie wat de beveiliging en de bescherming van de nationale kritieke infrastructuur betreft.

Afdeling 2. - Identificatie en aanduiding van de kritieke infrastructuur

Art. 5. § 1. De sectorale overheid identificeert, voor de sector die onder haar bevoegdheid valt, de nationale en de Europese kritieke infrastructuur.

Ze gaat over tot deze identificatie na raadpleging van de gewesten voor de potentiële kritieke infrastructuur die onder hun bevoegdheden vallen en, indien ze dit nuttig acht, van de

la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire, à l'exception des éléments d'une installation nucléaire destinée à la production industrielle d'électricité qui servent au transport de l'électricité.

§ 2. Le secteur de l'Energie comporte les sous-secteurs suivants :

1° l'électricité, composée des infrastructures et installations permettant la production et le transport d'électricité, en vue de la fourniture d'électricité;

2° le pétrole, composé de la production pétrolière, du raffinage, du traitement, du stockage et du transport par oléoducs;

3° le gaz, composé de la production gazière, du raffinage, du traitement, du stockage, du transport par gazoducs et des terminaux de gaz naturel liquéfié.

Le secteur des Transports comporte les sous-secteurs suivants :

1° transport par route;

2° transport ferroviaire;

3° transport aérien;

4° navigation intérieure;

5° transport hauturier et transport maritime à courte distance et ports.

§ 3. Par dérogation au § 1er, alinéa 1er, le présent chapitre ne s'applique pas au sous-secteur du transport aérien.

Sans préjudice de l'article 2, alinéa 2, le Roi prend, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures nécessaires, y compris l'abrogation, l'ajout, la modification ou le remplacement de dispositions légales, pour assurer la transposition de la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection en ce qui concerne le transport aérien.

§ 4. Le présent chapitre s'applique au secteur des finances et au secteur des communications électroniques en ce qui concerne la sécurité et la protection des infrastructures critiques nationales.

Section 2. - Identification et désignation des infrastructures critiques

Art. 5. § 1er. L'autorité sectorielle identifie, pour le secteur relevant de sa compétence, les infrastructures critiques nationales et européennes.

Elle procède à cette identification après consultation des régions pour les infrastructures critiques potentielles relevant de leurs compétences et, si elle l'estime utile, des représentants du secteur et des exploitants d'infrastructures critiques potentielles.

vertegenwoordigers van de sector en van de exploitanten van potentiële kritieke infrastructuren.

§ 2. De te volgen procedure voor de identificatie van de nationale en de Europese kritieke infrastructuren wordt vastgesteld in bijlage.

Art. 6. § 1. De sectorale overheid bepaalt de sectorale criteria waaraan de nationale kritieke infrastructuur moeten beantwoorden rekening houdend met de bijzondere eigenschappen van de betrokken sector, in overleg met de ADCC en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten.

§ 2. De sectorale overheid bepaalt de sectorale criteria waaraan de Europese kritieke infrastructuur moeten beantwoorden, rekening houdend met de bijzondere eigenschappen van de betrokken sector, in overleg met de ADCC en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten.

§ 3. De intersectorale criteria waaraan de nationale en de Europese kritieke infrastructuur moeten beantwoorden, zijn :

1° het aantal potentiële slachtoffers, met name het aantal doden of gewonden, of

2° de potentiële economische weerslag, met name de omvang van de economische verliezen en/of van de kwaliteitsvermindering van producten of diensten, met inbegrip van de weerslag op het milieu, of

3° de potentiële weerslag op de bevolking, met name de weerslag op het vertrouwen van de bevolking, het fysieke lijden en de verstoring van het dagelijkse leven, met inbegrip van het uitvallen van essentiële diensten.

§ 4. De sectorale overheid bepaalt de niveaus van weerslag of de drempelwaarden die van toepassing zijn op de intersectorale criteria waaraan de nationale kritieke infrastructuur moeten beantwoorden, in overleg met de ADCC en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten.

De niveaus van weerslag of de drempelwaarden van de intersectorale criteria worden gebaseerd op de ernst van de gevolgen van de verstoring van de werking of de vernietiging van een bepaalde infrastructuur.

§ 5. De sectorale overheid bepaalt geval per geval de niveaus van weerslag of de drempelwaarden die van toepassing zijn op de intersectorale criteria waaraan de Europese kritieke infrastructuur dienen te beantwoorden, in overleg met de ADCC, met de betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten.

De niveaus van weerslag of de drempelwaarden van de intersectorale criteria worden gebaseerd op de ernst van de gevolgen van de verstoring van de werking of de vernietiging van een bepaalde

§ 2. La procédure à suivre pour l'identification des infrastructures critiques nationales et européennes est déterminée à l'annexe.

Art. 6. § 1er. L'autorité sectorielle établit des critères sectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques nationales eu égard aux caractéristiques particulières du secteur concerné, en concertation avec la DGCC et, le cas échéant, après consultation des régions concernées.

§ 2. L'autorité sectorielle établit des critères sectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques européennes eu égard aux caractéristiques particulières du secteur concerné, en concertation avec la DGCC et, le cas échéant, après consultation des régions concernées.

§ 3. Les critères intersectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques nationales et européennes sont :

1° le nombre potentiel de victimes, notamment le nombre de morts ou de blessés, ou

2° l'incidence potentielle économique, notamment l'ampleur des pertes économiques et/ou de la dégradation de produits ou de services, y compris l'incidence sur l'environnement, ou

3° l'incidence potentielle sur la population, notamment l'incidence sur la confiance de la population, les souffrances physiques et la perturbation de la vie quotidienne, y compris la disparition de services essentiels.

§ 4. L'autorité sectorielle établit les niveaux d'incidence ou les seuils applicables aux critères intersectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques nationales, en concertation avec la DGCC et, le cas échéant, après consultation des régions concernées.

Les niveaux d'incidence ou les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'interruption du fonctionnement ou de la destruction d'une infrastructure donnée.

§ 5. L'autorité sectorielle établit au cas par cas les niveaux d'incidence ou les seuils applicables aux critères intersectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques européennes, en concertation avec la DGCC, avec les Etats membres concernés et, le cas échéant, après consultation des régions concernées.

Les niveaux d'incidence ou les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'interruption du fonctionnement ou de la destruction d'une infrastructure donnée.

Art. 7. § 1er. L'autorité sectorielle communique la liste des infrastructures critiques nationales potentielles qu'elle a identifiées à la DGCC et, le cas échéant, aux régions concernées.

Elle procède ensuite à la désignation des

infrastructuur.

Art. 7. § 1. De sectorale overheid maakt de lijst van potentiële nationale kritieke infrastructuren die zij heeft geïdentificeerd over aan de ADCC en, in voorkomend geval, aan de betrokken gewesten.

Zij gaat vervolgens over tot de aanduiding van de nationale kritieke infrastructuren, na advies van de ADCC en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten.

§ 2. De sectorale overheid maakt de lijst van potentiële Europese kritieke infrastructuren die zij heeft geïdentificeerd over aan de ADCC en, in voorkomend geval, aan de betrokken gewesten.

In samenwerking met de sectorale overheid en, in voorkomend geval, met de betrokken gewesten, is het EPCIP-contactpunt belast met het voeren van bilaterale of multilaterale besprekingen met de betrokken lidstaten van de Europese Unie, zowel inzake de potentiële Europese kritieke infrastructuren geïdentificeerd op Belgisch grondgebied als degenen geïdentificeerd door de andere lidstaten op hun grondgebied.

Wanneer een akkoord is bereikt over de Europese kritieke infrastructuren op Belgisch grondgebied, gaat de sectorale overheid over tot de aanduiding van deze infrastructuren.

Art. 8. De sectorale overheid betekent aan de exploitant, per drager met ontvangstbewijs, de gemotiveerde beslissing tot aanduiding van zijn infrastructuur als kritieke infrastructuur.

Art. 9. De sectorale overheid zorgt voor de permanente opvolging van het identificatie- en aanduidingsproces van de kritieke infrastructuren, en vernieuwt het, in elk geval op eerste verzoek van de ADCC en binnen de termijn die zij bepaalt, met name in functie van de verplichtingen die de Europese Unie oplegt.

Art. 10. § 1. Binnen een termijn van één jaar te rekenen vanaf de betekening van de aanduiding van een infrastructuur als kritieke infrastructuur, verzoekt de ADCC het OCAD om een dreigingsanalyse voor die infrastructuur en voor de deelsector waarvan ze deel uitmaakt.

§ 2. De dreigingsanalyse in de zin van dit hoofdstuk slaat op elk type van dreiging die onder de bevoegdheid van de ondersteunende diensten valt bedoeld in het artikel 2, 2°, van de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging.

De dreigingsanalyse bestaat uit een evaluatie die moet toelaten te beoordelen of de dreigingen met betrekking tot een kritieke infrastructuur of een deelsector zich kunnen voordoen of, indien ze reeds gedetecteerd werden, hoe deze evolueren en welke

infrastructures critiques nationales, après avis de la DGCC et, le cas échéant, après consultation des régions concernées.

§ 2. L'autorité sectorielle communique la liste des infrastructures critiques européennes potentielles qu'elle a identifiées à la DGCC et, le cas échéant, aux régions concernées.

Le point de contact EPCIP est chargé, en collaboration avec l'autorité sectorielle et, le cas échéant, avec les régions concernées, de mener des discussions bilatérales ou multilatérales avec les Etats membres de l'Union européenne concernés, tant en ce qui concerne les infrastructures critiques européennes potentielles identifiées sur le territoire belge que celles identifiées par les autres Etats membres sur leur territoire.

Lorsqu'un accord est intervenu sur les infrastructures critiques européennes sur le territoire belge, l'autorité sectorielle procède à la désignation de ces infrastructures.

Art. 8. L'autorité sectorielle notifie à l'exploitant, par porteur avec accusé de réception, la décision motivée de la désignation de son infrastructure comme infrastructure critique.

Art. 9. L'autorité sectorielle assure le suivi permanent du processus d'identification et de désignation des infrastructures critiques, et le renouvelle en tout cas à première demande de la DGCC et dans le délai qu'elle fixe, notamment en fonction des obligations imposées par l'Union européenne.

Art. 10. § 1er. Dans un délai d'un an à compter de la notification de la désignation d'une infrastructure comme infrastructure critique, la DGCC sollicite auprès de l'OCAM une analyse de la menace pour ladite infrastructure et pour le sous-secteur dont elle fait partie.

§ 2. L'analyse de la menace au sens du présent chapitre porte sur tout type de menace qui entre dans les compétences des services d'appui visés à l'article 2, 2°, de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace.

L'analyse de la menace consiste en une évaluation qui doit permettre d'apprécier si des menaces concernant une infrastructure critique ou un sous-secteur peuvent se manifester ou, si celles-ci ont déjà été détectées, comment elles évoluent et, le cas échéant, quelles mesures s'avèrent nécessaires.

Art. 11. § 1er. En fonction des obligations imposées par l'Union européenne, l'autorité sectorielle fait rapport écrit au point de contact EPCIP, à la demande de celui-ci, concernant les infrastructures critiques européennes relevant de son secteur et les

maatregelen in voorkomend geval noodzakelijk blijken.

Art. 11. § 1. In functie van de verplichtingen die de Europese Unie oplegt, brengt de sectorale overheid schriftelijk verslag uit aan het EPCIP-contactpunt, op zijn verzoek, over de Europese kritieke infrastructuur die onder de bevoegdheid van haar sector valt en over de aard van de ondervonden risico's.

§ 2. Deze verslagen worden geclassificeerd overeenkomstig de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Afdeling 3. - Interne beveiligingsmaatregelen van kritieke infrastructuur

Art. 12. § 1. De exploitant van een kritieke infrastructuur duidt een beveiligingscontactpunt aan en maakt de contactgegevens ervan over aan de sectorale overheid binnen een termijn van zes maanden vanaf de betekening van de aanduiding als kritieke infrastructuur, alsook na elke bijwerking van deze gegevens.

Het beveiligingscontactpunt oefent de functie van contactpunt uit ten aanzien van de sectorale overheid, de ADCC, de burgemeester en de politiediensten voor elke vraag in verband met de beveiliging en de bescherming van de infrastructuur.

§ 2. Indien er reeds een beveiligingscontactpunt bestaat krachtens nationale of internationale bepalingen van toepassing in een sector of een deelsector, maakt de exploitant van een kritieke infrastructuur de contactgegevens ervan over aan de sectorale overheid.

§ 3. Het beveiligingscontactpunt is te allen tijde beschikbaar.

Art. 13. § 1. De exploitant van een kritieke infrastructuur werkt een beveiligingsplan van de exploitant uit, hierna B.P.E. genaamd, met het oog op het voorkomen, beperken en neutraliseren van de risico's op verstoring van de werking of van de vernietiging van de kritieke infrastructuur door het op punt stellen van interne materiële en organisatorische maatregelen.

§ 2. Het B.P.E. bevat minstens :

1° permanente interne beveiligingsmaatregelen, toepasbaar in alle omstandigheden;

2° graduele interne beveiligingsmaatregelen, toe te passen in functie van de dreiging.

Voor een bepaalde sector of, in voorkomend geval, per deelsector, kan de Koning deze maatregelen specificeren en opleggen om bepaalde informatie op te nemen in het B.P.E.

§ 3. De procedure van uitwerking van het B.P.E.

types de risques rencontrés.

§ 2. Ces rapports sont classifiés conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Section 3. Mesures internes de sécurité des infrastructures critiques

Art. 12. § 1er. L'exploitant d'une infrastructure critique désigne un point de contact pour la sécurité et en communique les données de contact à l'autorité sectorielle dans un délai de six mois à dater de la notification de la désignation comme infrastructure critique, ainsi qu'après chaque mise à jour de ces données.

Le point de contact pour la sécurité exerce la fonction de point de contact vis-à-vis de l'autorité sectorielle, de la DGCC, du bourgmestre et des services de police pour toute question liée à la sécurité et la protection de l'infrastructure.

§ 2. Lorsqu'il existe déjà un point de contact pour la sécurité en vertu de dispositions nationales ou internationales applicables dans un secteur ou un sous-secteur, l'exploitant d'une infrastructure critique en communique les coordonnées à l'autorité sectorielle.

§ 3. Le point de contact pour la sécurité est disponible à tout moment.

Art. 13. § 1er. L'exploitant d'une infrastructure critique élabore un plan de sécurité de l'exploitant, ci-après dénommé P.S.E., visant à prévenir, à atténuer et à neutraliser les risques d'interruption du fonctionnement ou de destruction de l'infrastructure critique par la mise au point de mesures matérielles et organisationnelles internes.

§ 2. Le P.S.E. comprend au minimum :

1° des mesures internes de sécurité permanentes, applicables en toutes circonstances;

2° des mesures internes de sécurité graduelles à appliquer en fonction de la menace.

Pour un secteur déterminé ou, le cas échéant, par sous-secteur, le Roi peut détailler ces mesures et imposer d'inclure au P.S.E. certaines informations.

§ 3. La procédure d'élaboration du P.S.E. comprend au moins les étapes suivantes :

1° l'inventaire et la localisation des points de l'infrastructure qui, s'ils étaient touchés, pourraient causer l'interruption de son fonctionnement ou sa destruction;

2° une analyse des risques, consistant en une identification des principaux scénarios de menaces potentielles pertinents d'actes intentionnels visant à interrompre le fonctionnement de l'infrastructure critique ou à la détruire;

3° une analyse des vulnérabilités de l'infrastructure critique et des impacts potentiels de l'interruption

bevat minstens de volgende stappen :

1° de inventaris en de ligging van de punten van de infrastructuur die, indien ze geraakt zouden worden, de verstoring van haar werking of haar vernietiging zouden kunnen veroorzaken;

2° een risicoanalyse, bestaande uit een identificatie van de voornaamste scenario's van pertinente potentiële dreigingen van opzettelijke handelingen met het oog op de verstoring van de werking of de vernietiging van de kritieke infrastructuur;

3° een analyse van de kwetsbaarheden van de kritieke infrastructuur en de potentiële weerslag van de verstoring van haar werking of van haar vernietiging in functie van de verschillende in aanmerking genomen scenario's;

4° voor elk scenario uit de risicoanalyse, de identificatie, de selectie en de aanwijzing in volgorde van prioriteit van de interne beveiligingsmaatregelen.

§ 4. De exploitant werkt het B.P.E. uit binnen een termijn van één jaar na de betekening aan de exploitant van de aanduiding van zijn infrastructuur als kritieke infrastructuur.

Binnen dezelfde termijn implementeert hij de interne beveiligingsmaatregelen voorzien in het B.P.E.

§ 5. Wat betreft de havens die vallen onder het toepassingsgebied van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, wordt het havenbeveiligingsplan opgelegd door die wet, gelijkgesteld met het B.P.E.

[1 § 5bis. Voor de kritieke infrastructures die onder de bevoegdheid van de sector financiën vallen, worden de beveiligingsmaatregelen, zoals het continuïteitsbeleid, de continuïteitsplannen en de plannen voor fysieke en logische beveiliging, die de ondernemingen dienen in te voeren in het kader van het prudentieel toezichtsstatuut dat op hen van toepassing is en/of in het kader van het toezicht (oversight) dat de Nationale Bank van België op hen uitoefent, gelijkgesteld met het B.P.E.]1

§ 6. De exploitant is verantwoordelijk voor het organiseren van oefeningen en voor het actualiseren van het B.P.E., in functie van de lessen getrokken uit de oefeningen of uit elke wijziging van de risicoanalyse. [1 Voor de sector financiën worden de oefeningen en de bijwerkingen van de beveiligingsmaatregelen als bedoeld in paragraaf 5bis gelijkgesteld met de oefeningen en de bijwerkingen van het B.P.E. als bedoeld in deze paragraaf.]1

De Koning bepaalt voor een bepaalde sector of een deelsector, de frequentie van de oefeningen en van de bijwerkingen van het B.P.E.

De Koning bepaalt voor een bepaalde sector of, in voorkomend geval, per deelsector de nadere regels van de deelneming van de politiediensten aan de

de son fonctionnement ou de sa destruction en fonction des différents scénarios retenus;

4° pour chaque scénario de l'analyse des risques, l'identification, la sélection et la désignation par ordre de priorité des mesures de sécurité internes.

§ 4. L'exploitant élabore le P.S.E. dans un délai d'un an à dater de la notification de la désignation de son infrastructure comme infrastructure critique.

Dans le même délai, il met en oeuvre les mesures internes de sécurité prévues dans le P.S.E.

§ 5. Pour les ports qui tombent sous le champ d'application de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, le plan de sûreté portuaire imposé par cette loi est assimilé au P.S.E.

[1 § 5bis. Pour les infrastructures critiques relevant du secteur des finances, les mesures de sécurité, telles que les politiques de continuité, les plans de continuité et les plans de sécurité physique et logique, que les entreprises sont tenues de mettre en place dans le cadre du statut de contrôle prudentiel qui leur est applicable et/ou dans le cadre de la surveillance (oversight) dont elles font l'objet par la Banque nationale de Belgique, sont assimilées au P.S.E.]1

§ 6. L'exploitant est responsable d'organiser des exercices et d'actualiser le P.S.E., en fonction des enseignements des exercices ou de toute modification de l'analyse des risques. [1 Pour le secteur des finances, les exercices et les mises à jour des mesures de sécurité visées au paragraphe 5bis, sont assimilés aux exercices et mises à jour du P.S.E. visés au présent paragraphe.]1

Le Roi détermine pour un secteur ou un sous-secteur déterminé, la fréquence des exercices et des mises à jour du P.S.E.

Le Roi détermine pour un secteur déterminé ou, le cas échéant, par sous-secteur, les modalités de la participation des services de police aux exercices organisés par l'exploitant.

[1][L 2014-04-25/09, art. 3, 002; En vigueur : 07-05-2014]

Art. 14. § 1er. Sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires imposant, dans un secteur ou un sous-secteur déterminé, d'informer des services déterminés, lorsqu'un événement se produit, de nature à menacer la sécurité de l'infrastructure critique, l'exploitant est tenu de prévenir immédiatement le CIC.

§ 2. Conformément aux modalités déterminées par le ministre de l'Intérieur, le CIC avertit la DGCC de tout événement dont il a connaissance et qui est de nature à menacer la sécurité de l'infrastructure critique.

§ 3. Si l'événement est de nature à avoir pour conséquence l'interruption du fonctionnement ou la

oefeningen georganiseerd door de exploitant.

(1)[W 2014-04-25/09, art. 3, 002; Inwerkingtreding : 07-05-2014]

Art. 14. § 1. Onverminderd de wettelijke of reglementaire bepalingen die opleggen, in een bepaalde sector of een deelsector, bepaalde diensten te informeren, is de exploitant ertoe gehouden, wanneer zich een gebeurtenis voordoet die van aard is om de veiligheid van de kritieke infrastructuur te bedreigen, onmiddellijk het CIC te verwittigen.

§ 2. Overeenkomstig de nadere regels bepaald door de minister van Binnenlandse Zaken, verwittigt het CIC de ADCC van elke gebeurtenis waarvan het kennis heeft en die van aard is de veiligheid van de kritieke infrastructuur te bedreigen.

§ 3. Indien de gebeurtenis van aard is om de verstoring van de werking of de vernietiging van de betrokken kritieke infrastructuur als gevolg te hebben, verwittigt het EPCIP-contactpunt de bevoegde sectorale overheid en, in geval van een Europese kritieke infrastructuur, de bevoegde overheid van de betrokken lidstaten.

Afdeling 4. Externe beschermingsmaatregelen van kritieke infrastructuren

Art. 15. Onverminderd de bevoegdheden van de gerechtelijke overheden om maatregelen van gerechtelijke politie te nemen, neemt de ADCC externe beschermingsmaatregelen voor de kritieke infrastructuren, op basis van een dreigingsanalyse op haar verzoek of ambtshalve verwezenlijkt door het OCAD, overeenkomstig artikel 10, § 2.

Art. 16. Zo dat nodig blijkt voor de handhaving van de openbare orde op het grondgebied van zijn gemeente, neemt de burgemeester externe beschermings-maatregelen voor de kritieke infrastructuren, zonder dat deze in strijd mogen zijn met de beslissingen van de ADCC.

Art. 17. § 1. De externe beschermingsmaatregelen bedoeld in de artikelen 15 en 16, worden uitgevoerd door de politiediensten, onder de operationele coördinatie en leiding van de politieofficier aangewezen in toepassing van de artikelen 7/1 tot 7/3 van de wet op het politieambt.

§ 2. De ADCC richt haar bevelen, onderrichtingen en richtlijnen aan de politiediensten namens de Minister van Binnenlandse Zaken, respectievelijk in toepassing van de artikelen 61, 62 en 97, eerste lid van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus.

destruction de l'infrastructure critique concernée, le point de contact EPCIP prévient l'autorité sectorielle compétente et, en cas d'infrastructure critique européenne, l'autorité compétente des Etats membres concernés.

Section 4. - Mesures externes de protection des infrastructures critiques

Art. 15. Sans préjudice des compétences des autorités judiciaires pour prendre des mesures de police judiciaire, la DGCC prend des mesures externes de protection des infrastructures critiques, sur la base d'une analyse de la menace réalisée à sa demande ou d'office par l'OCAM, conformément à l'article 10, § 2.

Art. 16. Si cela s'avère nécessaire au maintien de l'ordre public sur le territoire de sa commune, le bourgmestre prend des mesures externes de protection pour les infrastructures critiques, sans que ces mesures puissent être en contradiction avec les décisions de la DGCC.

Art. 17. § 1er. Les mesures externes de protection visées aux articles 15 et 16 sont exécutées par les services de police, sous la coordination et la direction opérationnelles de l'officier de police désigné en application des articles 7/1 à 7/3 de la loi sur la fonction de police.

§ 2. La DGCC adresse ses ordres, instructions et directives aux services de police au nom du Ministre de l'Intérieur, respectivement en application des articles 61, 62 et 97, alinéa 1er de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

§ 3. Le bourgmestre adresse ses ordres, instructions et directives à la police locale, en application de l'article 42 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, ou, le cas échéant, au service déconcentré de la police fédérale chargé de la police de l'aéronautique, de la police de la navigation, de la police des chemins de fer ou de la police de la route.

Section 5. - Echange d'informations

Art. 18. La DGCC, les services de police et l'OCAM récoltent les informations utiles pour la prise de mesures externes de protection des infrastructures critiques.

Art. 19. L'exploitant, le point de contact pour la sécurité, l'autorité sectorielle, la DGCC, l'OCAM et les services de police collaborent en tout temps, par un échange adéquat d'informations concernant la sécurité et la protection de l'infrastructure critique,

§ 3. De burgemeester richt zijn bevelen, onderrichtingen en richtlijnen aan de lokale politie, in toepassing van artikel 42 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, of, in voorkomend geval, aan de gedeconcentreerde dienst van de federale politie belast met de luchtvaartpolitie, de scheepvaartpolitie, de spoorwegpolitie of de wegpolitie.

Afdeling 5. - Informatie-uitwisseling

Art. 18. De ADCC, de politiediensten en het OCAD verzamelen de nuttige informatie voor het nemen van externe beschermingsmaatregelen voor de kritieke infrastructuur.

Art. 19. De exploitant, het beveiligingscontactpunt, de sectorale overheid, de ADCC, het OCAD en de politiediensten werken te allen tijde samen, door een adequate informatie-uitwisseling betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur, teneinde te waken over een overeenstemming tussen de interne beveiligingsmaatregelen en de externe beschermingsmaatregelen.

Art. 20. De Koning bepaalt, voor een bepaalde sector, of in voorkomend geval, per deelsector, de informatie van het B.P.E. die pertinent kan zijn voor het vervullen van de opdrachten van de ADCC, van de politiediensten en van het OCAD op het vlak van de bescherming van kritieke infrastructuur en de nadere regels van toegang tot die informatie.

Art. 21. De ADCC kan aan de exploitant informatie over de dreiging en over de externe beschermingsmaatregelen overmaken die de exploitant toelaten zijn graduele interne beveiligingsmaatregelen op gepaste wijze toe te passen en ze in overeenstemming te brengen met de externe beschermingsmaatregelen.

De ADCC kan een kopie van deze informatie aan de betrokken sectorale overheid overmaken.

Art. 22. De sectorale overheid, de ADCC, het OCAD en de politiediensten beperken de toegang tot de informatie bedoeld in artikel 6, §§ 1, 2, 4 en 5, en tot de informatie die hen is toevertrouwd door de exploitant in toepassing van de artikelen 19 en 20, tot de personen die er de kennis van nodig hebben en er toegang toe moeten hebben voor de uitoefening van hun functies of opdracht.

Art. 22bis. [1 Voor de sector financiën maakt de Nationale Bank van België aan de Minister van

afin de veiller à une concordance entre les mesures internes de sécurité et les mesures externes de protection.

Art. 20. Le Roi détermine, pour un secteur déterminé ou, le cas échéant, par sous-secteur, les informations du P.S.E. qui peuvent être pertinentes pour l'accomplissement des missions de la DGCC, des services de police et de l'OCAM en matière de protection des infrastructures critiques et les modalités d'accès à ces informations.

Art. 21. La DGCC peut communiquer à l'exploitant des informations relatives à la menace et aux mesures externes de protection qui permettent à l'exploitant d'appliquer ses mesures internes de sécurité graduelles de manière appropriée et de les mettre en concordance avec les mesures externes de protection.

La DGCC peut communiquer une copie de ces informations à l'autorité sectorielle concernée.

Art. 22. L'autorité sectorielle, la DGCC, l'OCAM et les services de police limitent l'accès aux informations visées à l'article 6, §§ 1er, 2, 4 et 5 et aux informations qui leur sont confiées par l'exploitant en application des articles 19 et 20, aux personnes ayant besoin d'en connaître et d'y avoir accès pour l'exercice de leurs fonctions ou de leur mission.

Art. 22bis. [1 Pour le secteur des finances, la Banque nationale de Belgique communique au Ministre des finances un rapport relatif aux tâches qu'elle accomplit en vertu de la présente loi selon une périodicité appropriée n'excédant toutefois pas trois ans.

La Banque nationale de Belgique l'informe toutefois sans délai de toute menace concrète et imminente pesant sur une infrastructure critique du secteur des finances.]1

(1)[Inséré par L 2014-04-25/09, art. 4, 002; En vigueur : 07-05-2014]

Art. 23. § 1er. Sans préjudice des articles 20 et 25, § 1er, 2°, l'exploitant est tenu au secret professionnel en ce qui concerne le contenu du P.S.E. et ne peut donner accès au P.S.E. qu'aux personnes qui ont besoin d'en connaître et d'y avoir accès pour l'exercice de leurs fonctions ou de leur mission.

Il est tenu au même secret en ce qui concerne toutes les informations portées à sa connaissance en application des articles 8, 19 et 21.

§ 2. Les infractions au § 1er sont punies des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Financiën een verslag over met betrekking tot de taken die zij krachtens deze wet vervult, volgens een passende frequentie van ten hoogste drie jaar.

De Nationale Bank van België brengt de Minister echter onmiddellijk op de hoogte van elke concrete en nakende dreiging voor een kritieke infrastructuur van de sector financiën.]1

(1)[Ingevoegd bij W 2014-04-25/09, art. 4, 002; Inwerkingtreding : 07-05-2014]

Art. 23. § 1. Onverminderd de artikelen 20 en 25, § 1, 2°, is de exploitant gehouden tot het beroepsgeheim voor wat de inhoud van het B.P.E. betreft en mag hij enkel toegang geven tot het B.P.E. aan personen die er de kennis van nodig hebben en er toegang toe moeten hebben voor de uitoefening van hun functies of van hun opdracht.

Hij is aan hetzelfde geheim gehouden voor wat betreft alle informatie die hem ter kennis wordt gebracht in toepassing van de artikelen 8, 19 en 21.

§ 2. Inbreuken op § 1 worden bestraft met de straffen voorzien bij artikel 458 van het Strafwetboek.

Afdeling 6. - Controle en sancties

Art. 24. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, wordt per sector, of, in voorkomend geval, per deelsector, een inspectiedienst ingesteld, belast met de controle op de naleving door de exploitanten van die sector of deelsector van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten.

§ 2. De Koning wijst, voor een bepaalde sector, of, in voorkomend geval, per deelsector, de bevoegde inspectiedienst aan om de controle uit te voeren.

Hij kan de nadere regels van de controle vastleggen.

[1 Voor de sector financiën wordt de Nationale Bank van België aangeduid als inspectiedienst belast met het controleren van de toepassing van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten.

Daartoe mag de Nationale Bank van België gebruik maken van de informatie waarover zij beschikt in het kader van haar wettelijke opdrachten met betrekking tot het prudentieel toezicht en het toezicht (oversight) en houdt zij, in het bijzonder, rekening met de vaststellingen die in dit kader zijn gedaan. Evenzo mag de Nationale Bank van België in het kader van haar wettelijke opdrachten met betrekking tot het prudentieel toezicht en het toezicht (oversight) de informatie gebruiken waarover zij met toepassing van deze wet beschikt.]1

§ 3. De leden van de inspectiedienst zijn voorzien

Section 6. - Contrôle et sanctions

Art. 24. § 1er. Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, un service d'inspection par secteur, ou, le cas échéant, par sous-secteur, est mis en place, chargé du contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution par les exploitants dudit secteur ou sous-secteur.

§ 2. Le Roi désigne, pour un secteur déterminé ou, le cas échéant, par sous-secteur, le service d'inspection compétent pour effectuer le contrôle.

Il peut fixer les modalités du contrôle.

[1 Pour le secteur des finances, la Banque nationale de Belgique est désignée en tant que service d'inspection chargé de contrôler l'application des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

A cette fin, la Banque nationale de Belgique peut faire usage des informations dont elle dispose dans le cadre de ses missions légales de contrôle prudentiel et de surveillance (oversight) et tient compte, notamment, des constats effectués dans ce cadre. De même, dans le cadre de ses missions légales de contrôle prudentiel et de surveillance (oversight), la Banque nationale de Belgique peut utiliser les informations dont elle dispose en application de la présente loi.]1

§ 3. Les membres du service d'inspection sont dotés d'une carte de légitimation dont le modèle est fixé par le Roi, par secteur.

[2 Le présent paragraphe n'est pas applicable au service d'inspection désigné en vertu du paragraphe 2, alinéa 3.]2

§ 4. Le Roi peut déterminer les conditions de formation auxquelles doivent répondre les membres du service d'inspection pour un secteur ou un sous-secteur déterminé.

(1)[L 2014-04-25/09, art. 5, 002; En vigueur : 07-05-2014]

(2)[L 2014-04-25/09, art. 6, 002; En vigueur : 07-05-2014]

Art. 25. § 1er. Dans l'exercice de leur mission, les membres du service d'inspection peuvent, à tout moment :

1° pénétrer sans avertissement préalable, sur présentation de leur carte de légitimation, dans tous les lieux de l'infrastructure critique soumis à leur contrôle; ils n'ont accès aux locaux habités que moyennant autorisation préalable délivrée par un juge du tribunal de police;

2° prendre connaissance sur place du P.S.E. et de tout acte, tout document et toute autre source d'informations nécessaires à l'exercice de leur mission;

van een legitimatiekaart waarvan het model wordt vastgesteld door de Koning, per sector.

[2 Deze paragraaf is niet van toepassing op de inspectiedienst die is aangeduid krachtens paragraaf 2, derde lid.]2

§ 4. De Koning kan de voorwaarden van vorming bepalen waaraan de leden van de inspectiedienst moeten voldoen voor een bepaalde sector of deelsector.

(1)[W 2014-04-25/09, art. 5, 002; Inwerkingtreding : 07-05-2014]

(2)[W 2014-04-25/09, art. 6, 002; Inwerkingtreding : 07-05-2014]

Art. 25. § 1. Bij de uitoefening van hun opdracht kunnen de leden van de inspectiedienst, op elk ogenblik :

1° zonder voorafgaande verwittiging, op vertoon van hun legitimatiekaart, zich toegang verschaffen tot alle plaatsen van de kritieke infrastructuur die aan hun toezicht onderworpen zijn; zij hebben slechts toegang tot bewoonde lokalen mits een machtiging die vooraf is uitgereikt door een rechter van de politierechtbank;

2° ter plaatse kennis nemen van het B.P.E. en van alle bescheiden, documenten en andere informatiebronnen nodig voor het volbrengen van hun opdracht;

3° overgaan tot elk onderzoek, elke controle en elk verhoor, alsook alle inlichtingen inwinnen die zij nodig achten voor de uitoefening van hun opdracht.

§ 2. De Koning kan, voor een bepaalde sector of deelsector, de inspectiedienst toelaten zich een kopie te laten overmaken van het B.P.E. en van alle bescheiden, documenten en andere informatiebronnen die deze dienst nodig acht voor de uitoefening van zijn opdracht. De Koning kan ook de nadere regels vaststellen volgens dewelke de kopie wordt overgemaakt aan deze dienst.

§ 3. Op basis van de gedane vaststellingen kan de inspectiedienst aanbevelingen, instructies of waarschuwingen aan de exploitant geven betreffende de naleving van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten. Hij kan een termijn bepalen om zich in regel te stellen en kan processen-verbaal opstellen.

Art. 26. § 1. Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar en met geldboete van 26 euro tot 10.000 euro of met één van die straffen alleen, de exploitant die de verplichtingen opgelegd door of krachtens deze wet betreffende de interne beveiligingsmaatregelen en de uitwisseling van informatie niet naleeft.

In geval van herhaling wordt de geldboete verdubbeld en wordt de overtreder gestraft met

3° procéder à tout examen, contrôle et audition, et requérir toutes les informations qu'ils estiment nécessaires à l'exercice de leur mission.

§ 2. Le Roi peut, pour un secteur ou un sous-secteur déterminé, autoriser le service d'inspection à se faire remettre une copie du P.S.E. et des actes, documents ou autres sources d'informations que ce service estime nécessaires à l'exercice de sa mission. Le Roi peut également fixer les modalités selon lesquelles la copie est remise à ce service.

§ 3. Sur la base des constatations réalisées, le service d'inspection peut donner des recommandations, des instructions ou des avertissements à l'exploitant concernant le respect des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution. Il peut fixer un délai pour se mettre en règle et dresser des procès-verbaux.

Art. 26. § 1er. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 26 euros à 10.000 euros ou de l'une de ces peines seulement l'exploitant qui ne respecte pas les obligations imposées par ou en vertu de la présente loi relatives aux mesures internes de sécurité et à l'échange d'informations.

En cas de récidive, l'amende est doublée et le contrevenant puni d'une peine d'emprisonnement de quinze jours à trois ans.

§ 2. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 euros à 1.000 euros ou de l'une de ces peines seulement, quiconque empêche ou entrave volontairement l'exécution du contrôle effectué par les membres du service d'inspection, refuse de communiquer les informations qui lui sont demandées à l'occasion de ce contrôle, ou communique sciemment des informations inexactes ou incomplètes.

En cas de récidive, l'amende est doublée et le contrevenant puni d'une peine d'emprisonnement de quinze jours à un an.

§ 3. Les dispositions du Livre 1er du Code pénal, en ce compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables auxdites infractions.

CHAPITRE 3. - Protection des autres points d'intérêt fédéral et des points d'intérêt local

Art. 27. § 1er. Sans préjudice des compétences des autorités judiciaires pour prendre des mesures de police judiciaire, la DGCC prend des mesures de protection externes pour les autres points d'intérêt fédéral.

§ 2. Si cela s'avère nécessaire au maintien de l'ordre public sur le territoire de sa commune, le bourgmestre prend des mesures externes de protection pour les autres points d'intérêt fédéral, sans que ces mesures puissent être en contradiction

gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie jaar.

§ 2. Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 26 euro tot 1.000 euro of met één van die straffen alleen, hij die de uitvoering van de controle uitgevoerd door de leden van de inspectiedienst vrijwillig verhindert of belemmert, de informatie die hem gevraagd is naar aanleiding van deze controle weigert mee te delen, of opzettelijk foutieve of onvolledige informatie meedeelt.

In geval van herhaling, wordt de geldboete verdubbeld en de overtreder gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot een jaar.

§ 3. De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de vermelde inbreuken.

HOOFDSTUK 3. - Bescherming van andere punten van federaal belang en van punten van lokaal belang

Art. 27. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de gerechtelijke overheden om maatregelen van gerechtelijke politie te nemen, neemt de ADCC externe beschermingsmaatregelen voor de andere punten van federaal belang.

§ 2. Zo dat nodig blijkt voor de handhaving van de openbare orde op het grondgebied van zijn gemeente, neemt de burgemeester externe beschermingsmaatregelen voor de andere punten van federaal belang, zonder dat deze in strijd mogen zijn met de beslissingen van de ADCC.

§ 3. Onverminderd de bevoegdheden van de gerechtelijke overheden voor het nemen van maatregelen van gerechtelijke politie, neemt de burgemeester externe beschermingsmaatregelen voor de punten van lokaal belang.

Art. 28. De ADCC, de politiediensten en het OCAD verzamelen de nuttige informatie voor het nemen van externe beschermingsmaatregelen voor de andere punten van federaal belang en de politiediensten verzamelen de nuttige informatie voor het nemen van externe beschermingsmaatregelen voor de punten van lokaal belang.

Art. 29. § 1. De externe beschermingsmaatregelen bedoeld in artikel 27, worden uitgevoerd door de politiediensten, onder de operationele coördinatie en leiding van de politieofficier aangewezen in toepassing van de artikelen 7/1 tot 7/3 van de wet op het politieambt.

§ 2. De ADCC richt haar bevelen, onderrichtingen en richtlijnen aan de politiediensten namens de Minister van Binnenlandse Zaken, respectievelijk in toepassing van de artikelen 61, 62 en 97, eerste lid

avec les décisions de la DGCC.

§ 3. Sans préjudice des compétences des autorités judiciaires pour prendre des mesures de police judiciaire, le bourgmestre prend des mesures de protection externes pour les points d'intérêt local.

Art. 28. La DGCC, les services de police et l'OCAM récoltent les informations utiles pour la prise de mesures de protection externes des autres points d'intérêt fédéral et les services de police récoltent les informations utiles qui présentent un intérêt concret pour la prise de mesures de protection externe des points d'intérêt local.

Art. 29. § 1er. Les mesures externes de protection visées à l'article 27 sont exécutées par les services de police, sous la coordination et la direction opérationnelles de l'officier de police désigné en application des articles 7/1 à 7/3 de la loi sur la fonction de police.

§ 2. La DGCC adresse ses ordres, instructions et directives aux services de polices au nom du Ministre de l'Intérieur, respectivement en application des articles 61, 62 et 97, alinéa 1er de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

§ 3. Le bourgmestre adresse ses ordres, instructions et directives à la police locale, en application de l'article 42 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, ou, le cas échéant, au service déconcentré de la police fédérale chargé de la police de l'aéronautique, de la police de la navigation, de la police des chemins de fer ou de la police de la route.

CHAPITRE 4. - Modification de la loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire

Art. 30. Dans le chapitre III de la loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire, il est inséré un article 15bis rédigé comme suit :

" Art. 15bis. Conformément à l'article 24 de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques et à ses arrêtés d'exécution, l'Agence est chargée de contrôler l'application des dispositions de ladite loi aux éléments d'une installation nucléaire destinée à la production industrielle d'électricité, qui servent au transport de l'électricité et qui ont été désignés comme infrastructure critique en vertu de la loi du ... susmentionnée.

van de wet van december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus.

§ 3. De burgemeester richt zijn bevelen, onderrichtingen en richtlijnen aan de lokale politie, in toepassing van artikel 42 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, of, in voorkomend geval, aan de gedeconcentreerde dienst van de federale politie belast met de luchtvaartpolitie, de scheepvaartpolitie, de spoorwegpolitie of de wegpolitie.

HOOFDSTUK 4. - Wijziging van de wet van 15 april 1994 betreffende de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren en betreffende het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle

Art. 30. In het hoofdstuk III van de wet van 15 april 1994 betreffende de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren en betreffende het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle, wordt een artikel 15bis ingevoegd, luidende :

" Art. 15bis. Overeenkomstig artikel 24 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures en de uitvoeringsbesluiten ervan, is het Agentschap belast met het controleren van de toepassing van de bepalingen van deze wet op een nucleaire installatie bestemd voor de industriële productie van elektriciteit, voor wat betreft de elementen die dienen voor de transmissie van de elektriciteit en die werden aangeduid als kritieke infrastructuur krachtens bovengenoemde wet van...

De nadere regels van de controle worden door de Koning geregeld. "

HOOFDSTUK 5. - Slotbepalingen

Art. 31. De Koning neemt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nodige maatregelen, met inbegrip van de opheffing, de aanvulling, de wijziging of de vervanging van wetsbepalingen, om de omzetting van de Europese richtlijnen betreffende de kritieke infrastructures te verzekeren.

Hij kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de bepalingen van hoofdstuk 2 en de uitvoeringsbesluiten ervan volledig of gedeeltelijk van toepassing maken op andere sectoren dan diegene bedoeld door het artikel 4, § 2, wat betreft de nationale kritieke infrastructures.

Art. 32. Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

Les modalités du contrôle sont réglées par le Roi. "

CHAPITRE 5. - Dispositions finales

Art. 31. Le Roi prend, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures nécessaires, y compris l'abrogation, l'ajout, la modification ou le remplacement de dispositions légales, pour assurer la transposition des directives européennes concernant les infrastructures critiques.

Il peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, rendre applicables en tout ou en partie les dispositions du chapitre 2 et de ses arrêtés d'exécution à d'autres secteurs que ceux visés à l'article 4, § 2, en ce qui concerne les infrastructures critiques nationales.

Art. 32. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

ANNEXE.

Art. N. Procédure applicable pour l'identification des infrastructures critiques nationales et européennes

L'identification des infrastructures critiques nationales et européennes est soumise aux étapes suivantes :

A. Identification des infrastructures critiques nationales

I. L'autorité sectorielle applique les critères sectoriels visés à l'article 6, § 1er, afin d'opérer une première sélection parmi les infrastructures existant au sein de son secteur.

II. L'autorité sectorielle applique la définition de l'infrastructure critique nationale visée à l'article 3, 5° à la sélection effectuée lors de la première étape et dresse une liste des infrastructures critiques nationales potentielles ainsi identifiées.

La gravité de l'incidence est déterminée en fonction des caractéristiques du secteur concerné, sur la base des critères intersectoriels visés à l'article 6, §§ 3 et 4. Il est tenu compte de l'existence de solutions de remplacement ainsi que de la durée de l'interruption/de la reprise d'activité.

B. Identification des infrastructures critiques européennes

I. L'autorité sectorielle applique à la liste des infrastructures critiques nationales identifiées les critères sectoriels visés à l'article 6, § 2. Si l'infrastructure répond à ces critères, elle est soumise à l'étape suivante de la procédure.

II. L'autorité sectorielle applique ensuite l'élément transfrontalier de la définition de l'infrastructure critique européenne visée à l'article 3, 6°. Si l'infrastructure répond à cette définition, elle est

BIJLAGE.

Art. N. Procedure van toepassing op de identificatie van nationale en Europese kritieke infrastructuren

De identificatie van de nationale en de Europese kritieke infrastructuren is onderworpen aan de volgende stappen :

A. Identificatie van de nationale kritieke infrastructuren

I. De sectorale overheid past de sectorale criteria bedoeld in artikel 6, § 1, toe teneinde een eerste selectie te maken tussen de infrastructuren die in haar sector bestaan.

II. De sectorale overheid past de definitie toe van de nationale kritieke infrastructuur bedoeld in artikel 3, 5°, op de selectie verricht tijdens de eerste stap en stelt een lijst op van de aldus geïdentificeerde potentiële nationale kritieke infrastructuren.

De ernst van de weerslag wordt bepaald in functie van de karakteristieken van de betrokken sector, op basis van de intersectorale criteria bedoeld in artikel 6, §§ 3 et 4. Er wordt rekening gehouden met het bestaan van vervangingsoplossingen, alsook met de duur van de verstoring/ herneming van de activiteit.

B. Identificatie van de Europese kritieke infrastructuren

I. De sectorale overheid past op de lijst van geïdentificeerde nationale kritieke infrastructuren de sectorale criteria toe bedoeld in artikel 6, § 2. Indien de infrastructuur aan deze criteria beantwoordt, dan wordt zij onderworpen aan de volgende stap van de procedure.

II. De sectorale overheid past vervolgens het grensoverschrijdende element toe van de definitie van Europese kritieke infrastructuur bedoeld in artikel 3, 6°. Indien de infrastructuur aan deze definitie beantwoordt, dan wordt zij onderworpen aan de volgende stap van de procedure.

III. De sectorale overheid past de intersectorale criteria, bedoeld in artikel 6, §§ 3 en 5 toe op de overblijvende potentiële Europese kritieke infrastructuren.

De intersectorale criteria houden rekening met volgende elementen : de ernst van de impact en het bestaan van vervangingsoplossingen, alsook de duur van de verstoring/herneming van de activiteit.

IV. De identificatie van de potentiële Europese kritieke infrastructuren die alle stappen van deze procedure doorstaan, wordt enkel medegedeeld aan de lidstaten die aanzienlijk door deze infrastructuren kunnen worden getroffen.

soumise à l'étape suivante de la procédure.

III. L'autorité sectorielle applique les critères intersectoriels visés à l'article 6, §§ 3 et 5 aux infrastructures critiques européennes potentielles restantes.

Les critères intersectoriels tiennent compte des éléments suivants : la gravité de l'impact et l'existence de solutions de remplacement, ainsi que la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

IV. L'identification des infrastructures critiques européennes potentielles qui franchissent toutes les étapes de cette procédure n'est communiquée qu'aux Etats membres susceptibles d'être affectés significativement par lesdites infrastructures.

27 JULI 2011. - Wet betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven
27 JUILLET 2011. - Loi relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EG van de Raad, gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees parlement en de Raad van 23 april 2009.

Art. 2. La présente loi transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CE du Conseil, modifiée par la Directive 2009/17/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009.

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

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

1° " wet van 17 februari 1993 " : de wet van 17 februari 1993 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten : 1. Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake afbakening van de territoriale zee, 2. Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van het continentaal plat, ondertekend te Brussel op 8 oktober 1990;

1° " loi du 17 février 1993 " : la loi du 17 février 1993 portant approbation des Actes internationaux suivants : 1. Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, 2. Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation du plateau continental, signés à Bruxelles le 8 octobre 1990;

2° " wet van 10 augustus 1998 " : de wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de afbakening van het continentaal plat, en Bijlage, en briefwisseling, en het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijwaartse afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 18 december 1996;

2° " loi du 10 août 1998 " : la loi du 10 août 1998 portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation du plateau continental, et Annexe, et échange de lettres, et à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signés à Bruxelles le 18 décembre 1996;

3° " Resolutie A.949(23) van de IMO " : Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld : " Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance ";

3° " Résolution A.949(23) de l'OMI " : la Résolution A.949(23) de l'Organisation maritime internationale intitulée " Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ";

4° " Resolutie A.950(23) van de IMO " : Resolutie A.950(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld : " Maritime assistance services (MAS) ";

4° " Résolution A.950(23) de l'OMI " : la Résolution A.950(23) de l'Organisation maritime internationale intitulée " Services d'assistance maritime (MAS) ";

5° " maritieme zones " : de zeegebieden zoals bepaald in artikel 4;

5° " zones maritimes " : les zones telles que définies à l'article 4;

6° " schip " : een zeeschip of -vaartuig alsmede vaste of drijvende kunstwerken;

6° " navire " : tout bâtiment de mer ou engin marin, ainsi que tout ouvrage d'art fixe ou flottant;

7° " schip dat bijstand behoeft " : een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee en de Bijlage, ondertekend te Hamburg op 27 april 1979;

7° " navire ayant besoin d'assistance " : sans préjudice des dispositions de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes et l'Annexe, signée à Hambourg le 27 avril 1979, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

8° " toevluchtsoord " : een voor de opvang van

8° " lieu de refuge " : un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, pour accueillir des navires

schepen die bijstand behoeven aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;

9° " exploitant " : de reder of beheerder van een schip;

10° " agent " : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;

11° " verzekeringsbewijs " : verzekeringsbewijs zoals bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen;

12° " federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee " : de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee zoals bepaald in artikel 7, § 1, 1°, van het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht en de Federale Overheidsdienst Justitie.

Art. 4. Deze wet is enkel van toepassing op situaties met betrekking tot de opvang van schepen die bijstand behoeven in de hierna omschreven maritieme zones :

1° de territoriale zee zoals bepaald in de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België en zoals zijwaarts afgebakend in :

- de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 8 oktober 1990, goedgekeurd bij de wet van 17 februari 1993;

- het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijwaartse afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 18 december 1996, goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1998;

2° de exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend in de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

3° het continentaal plat zoals bepaald en afgebakend in de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat.

Art. 5. § 1. Er wordt een bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven opgericht.

De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen wordt aangewezen als de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven.

De bevoegde instantie voor de opvang van schepen

ayant besoin d'assistance;

9° " exploitant " : l'armateur ou le gérant du navire;

10° " agent " : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire;

11° " certificat d'assurance " : la preuve d'assurance visée à l'article 6 de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes;

12° " services publics fédéraux ayant compétence en mer " : les services publics fédéraux ayant compétence en mer, tels que visés à l'article 7, § 1er, 1°, de l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'Etat fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci, et le Service public fédéral Justice.

Art. 4. La présente loi ne s'applique qu'aux situations requérant l'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans les zones maritimes définies ci-après :

1° la mer territoriale comme définie dans la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dont la limite latérale a été fixée par :

- l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 8 octobre 1990, approuvé par la loi du 17 février 1993;

- l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 18 décembre 1996, approuvé par la loi du 10 août 1998;

2° la zone économique exclusive comme définie et délimitée dans la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

3° le plateau continental comme défini et délimité par la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental.

Art. 5. § 1er. Il est créé une autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

Le gouverneur de la province de Flandre occidentale est désigné comme l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, est assistée par les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par le Roi.

§ 2. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance a l'expertise

die bijstand behoeven wordt bijgestaan door de door de Koning aan te wijzen vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee.

§ 2. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven beschikt op het ogenblik van de operatie over de vereiste deskundigheid en bevoegdheid om onafhankelijk en autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen die bijstand behoeven.

§ 3. Vanaf het ogenblik bepaald in de plannen bedoeld in artikel 7 oefent de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven de opgedragen bevoegdheden van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee uit.

De bevoegdheid van de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven om op grond van de in het eerste lid toegekende bevoegdheden op te treden, wordt beperkt tot de artikelen 6, § 1, eerste lid, en 8.

§ 4. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee komen regelmatig bijeen om ervaringen uit te wisselen en de uit hoofde van artikel 6, § 1, eerste lid, genomen maatregelen te verbeteren. Ze kunnen steeds samenkomen naar aanleiding van bijzondere omstandigheden.

Art. 6. § 1. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wanneer ze optreedt overeenkomstig artikel 5, § 3, mag, in voorkomend geval, en met name wanneer de maritieme veiligheid of de bescherming van het mariene milieu in het gedrang komt, alle maatregelen nemen die op een niet-exhaustieve wijze worden opgesomd door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Op grond van dwingende redenen van algemeen belang verhindert het beslag in voorkomend geval gelegd overeenkomstig de artikelen 1467 en 1413 van het Gerechtelijk Wetboek of enige andere dwangmaatregel op een schip dat bijstand heeft de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven geen zins om de in het eerste lid bedoelde maatregelen te nemen.

§ 2. De Belgische Staat kan burgerrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor de maatregelen al dan niet genomen door de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven in uitvoering van de toegekende federale bevoegdheden overeenkomstig artikel 5, § 3.

§ 3. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wint, in het in artikel 5, § 3, bedoelde geval, onmiddellijk de met redenen omklede adviezen in van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee,

requis et le pouvoir, au moment de l'opération, de prendre de sa propre initiative des décisions en toute indépendance en ce qui concerne l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

§ 3. A partir du moment établi dans les plans visés à l'article 7, l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer.

La compétence de l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance à exercer les compétences qui lui sont dévolues en vertu de l'alinéa 1er, est délimitée aux décisions visées par l'article 6, § 1er, alinéa 1er et l'article 8.

§ 4. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance et les services publics fédéraux ayant compétence en mer se réunissent régulièrement pour échanger des expériences et améliorer les mesures prises en vertu de l'article 6, § 1er, alinéa 1er. Ils peuvent se réunir à tout moment en raison de circonstances particulières.

Art. 6. § 1er. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, agissant en vertu de l'article 5, § 3, peut, le cas échéant, et notamment lorsque la sécurité maritime ou la protection du milieu marin est menacée, prendre toutes les mesures énumérées de manière non exhaustive par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Pour des raisons impérieuses d'intérêt général, la saisie le cas échéant en vertu des articles 1467 et 1413 du Code judiciaire ou toute autre mesure de contrainte appliquée à un navire ayant besoin d'assistance ne doit pas empêcher l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de prendre les mesures visées à l'alinéa 1er.

§ 2. L'Etat belge peut être rendu civilement responsable pour des mesures que l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance a pris ou non dans l'exécution des compétences fédérales qui lui sont attribuées en vertu de l'article 5, § 3.

§ 3. Dans le cas visé à l'article 5, § 3, l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance recueille immédiatement les avis motivés des services publics fédéraux ayant compétence en mer, visés à l'article 5, § 1er, 3e alinéa, et des autorités désignées par la Région flamande.

Les services publics fédéraux ayant compétence en mer, visés à l'article 5, § 1er, 3e alinéa, donnent immédiatement les avis demandés à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

bedoeld in artikel 5, § 1, derde lid, en van de door het Vlaamse Gewest aangewezen instanties.

De federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, bedoeld in artikel 5, § 1, derde lid, verstrekken onmiddellijk de gevraagde adviezen aan de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven.

Het ontbreken van de met redenen omklede adviezen, bedoeld in het eerste lid, ontslaat de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven niet van de voorafgaande beoordeling en beslissingen bedoeld in de artikelen 6, § 1, eerste lid, en 8.

Art. 7. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven stelt de plannen bedoeld in artikel 5, § 3, op voor de opvang van schepen teneinde het hoofd te bieden aan de dreigingen die uitgaan van schepen die bijstand behoeven welke zich in de maritieme zones bevinden, in voorkomend geval met inbegrip van dreigingen voor mensenlevens en het mariene milieu. De in artikel 5, § 3, bedoelde plannen zijn operationele plannen overeenkomstig artikel 6, 6°, van het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting en de samenwerking in een structuur Kustwacht.

De in het eerste lid bedoelde plannen worden na raadpleging van de betrokkenen opgesteld, op basis van Resoluties A.949(23) en A.950(23) van de IMO, en omvatten ten minste de volgende informatie :

1° de identificatiegegevens betreffende de instantie of instanties die met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen zijn belast;

2° de identificatiegegevens betreffende de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, en voor het nemen van de beslissing inzake het bieden of weigeren van toegang aan een bijstand behoevend schip tot het gekozen toevluchtsoord;

3° informatie over de kustlijn van België en alle elementen die een voorafgaande beoordeling en een snelle besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord voor een schip moeten mogelijk maken, inclusief een beschrijving van de milieufactoren en van de economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden;

4° de beoordelingsprocedures voor het aan een bijstand behoevend schip bieden of weigeren van toegang tot het toevluchtsoord;

5° de middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;

6° procedures voor internationale coördinatie en besluitvorming;

7° de geldende procedures inzake financiële

L'absence des avis motivés visés à l'alinéa 1er n'exonère pas l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de l'évaluation préalable et des décisions visées à l'article 6, § 1er, alinéa 1er et à l'article 8.

Art. 7. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance établit les plans visés à l'article 5, § 3, aux fins de l'accueil des navires en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance dans les zones maritimes, y compris le cas échéant les risques pour les vies humaines et le milieu marin. Les plans visés à l'article 5, § 3, sont des plans opérationnels conformément à l'article 6, 6°, de l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'Etat fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci.

Les plans visés à l'alinéa 1er sont élaborés, après consultation des parties concernées, sur la base des Résolutions A.949(23) et A.950(23) de l'OMI, et comportent au minimum les éléments suivants:

1° l'identité de l'autorité ou des autorités chargée(s) de recevoir et de traiter les alertes;

2° l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation et de prendre une décision sur l'acceptation ou le refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans le lieu de refuge choisi;

3° des informations relatives au littoral belge et tous les éléments facilitant une évaluation préalable et une décision rapide quant au choix du lieu de refuge pour un navire, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions physiques;

4° les procédures d'évaluation aux fins de l'acceptation ou du refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge;

5° les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;

6° les procédures relatives à la coordination et à la prise de décision au niveau international;

7° les procédures en vigueur relatives aux garanties financières et à la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

Le nom et les adresses de contact de l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance et les services publics fédéraux ayant compétence en mer, visés à l'article 5, § 1er, 2e et 3e alinéa, ainsi que des autorités chargées de recevoir et de traiter les alertes visées à l'alinéa 2, 1°, sont publiés au Moniteur belge.

L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance communique aux Etats membres voisins de l'Union européenne, à leur demande, les informations pertinentes concernant

zekerheden en aansprakelijkheid voor de opvang van schepen in toevluchtsoorden.

De naam en contactadressen van de in artikel 5, § 1, tweede en derde lid, bedoelde bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, alsmede van de in het tweede lid, 1°, bedoelde voor de ontvangst en behandeling van noodsignalen aangewezen instanties worden in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.

De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven verstrekt, op verzoek, de relevante informatie over de in het eerste lid bedoelde plannen aan de aangrenzende lidstaten van de Europese Unie.

Bij de toepassing van de procedures op basis van de in het eerste lid bedoelde plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven zorgt de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven ervoor dat relevante informatie ter beschikking van de bij de operaties betrokken partijen worden gesteld.

Indien een lidstaat van de Europese Unie daarom verzoekt, geldt voor degenen die overeenkomstig het vierde en het vijfde lid informatie ontvangen een vertrouwelijkheidsplicht.

De behandeling van geclassificeerde informatie gebeurt in overeenstemming met de bepalingen van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Deze bepaling is enkel van toepassing op nationale informatie waarbij diegene die de informatie aflevert, bepaalt of ze mag worden gedeeld.

Art. 8. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wanneer ze optreedt overeenkomstig artikel 5, § 3, beslist over de aanvaarding van een schip in een toevluchtsoord op grond van een voorafgaande beoordeling van de omstandigheden, verricht op basis van de in artikel 7, eerste lid, bedoelde plannen. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven zorgt ervoor dat schepen tot een toevluchtsoord worden toegelaten indien bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven van oordeel is dat een dergelijke opvang de beste oplossing biedt voor de bescherming van mensenlevens of het mariene milieu.

Art. 9. Het ontbreken van een verzekeringsbewijs ontheft de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven niet van de voorafgaande beoordeling en beslissing bedoeld in artikel 8 en wordt op zich niet als een voldoende reden voor de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven beschouwd om

les plans visés à l'alinéa 1er.

Lors de la mise en oeuvre des procédures prévues dans les plans visés à l'alinéa 1er pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance veille à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

A la demande d'un Etat membre de l'Union européenne, les destinataires des informations visées aux alinéas 4 et 5 sont tenus à une obligation de confidentialité.

Le traitement des informations classées doit répondre aux dispositions de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Cette disposition est uniquement applicable à l'information nationale; il appartient à celui qui la communique, de décider si elle peut être partagée.

Art. 8. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, agissant en vertu de l'article 5, § 3, décide de l'acceptation d'un navire dans un lieu de refuge suite à une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base des plans visés à l'article 7, alinéa 1er. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance fait en sorte que les navires soient admis dans un lieu de refuge s'il considère qu'un tel accueil est la meilleure ligne d'action aux fins de protéger des vies humaines ou le milieu marin.

Art. 9. L'absence d'un certificat d'assurance n'exonère pas l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 8 et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour que l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

Sans préjudice de l'alinéa 1er, l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance peut, quand il accueille un navire dans un lieu de refuge, demander à l'exploitant, à l'agent ou au capitaine du navire la présentation d'un certificat d'assurance. La demande de présentation de ce certificat ne peut pas avoir pour effet de retarder l'accueil du navire ayant besoin d'assistance.

Art. 10. La présente loi produit ses effets le 30 novembre 2010.

te weigeren een schip op te vangen in een toevluchtsoord.

Zonder afbreuk te doen aan het eerste lid, kan de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, wanneer de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven een schip opvangt in een toevluchtsoord, de exploitant, agent of kapitein van het schip vragen een verzekeringsbewijs over te leggen. Het opvragen van het verzekeringsbewijs mag niet leiden tot vertraging bij de opvang van een schip dat bijstand behoeft.

Art. 10. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 30 november 2010.

26 SEPTEMBER 2011. - Koninklijk besluit betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven

26 SEPTEMBRE 2011. - Arrêté royal relatif à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 [1 en bij Richtlijn 2011/15/EU van de Commissie van 23 februari 2011]1.

(1)[KB 2012-07-20/06, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 16-03-2012]

Art. 2. Als vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee zoals bedoeld in artikel 5, § 1, derde lid, van de wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, worden aangewezen :

1° voor de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer : de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer;

2° voor de Federale Overheidsdienst Financiën : de door de Voorzitter van het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Financiën aangewezen vertegenwoordiger;

3° voor de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu : de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Leefmilieu;

4° voor de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking : de door de Voorzitter van het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking aangewezen vertegenwoordiger;

5° voor de Federale Overheidsdienst Justitie : de door de Voorzitter van het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Justitie aangewezen vertegenwoordiger;

6° voor het Ministerie van Landsverdediging : de door de Chef van de Defensiestaf aangewezen vertegenwoordiger;

7° voor de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie : de door de Voorzitter van het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie aangewezen vertegenwoordiger;

8° voor de Federale Overheidsdienst Binnenlandse

Article 1er. Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, modifiée par la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 [1 et par la Directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011]1.

(1)[AR 2012-07-20/06, art. 1, 002; En vigueur : 16-03-2012]

Art. 2. Sont désignés comme représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer tels que visés à l'article 5, § 1er, 3e alinéa, de la loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance :

1° pour le Service public fédéral Mobilité et Transports : le Directeur général de la Direction générale Transport maritime;

2° pour le Service public fédéral Finances : le représentant désigné par le Président du Comité de Direction du Service public fédéral Finances;

3° pour le Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement : le Directeur général de la Direction générale Environnement;

4° pour le Service public fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement : le représentant désigné par le Président du Comité de Direction du Service public fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement;

5° pour le Service public fédéral Justice : le représentant désigné par le Président du Comité de Direction du Service public fédéral Justice;

6° pour le Ministère de la Défense : le représentant désigné par le Chef de l'état-major de la Défense;

7° pour le Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie : le représentant désigné par le Président du Comité de Direction du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie;

8° pour le Service public fédéral Intérieur : le Directeur général de la Direction générale Centre de Crise;

9° pour le Service public de Programmation Politique scientifique : le représentant désigné par le Président du Service public de Programmation Politique scientifique;

Zaken : de Directeur-generaal van de Algemene Directie Crisiscentrum;

9° voor de Programmatorische Overheidsdienst Wetenschapsbeleid : de door de Voorzitter van de Programmatorische Overheidsdienst Wetenschapsbeleid aangewezen vertegenwoordiger;

10° [1 ...]1

De vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, bedoeld in het eerste lid, wijzen hun plaatsvervangers aan.

(1)[KB 2014-02-21/11, art. 13,7°, 003; Inwerkingtreding : 01-03-2014]

Art. 3.Overeenkomstig artikel 6, § 1, eerste lid, van de wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, kan de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven de volgende niet-exhaustief opgesomde maatregelen nemen :

1° de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen. Deze eis laat de verantwoordelijkheid van de kapitein voor een veilige behandeling van zijn schip onverlet;

2° de kapitein van het schip gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of van de maritieme veiligheid;

3° een evaluatieteam aan boord brengen om de omvang van het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het zoeken naar een oplossing en het bevoegde kuststation van een en ander op de hoogte te houden;

4° de kapitein gelasten een toevluchtsoord te zoeken in geval van direct gevaar, dan wel bewerkstelligen dat het schip wordt geloodst of gesleept.

[1 Indien een schip wordt gesleept onder een sleep- of bergingsovereenkomst, kunnen de door de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven krachtens het eerste lid, onder 1° en 4°, genomen maatregelen ook worden toegepast op de betrokken bijstands-, bergings- en sleepvaartondernemingen.]1

(1)[KB 2012-07-20/06, art. 2, 002; Inwerkingtreding : 16-03-2012]

Art. 4. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 30 november 2010.

Art. 5. De Minister bevoegd voor Maritieme Zaken, de Minister bevoegd voor de Douane, de Minister bevoegd voor Leefmilieu, de Minister bevoegd voor Buitenlandse Zaken, de Minister bevoegd voor

10° [1 ...]1

Les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, visés à l'alinéa 1er, désignent leurs suppléants.

(1)[AR 2014-02-21/11, art. 13,7°, 003; En vigueur : 01-03-2014]

Art. 3.Conformément à l'article 6, § 1er, alinéa 1er, de la loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance peut prendre les mesures ci-dessous énumérées de manière non exhaustive :

1° restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;

2° mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;

3° envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;

4° enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

[1 Dans le cas d'un navire remorqué en vertu d'un accord de remorquage ou de sauvetage, les mesures prises par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance en vertu de l'alinéa 1er, 1° et 4°, peuvent également avoir pour destinataires les sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage concernées.]1

(1)[AR 2012-07-20/06, art. 2, 002; En vigueur : 16-03-2012]

Art. 4. Le présent arrêté produit ses effets le 30 novembre 2010.

Art. 5. Le Ministre qui a les Affaires maritimes dans ses attributions, le Ministre qui a la Douane dans ses attributions, le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, le Ministre qui a les Affaires étrangères dans ses attributions, le Ministre qui a la Justice dans ses attributions, le Ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions, le Ministre qui a la Défense dans ses attributions, le Ministre qui a le Développement durable dans ses attributions, le Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Justitie, de Minister bevoegd voor Wetenschapsbeleid, de Minister bevoegd voor Landsverdediging, de Minister bevoegd voor Duurzame Ontwikkeling, de Minister bevoegd voor Economische Zaken en de Minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

11 APRIL 2012. – [Koninklijk besluit tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid] [Titel gewijzigd door KB 2014-3-20/03]

11 AVRIL 2012. - [Arrêté royal établissant une zone de sécurité autour des îles artificielles, installations et ouvrages pour la production, le stockage et le transport d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique][Intitulé remplacé par AR 2014-03-20/03]

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° " domeinconcessie " : een door een ministerieel besluit vergund gebied voor de bouw en de exploitatie van installaties voor de productie van elektriciteit uit water, stromen of winden, in de zeegebieden waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht;

2° " concessiehouder " : titularis van een domeinconcessie;

3° " windmolen " : een installatie voor de productie van elektriciteit uit wind;

4° " windmolenpark " : een inrichting gevormd door een geheel van windmolens en bijbehorende installaties noodzakelijk voor de uitbating en het transport van de opgewekte elektrische energie, binnen een domeinconcessie;

5° " windmolenparkzone " : een inrichting gevormd door het geheel van aangrenzende windmolenparken binnen het gebied bestemd voor de toekenning van domeinconcessies, afgebakend door het artikel 3bis van het koninklijk besluit van 20 december 2000 betreffende de voorwaarden en de procedure voor de toekenning van domeinconcessies voor de bouw en de exploitatie van installaties voor de productie van elektriciteit uit water, stromen of winden, in de zeegebieden waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht;

6° " exploitatiefase " : fase waarin een kunstmatig eiland, een installatie of inrichting voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de windenbouwtechnisch afgewerkt is.

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden die zich bevinden in de zeegebieden waarin België rechtsmacht kan uitoefenen.

Art. 3. Vanaf de exploitatiefase wordt een veiligheidszone van vijfhonderd meter ingesteld rondom kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden, gemeten vanaf elk punt van de buitengrens ervan.

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° " concession domaniale " : une zone octroyée par arrêté ministériel pour la construction et l'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de l'eau, des marées ou des vents dans les espaces marins sur lesquels la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit maritime international;

2° " concessionnaire " : titulaire d'une concession domaniale;

3° " éolienne " : une installation produisant de l'électricité à partir des vents;

4° " parc d'éoliennes " : un ouvrage constitué par un ensemble d'éoliennes et d'installations annexes, nécessaires à l'exploitation et au transport de l'énergie électrique générée, situé au sein d'une concession domaniale;

5° " zone de parc d'éoliennes " : un ouvrage constitué par l'ensemble de parcs contigus d'éoliennes au sein de la zone destinée à l'octroi des concessions domaniales délimitée par l'article 3bis de l'arrêté royal du 20 décembre 2000, relatif aux conditions et à la procédure d'octroi des concessions domaniales pour la construction et l'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de l'eau, des courants ou des vents, dans les espaces marins sur lesquels la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international de la mer;

6° " phase d'exploitation " : phase au cours de laquelle une île artificielle, une installation ou un ouvrage pour la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents est achevé du point de vue technique de la construction et prêt à être utilisé.

Art. 2. Le présent arrêté s'applique aux îles artificielles, installations ou ouvrages pour la production [1 , le stockage ou le transport]1 d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents établis dans les espaces marins sur lesquels la Belgique est autorisée à exercer sa juridiction. [1 Le présent arrêté ne s'applique pas aux câbles d'énergie électrique.]1

(1)[AR 2014-03-20/03, art. 46, 002; En vigueur : 07-04-2014]

Art. 4. De buitengrenzen van de volgende kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden worden als volgt bepaald :

1° De buitengrens van een windmolen wordt bepaald door de coördinaten van het midden van de draagconstructie vermeerderd met de diameter van de draaibeweging van de rotor en de rotorbladen;

2° De buitengrens van een windmolenpark wordt bepaald door de coördinaten die zijn opgenomen in het ministerieel besluit dat de toekenning van de domeinconcessie verleent voor de bouw van het windmolenpark;

3° De buitengrens van de windmolenparkzone wordt bepaald door de coördinaten die zijn opgenomen in artikel 3bis van het koninklijk besluit van 20 december 2000 betreffende de voorwaarden en de procedure voor de toekenning van domeinconcessies voor de bouw en de exploitatie van installaties voor de productie van elektriciteit uit water, stromen of winden, in de zeegebieden waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht.

Art. 5. De toegang tot de in artikel 3 bedoelde veiligheidszone is verboden.

Dit verbod geldt niet :

1° voor oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen, andere schepen of luchtvaartuigen in eigendom, beheer of opdracht van een Staat, Gewest of Gemeenschap en die op dat ogenblik uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst;

2° voor de middelen van de concessiehouders;

3° voor de middelen voor het wetenschappelijk onderzoek, mits voorafgaand overleg met de concessiehouder en onverminderd de betrokken vergunningsvoorschriften;

4° voor de middelen die ingezet worden voor het onderhoud van onderzeese telegraaf- en telefoonverbindingen, sterkstroomkabels en pijpleidingen.

Het verbod geldt evenmin :

1° voorschepen in nood;

2° voor het redden van mensenlevens en eigendommen of pogingen daartoe;

3° ingeval van overmacht.

Art. 6. De Minister bevoegd voor Maritieme Zaken en de Minister bevoegd voor Energie zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Art. 3. Dès la mise en oeuvre de la phase d'exploitation une zone de sécurité de cinq cent mètres est instaurée autour des îles artificielles, installations ou ouvrages pour la production [1 , le stockage, ou le transport]1 d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents, mesurée à partir de chaque point de la frontière extérieure de ceux-ci.

(1)[AR 2014-03-20/03, art. 47, 002; En vigueur : 07-04-2014]

Art. 4. Les frontières extérieures des îles artificielles, installations et ouvrages suivants pour la production [1 , le stockage ou le transport]1 d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents sont définis comme suit :

1° La frontière extérieure d'une éolienne est définie par les coordonnées du centre de la construction porteuse, majorée du diamètre du mouvement giratoire du rotor et des pales du rotor;

2° La frontière extérieure du parc d'éoliennes est définie par les coordonnées reprises à l'arrêté ministériel attribuant la concession domaniale pour la construction du parc d'éoliennes;

3° [1 La frontière extérieure de la zone du parc éolien est définie par les coordonnées reprises dans l'article 8, § 1er, de l'arrêté royal fixant le plan d'aménagement des espaces marins;]1

[1 4° La frontière extérieure de l'île, de l'installation ou de l'ouvrage pour le stockage ou le transport d'électricité est définie par les coordonnées reprises dans l'arrêté ministériel d'octroi de la concession domaniale.]1

(1)[AR 2014-03-20/03, art. 48, 002; En vigueur : 07-04-2014]

Art. 5. L'accès à la zone de sécurité visée à l'article 3 est interdit.

Cette interdiction n'est pas d'application :

1° aux navires de guerre, aux navires auxiliaires, autres navires ou navires aériens appartenant à, ou gérés par, ou agissant pour le compte d'un Etat, d'une Région ou d'une Communauté et qui à cet instant sont exclusivement utilisés à des fins de service public non commerciales;

2° [1 aux moyens des concessionnaires, des titulaires des autorisations pour la pose de câbles au sein de la zone du parc éolien et du titulaire de l'autorisation d'un projet d'aquaculture accepté par écrit par le concessionnaire.]1

3° aux moyens destinés à la recherche scientifique, moyennant une concertation préalable avec le concessionnaire et sans préjudice des prescriptions d'autorisation concernées;

4° aux moyens qui sont mis en oeuvre pour

l'entretien des communications télégraphiques et téléphoniques, des câbles de haute intensité et des pipelines sous-marins.

L'interdiction n'est pas applicable non plus :

- 1° aux navires en détresse;
- 2° lors du sauvetage ou tentatives de sauvetage de vies humaines et des biens;
- 3° en cas de force majeure.

(1)[AR 2014-03-20/03, art. 49, 002; En vigueur : 07-04-2014]

Art. 6. Le Ministre qui a les Affaires maritimes dans ses attributions et le Ministre qui a l'Energie dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

16 JANUARI 2013. - Wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij- S.B.: 30-01-2013

16 JANVIER 2013. - Loi portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime- M.B.: 30-01-2013

HOOFDSTUK 1. - Inleidende bepalingen

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° BEST MANAGEMENT PRACTICES hierna " BMP " genoemd : de recentste beste plannings- en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen voor de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden vastgesteld door de representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie;

2° maritieme veiligheidsonderneming: de onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld bij de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

3° geregistreerde eigenaar of exploitant : de persoon die als eigenaar of, indien die het schip niet zelf exploiteert, de persoon die als exploitant van het schip is ingeschreven in het Belgisch Register der Zeeschepen of het Belgisch Rompbevrachtingsregister, bedoeld bij de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen;

4° piraterij : de piraterij zoals omschreven in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

HOOFDSTUK 2. - Bepalingen inzake de bestrijding van piraterij door maritieme veiligheidsondernemingen

Art. 3. De geregistreerde eigenaar of exploitant van een schip dat gemachtigd is de Belgische vlag te voeren mag in de zeegebieden, bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming om het schip te beveiligen tegen piraterij mits het naleven van de hierna bepaalde nadere regels :

1° de in artikel 6 bedoelde geschreven overeenkomst gesloten voor een reis, een groep reizen of een bepaalde periode met de Maritieme veiligheidsonderneming wordt meegedeeld aan de minister van Binnenlandse Zaken en de minister die bevoegd is voor het maritiem Vervoer, volgens de procedure bepaald bij koninklijk besluit. Indien de

CHAPITRE 1er. - Dispositions introductives

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1° BEST MANAGEMENT PRACTICES ci-après nommés " BMP " : les pratiques les plus récentes de gestion optimale de la planification et des opérations pour les exploitants et capitaines de <navire> qui visent la <protection> passive contre la piraterie dans certaines zones maritimes telles qu'elles ont été établies par les organisations professionnelles internationales représentant le secteur de la navigation maritime et les directives de l'Organisation Maritime Internationale;

2° entreprise de sécurité maritime : l'entreprise de surveillance, de <protection> et de sécurité maritime visée par la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

3° propriétaire ou exploitant inscrit : la personne qui est inscrite en qualité de propriétaire ou si celui-ci n'exploite pas lui-même le <navire>, la personne qui est inscrite en qualité d'exploitant du <navire> dans le Registre belge des navires ou dans le Registre belge des affrètements coque nue, visés par la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires;

4° piraterie : la piraterie telle que définie dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

CHAPITRE 2. - Dispositions en matière de lutte contre la piraterie par les entreprises de sécurité maritime

Art. 3. Le propriétaire ou l'exploitant inscrit d'un <navire> autorisé à battre pavillon belge, peut dans les zones maritimes définies par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, faire appel à une entreprise de sécurité maritime pour assurer la sécurité du <navire> contre la piraterie moyennant le respect des modalités énoncées ci-après :

1° le contrat écrit pour un voyage, un groupe de voyages ou une période déterminée et conclu avec l'entreprise de sécurité maritime visé à l'article 6 est communiqué au ministre de l'Intérieur et au ministre qui a le Transport maritime dans ses attributions selon la procédure déterminée par un arrêté royal. Si le contrat ne respecte pas les dispositions de la présente loi, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la

overeenkomst de bepalingen van deze wet, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid of het Belgisch recht niet naleeft, kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad beslissen de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming in te trekken;

2° de betrokken maritieme veiligheidsonderneming is ertoe vergund de opdracht uit te oefenen die ertoe strekt om de veiligheid van het schip tegen piraterij te waarborgen bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad overeenkomstig de door de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid bepaalde voorwaarden;

3° de kapitein en de exploitant van het schip passen de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie en de BMP toe voor de betrokken reis van het schip, rekening houdend met de omstandigheden, de kenmerken van het schip en de praktische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Art. 4. De geregistreerde eigenaar of exploitant meldt iedere reis waarbij hij een beroep doet op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming voorafgaandelijk aan de door de Koning bepaalde dienst. De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop het melden gebeurt.

Art. 5. De kapitein van het schip of de geregistreerde eigenaar of exploitant meldt onverwijld ieder geval waar met het oog op het bestrijden van piraterij vanaf het schip wordt gevraagd of waarbij personen verdacht van piraterij hebben aangevallen of aan boord van het schip zijn gekomen, aan het Crisiscentrum van de regering. De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop het melden gebeurt.

Art. 6. De geregistreerde eigenaar of exploitant sluit, telkens hij een beroep doet op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming, een schriftelijke overeenkomst met die onderneming die, onverminderd de wettelijke voorschriften, minstens de volgende elementen bevat :

1° de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad;

2° het verbod op onderaanneming;

3° de verzekering van de burgerlijke en contractuele aansprakelijkheid van de maritieme veiligheidsonderneming;

4° een uiteenzetting nopens de regels en procedures die de maritieme veiligheidsagenten overeenkomstig het Belgisch recht zullen naleven;

5° een uiteenzetting van de BMP regels die van toepassing zijn, onverminderd de toepassing van het

sécurité privée et particulière ou du droit belge, le Roi peut par un arrêté délibéré en Conseil des ministres décider de retirer l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime;

2° l'entreprise de sécurité maritime concernée est autorisée à exercer la mission visant à garantir la sécurité du <navire> contre la piraterie par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres conformément aux conditions fixées dans la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

3° le capitaine et l'exploitant du <navire> appliquent les directives de l'Organisation Maritime internationale et les BMP au voyage du <navire> concerné, tenant compte des circonstances, des caractéristiques du <navire> et la praticabilité des mesures.

Art. 4. Le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime au service désigné par le Roi. Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

Art. 5. Le capitaine du <navire>, le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie sans délai au Centre de Crise du gouvernement, tous les cas où en vue de lutter contre la piraterie le feu a été ouvert à partir du <navire> ou dans lesquels des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du <navire>. Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

Art. 6. A chaque fois qu'il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée, le propriétaire ou l'exploitant inscrit conclut un contrat écrit avec cette entreprise qui, sans préjudice des prescriptions légales, contient au moins les éléments suivants :

1° l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres;

2° l'interdiction de sous-traitance;

3° l'assurance en responsabilité civile et contractuelle de l'entreprise de sécurité maritime;

4° un exposé des règles et procédures que les agents de sécurité maritime respecteront conformément au droit belge;

5° un exposé des règles BMP qui s'appliquent, sans préjudice de l'application du droit belge, ainsi que des directives de l'Organisation Maritime internationale;

6° la répartition des pouvoirs du capitaine et du personnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du <navire>;

7° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime d'informer son personnel dirigeant à bord du <navire> des réglementations belge et étrangère qui

Belgisch recht, evenals de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie;

6° de verdeling van de bevoegdheden van de kapitein en het personeel van de maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip;

7° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om haar leidinggevend personeel op het schip in kennis te stellen van de buitenlandse en Belgische regelgevingen die op de activiteit betrekking hebben;

8° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om ervoor te zorgen dat de wapens die zij aan boord van het schip brengt ten behoeve van haar veiligheidsagenten hen op een wettige manier ter beschikking zijn gesteld, en de uiteenzetting van de wijze waarop zij daartoe tewerk zal gaan;

9° de gegevens van het aan boord ingezette personeel zodat de evaluatie mogelijk is van de naleving van de voorwaarden van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. [1 ...]1

[1 De gegevens bedoeld in het eerste lid, 9°, worden aan de bevoegde dienst van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken overgezonden ten laatste twee werkdagen voor de aanvang van de reis. In geval van met redenen omklede onmogelijkheid om voornoemde gegevens binnen de gestelde termijn over te zenden, worden de gegevens voor de aanvang van de reis overgezonden.]1

(1)<W 2015-11-09/19, art. 54, 003; Inwerkingtreding : 10-12-2015>

Art. 7. De bevoegdheid van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de kapitein overeenkomstig artikel 5, eerste tot derde lid, van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij. De kapitein oefent die bevoegdheid ingeval van het afweren van piraterij uit na advies van de operationele leidinggevende van de agenten aan boord van het schip en overeenkomstig de methodes en procedures vastgesteld overeenkomstig artikel 13.24 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 8. De agenten van de maritieme veiligheidsondernemingen aan boord van het schip maken geen deel uit van de bemanning.

Art. 9. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer die daartoe gemachtigd zijn kunnen, voor de toepassing

ont trait aux activités;

8° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime de veiller à ce que les armes qu'elle fait monter à bord du <navire> pour ses agents de sécurité soient mises à leur disposition d'une manière légale, et l'exposé de la manière dont elle y procédera;

9° les données du personnel engagé à bord de manière à permettre l'évaluation du respect des conditions de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. [1 ...]1

[1 Les données visées à l'alinéa 1er, 9°, sont transmises au service compétent du Service public fédéral Intérieur au plus tard deux jours ouvrables avant le début du voyage. En cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées dans le délai prescrit, celles-ci sont transmises avant le début du voyage.]1

(1)<L 2015-11-09/19, art. 54, 003; En vigueur : 10-12-2015>

Art. 7. La compétence du dirigeant opérationnel des agents de sécurité maritime à bord du <navire> ne porte pas préjudice à la compétence du capitaine conformément à l'article 5, alinéas 1er 3, de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Le capitaine exerce cette compétence dans le cadre de lutte contre la piraterie après avoir reçu l'avis du dirigeant opérationnel des agents à bord du <navire> et conformément aux méthodes et procédures fixées en vertu de l'article 13.24 de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. 8. Les agents de l'entreprise de sécurité maritime à bord du <navire> ne font pas partie de l'équipage.

Art. 9. Les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports habilités à cet effet, peuvent, pour l'application de la présente loi, accorder des dérogations au nombre maximum de personnes admises à bord du <navire>, déterminé dans le certificat de navigabilité du <navire>.

CHAPITRE 3. - Dispositions modificatives

Section 1re. - Modifications de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 10. Dans l'article 2, § 2, alinéa 1er, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, remplacé par la loi du 7 mai 2004, la deuxième phrase est complétée par les mots " et à l'article 13.18 ".

van deze wet, afwijkingen toestaan van het maximum aantal toegelaten personen aan boord van het schip, bepaald in het certificaat van deugdelijkheid van het schip.

HOOFDSTUK 3. - Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. - Wijzigingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 10. In artikel 2, § 2, eerste lid, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, vervangen bij de wet van 7 mei 2004 worden in de tweede zin de woorden " en in artikel 13.18 " ingevoegd tussen de woorden " artikel 1, § 6, " en de woorden " bedoelde activiteiten ".

Art. 11. In dezelfde wet wordt een hoofdstuk IIIter ingevoegd, luidende " Bijzondere bepalingen betreffende de maritieme veiligheidsondernemingen ".

Art. 12. In hoofdstuk IIIter, ingevoegd bij artikel 11, wordt een artikel 13.18 ingevoegd, luidende :

" Artikel 13.18. Alleen de bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad op voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken vergunde maritieme veiligheidsondernemingen zijn gemachtigd om activiteiten uit te oefenen van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen, om tegen piraterij te strijden ten voordele van de geregistreerde eigenaar of exploitant.

De voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken gebeurt na advies van de Veiligheid van de Staat en van de procureur des Konings van de vestigingsplaats van de onderneming en, bij ontstentenis ervan, van de minister van Justitie.

De geregistreerde eigenaar of exploitant kan geen beroep doen op een niet vergunde maritieme veiligheidsonderneming.

De maritieme veiligheidsondernemingen en hun personeelsleden zijn uitsluitend onderworpen aan de bepalingen van dit hoofdstuk en aan de bepalingen bedoeld in de volgende artikelen en hun uitvoeringsbesluiten :

- artikel 3;
- artikel 4bis, § 1, tweede en derde lid, en § 2;
- artikel 5, eerste lid, 1° tot 4°, 7°, 8° en 12°, en tweede en derde lid;
- artikel 6, eerste lid, 1° tot 4°, 7°, 8° en 11°, en tweede, derde, zevende en achtste lid;
- artikel 7;
- artikel 8, §§ 2, 3, 8 en 9;
- artikel 9;
- artikel 10;
- artikel 11, §§ 1 en 2;

Art. 11. Dans la même loi, il est inséré un chapitre IIIter intitulé " Dispositions particulières relatives aux entreprises de sécurité maritime ".

Art. 12. Dans le chapitre IIIter, inséré par l'article 11, il est inséré un article 13.18, rédigé comme suit :

" Article 13.18. Seules les entreprises de sécurité maritime autorisées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, sur la proposition du ministre de l'Intérieur, sont habilitées à exercer des activités de surveillance, de <protection> et de sécurité à bord de navires, pour lutter contre la piraterie au bénéfice du propriétaire ou de l'exploitant inscrit.

La proposition du ministre de l'Intérieur est faite après avis de la Sureté de l'Etat et du Procureur du Roi du lieu d'établissement de l'entreprise et, à défaut, du ministre de la Justice.

Le propriétaire ou l'exploitant inscrit ne peut faire appel à une entreprise de sécurité maritime non autorisée.

Les entreprises de sécurité maritime et les membres de leur personnel sont exclusivement soumis aux dispositions du présent chapitre et aux dispositions visées aux articles suivants ainsi qu'à leurs arrêtés d'exécution :

- à l'article 3 ;
- à l'article 4bis, § 1er, alinéas 2 et 3 et § 2;
- à l'article 5, alinéa 1er, 1° à 4°, 7°, 8° et 12° et alinéas 2 et 3 ;
- à l'article 6, alinéa 1er, 1° à 4°, 7°, 8° et 11° et alinéas 2, 3, 7 et 8 ;
- à l'article 7 ;
- à l'article 8, §§ 2, 3, 8 et 9 ;
- à l'article 9 ;
- à l'article 10 ;
- à l'article 11, §§ 1er et 2 ;
- à l'article 15, §§ 1er et 2;
- à l'article 16 ;
- à l'article 17bis ;
- à l'article 20.

Art. 13. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.19, rédigé comme suit :

" Art.13.19. La demande d'autorisation visée à l'article 13.18 est introduite par l'entreprise de sécurité maritime selon des modalités fixées par le Roi. "

Art. 14. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.20, rédigé comme suit :

" Art. 13.20. § 1er. Pour être autorisée à exercer les missions visées à l'article 13.18, l'entreprise de sécurité maritime doit remplir les conditions suivantes :

1° l'entreprise de sécurité maritime ne peut accepter ou exécuter aucune mission de sécurité maritime en

- artikel 15, §§ 1 en 2;
- artikel 16;
- artikel 17bis;
- artikel 20.

Art. 13. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.19 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.19. Het verzoek tot de bij artikel 13.18 bedoelde vergunning wordt door de maritieme veiligheidsonderneming ingediend volgens de door de Koning bepaalde nadere regels. "

Art. 14. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.20 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.20. § 1. Om vergund te worden om de bij artikel 13.18 bedoelde opdrachten uit te voeren, dient de maritieme veiligheidsonderneming de volgende voorwaarden te vervullen :

1° de maritieme veiligheidsonderneming mag geen opdracht inzake maritieme veiligheid in onderaanneming aanvaarden of uitvoeren, behalve in de door de minister van Binnenlandse Zaken bepaalde gevallen;

2° de maritieme veiligheidsonderneming moet een rechtspersoon zijn die is opgericht volgens de bepalingen van een lidstaat van de Europese Unie en die zijn exploitatiezetel heeft in een lidstaat van de Europese Unie;

3° de maritieme veiligheidsonderneming moet :

a) ofwel gedurende ten minste twee jaar, op gewapende wijze, wettig activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij zonder dat er zware inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld bij de uitoefening van deze activiteiten;

b) ofwel, ertoe vergund zijn bewakingsactiviteiten uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze wet en sedert meer dan drie jaar, op gewapende wijze, deze activiteiten met vergunning hebben uitgeoefend, zonder dat er bij de uitoefening van deze activiteiten inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld en, bovendien, voor de uitoefening van de activiteiten van bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij, een operationeel samenwerkingsprotocol hebben afgesloten met een maritieme veiligheidsonderneming die beantwoordt aan de voorwaarden voorzien bij het ten a);

4° de maritieme veiligheidsonderneming moet aantonen dat de wapens waarmee haar agenten ter plaatse zullen worden uitgerust, bij de uitoefening van de activiteiten van bewaking en bescherming aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij, in de betrokken havens worden bewaard en aan boord worden gebracht, conform de geldende wetgeving en dat zij de voorschriften naleeft van het besluit

sous-traitance, excepté dans les cas déterminés par le ministre de l'Intérieur;

2° l'entreprise de sécurité maritime doit être une personne morale constituée selon les dispositions d'un Etat membre de l'Union européenne et avoir son siège d'exploitation dans un Etat membre de l'Union européenne;

3° l'entreprise de sécurité maritime doit :

a) soit avoir exercé légalement pendant au moins deux ans des activités de surveillance, de <protection> et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie de manière armée, sans que des infractions graves à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l'exercice de ces activités;

b) soit être autorisée à exercer des activités de gardiennage de manière armée depuis plus de trois ans conformément aux dispositions de la présente loi, sans que des infractions à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l'exercice de ces activités et, en outre, avoir conclu pour l'exercice des activités de surveillance, de <protection> et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie un protocole de collaboration opérationnelle avec une entreprise de sécurité maritime répondant aux conditions prévues au a);

4° l'entreprise de sécurité maritime doit démontrer que les armes dont ses agents seront équipés sur place, dans l'exercice des activités de surveillance et de <protection> à bord de navires pour lutter contre la piraterie, sont conservées et montées à bord dans les ports concernés, conformément à la législation en vigueur et qu'elle respecte les prescrits de l'arrêté visé à l'article 13.22, alinéa 3;

5° l'entreprise de sécurité maritime doit démontrer que les membres du personnel qui seront engagés pour l'exercice de cette activité :

a) ont exercé pendant au moins deux ans légalement des activités de manière armée de surveillance et de <protection> à bord de navires et sont toujours autorisés à le faire selon la législation qui leur est applicable;

b) répondent aux exigences de la Section A-VI/1, § 1er, (Formation de familiarisation en matière de sécurité) du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW);

c) ont suivi une formation selon les modalités fixées par arrêté royal;

d) satisfont aux conditions fixées par le Roi en matière de test psychotechnique, telles que visées à l'article 6, alinéa 1er, 5°.

§ 2. La décision d'autorisation ou de refus d'autorisation visée à l'article 13.18 est prise par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres sur la proposition du ministre de l'Intérieur dans un délai de maximum deux mois après qu'il ait été constaté que

bedoeld bij artikel 13.22, derde lid;

5° de maritieme veiligheidsonderneming moet aantonen dat de personeelsleden die in dienst zullen worden genomen voor de uitoefening van deze activiteit :

a) gedurende ten minste twee jaar op wettige wijze gewapende activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking en bescherming aan boord van schepen en nog steeds toegelaten zijn om dat te doen volgens de wetgeving die op hen van toepassing is;

b) beantwoorden aan de vereisten van Afdeling A-VI/1, paragraaf 1, (Opleiding vertrouwdmaking inzake veiligheid) van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code);

c) een opleiding hebben gevolgd overeenkomstig de bij koninklijk besluit bepaalde nadere regels;

d) voldoen aan de door de Koning vastgestelde voorwaarden inzake psycho-technisch onderzoek, zoals bedoeld in artikel 6, eerste lid, 5°.

§ 2. De beslissing tot vergunning of weigering van vergunning bedoeld bij artikel 13.18 wordt genomen bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken, binnen een termijn van maximum twee maanden nadat de volledigheid van het aanvraagdossier is vastgesteld.

Het besluit preciseert de duur van de vergunning die twee jaar niet overschrijden mag. "

Art. 15. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.21 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.21. De Koning kan het minimum aantal personen van een ploeg die een schip bewaakt bepalen. Elke ploeg staat onder de leiding van een operationeel leidinggevend personeelslid, dat beantwoordt aan de door de Koning bepaalde voorwaarden. "

Art. 16. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.22 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.22. De agenten van de maritieme veiligheidsonderneming dragen werkkledij en beschermingskledij waarvan de nadere regels door de Koning worden bepaald.

Het toezicht en de bescherming aan boord van schepen gebeuren altijd op een gewapende wijze. Hiertoe worden de agenten, volgens de door de Koning te bepalen nadere regels, uitgerust met vuurwapens van maximum kaliber.50. In afwijking van artikel 8, eerste lid, van de wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens, kunnen dit automatische vuurwapens zijn.

De Koning kan de nadere regels bepalen betreffende de lading, de opslag en het overhandigen van de wapens. "

le dossier de demande était complet.

L'arrêté précise la durée de l'autorisation qui ne peut dépasser deux ans. "

Art. 15. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.21, rédigé comme suit :

" Art. 13.21. Le Roi peut déterminer le nombre minimum de personnes composant une équipe qui surveille un <navire>. Chaque équipe est dirigée par un membre du personnel dirigeant opérationnel répondant aux conditions fixées par le Roi. "

Art. 16. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.22, rédigé comme suit :

" Art. 13.22. Les agents de l'entreprise de sécurité maritime portent une tenue de travail et une tenue de <protection> selon les modalités fixées par le Roi.

La surveillance et la <protection> à bord de navires se font toujours de manière armée. A cette fin, les agents sont équipés, conformément aux modalités à déterminer par le Roi, d'armes à feu d'un calibre maximal.50. Par dérogation à l'article 8, alinéa 1er, de la loi du 8 juin 2006 réglant les activités économiques et individuelles avec des armes, celles-ci peuvent être des armes à feu automatiques.

Le Roi peut fixer les modalités relatives au chargement, au stockage et à la remise des armes. "

Art. 17. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.23, rédigé comme suit :

" Art. 13.23. Le responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime exécute, pour l'exercice de la mission de surveillance, les directives et les ordres qu'il a reçus du capitaine du <navire>.

Il informe le capitaine sans délai de toute irrégularité et de toute circonstance suspecte que les agents ont constatée. Excepté en cas d'extrême urgence, les agents ne posent aucun acte tant que le capitaine n'en a pas donné l'autorisation au responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime.

S'il est fait appel, en vertu de l'article 3 de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime, à une entreprise de sécurité maritime à bord du <navire> et qu'au cours du voyage, une intervention supplémentaire de militaires en guise de <protection> contre la piraterie est fournie avec l'accord du capitaine par un bâtiment de guerre belge ou par un <navire> appartenant à un Etat membre de l'Union européenne ou faisant partie d'une opération de l'OTAN, qui opère dans la région concernée dans le cadre de la prévention de la piraterie et de la lutte contre celle-ci, le dirigeant opérationnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du <navire> se conformera aux instructions opérationnelles des militaires concernés en vue de la coordination et la sécurité de l'intervention. "

Art. 17. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.23 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.23. De operationele verantwoordelijke van de maritieme bewakingsploeg voert voor de uitoefening van de bewakingsopdracht de richtlijnen en de bevelen uit, die hij gekregen heeft van de kapitein van het schip.

Hij informeert de kapitein onverwijld van elke onregelmatigheid en iedere verdachte omstandigheid die de agenten hebben vastgesteld. Behoudens in geval van uiterste hoogdringendheid stellen de agenten geen handelingen totdat de kapitein hiervoor de toestemming verleende aan de operationele verantwoordelijke van de maritieme bewakingsploeg.

Indien er, op grond van artikel 3 van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, een beroep wordt gedaan op een maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip en tijdens de reis, met het akkoord van de kapitein, een bijkomende tussenkomst van militairen ter bescherming tegen piraterij wordt geboden door een Belgisch oorlogsschip of een schip toebehorend aan een lidstaat van de Europese Unie of deel uit makend van een operatie van de NAVO, die in het kader van de preventie en bestrijding van piraterij in het betrokken gebied opereert, dan richt de operationeel leidinggevende van de maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip zich naar de operationele instructies van de betrokken militairen ter coördinatie en veiligheid van de tussenkomsten. "

Art. 18. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.24 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.24. De activiteit van bewaking en bescherming aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij wordt uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet die op maritieme veiligheidsondernemingen van toepassing zijn en met toepassing van de door de Koning bepaalde methodes en procedures. "

Art. 19. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.25 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.25. De agenten kunnen elke persoon die, zonder de toelating te hebben van de kapitein, zich aan boord van het bewaakte schip bevindt, vatten, op voorwaarde dat ze de kapitein van het schip onverwijld van de feiten inlichten en deze persoon vasthouden in afwachting van de beslissing van de kapitein over wat er met deze persoon dient te gebeuren. "

Art. 20. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.26 ingevoegd, luidende :

Art. 18. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.24, rédigé comme suit :

" Art. 13.24. L'activité de surveillance et <protection> à bord de navires pour lutter contre la piraterie est exercée conformément aux dispositions de la présente loi qui sont applicables aux entreprises de sécurité maritime et en application des méthodes et procédures déterminées par le Roi. "

Art. 19. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.25, rédigé comme suit :

" Art. 13.25. Les agents peuvent retenir toute personne qui, sans avoir l'autorisation du capitaine, se trouve à bord du <navire> surveillé, à condition d'informer sans délai le capitaine du <navire> quant aux faits et de retenir cette personne dans l'attente de la décision du capitaine à son égard. "

Art. 20. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.26, rédigé comme suit :

" Art. 13.26. Lors d'une rétention, les agents procèdent à un contrôle de sécurité qui consiste en une palpation des vêtements de la personne afin de détecter la présence d'armes ou d'objets dangereux susceptibles de mettre en péril la sécurité des personnes à bord ou d'occasionner des dégâts au <navire>.

Les agents remettent immédiatement au capitaine les biens trouvés lors du contrôle de sécurité. "

Art. 21. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.27, rédigé comme suit :

" Art. 13.27. Au moment de la rétention, l'utilisation de menottes, dont le type et le modèle sont déterminés par le Roi, est autorisée. L'utilisation de menottes doit rester limitée aux cas de nécessité absolue, lorsqu'aucune autre méthode moins radicale ne permet de procéder à la rétention. "

Art. 22. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.28, rédigé comme suit :

" Art. 13.28. Les agents surveillent toute personne que le capitaine a décidé de retenir, dans le cadre de ses compétences en matière de lutte contre la piraterie. "

Art. 23. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.29, rédigé comme suit :

" Art. 13.29. Pour chaque mission, le responsable opérationnel note dans un journal de bord les données et les faits déterminés par le Roi. "

Art. 24. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.30, rédigé comme suit :

" Art. 13.30. Le responsable opérationnel dresse, pour chaque mission, un rapport. Le Roi fixe le

" Art. 13.26. Bij een vatting gaan de agenten over tot een veiligheidscontrole die bestaat uit een betasting van de kleding van de persoon, teneinde wapens of gevaarlijke voorwerpen die de veiligheid van de opvarenden in het gedrang zouden kunnen brengen of schade aan het schip zouden kunnen veroorzaken, op te sporen.

De agenten maken de bij de veiligheidscontrole aangetroffen goederen onmiddellijk over aan de kapitein. "

Art. 21. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.27 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.27. Bij de vatting is het gebruik van handboeien, waarvan het type en het model door de Koning worden bepaald, toegelaten. Het gebruik van handboeien dient beperkt te blijven tot de gevallen van volstreekte noodzakelijkheid, waarbij geen andere, minder ingrijpende, methode de vatting mogelijk maakt. "

Art. 22. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.28 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.28. De agenten bewaken elke persoon van wie de kapitein, in het kader van zijn bevoegdheden inzake het bestrijden van piraterij, besloten heeft hem aan te houden. "

Art. 23. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.29 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.29. De operationeel verantwoordelijke noteert bij elke opdracht in een logboek de door de Koning bepaalde gegevens en feiten. "

Art. 24. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.30 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.30. De operationeel verantwoordelijke maakt van elke opdracht een verslag op. De Koning bepaalt de inhoud van het verslag en het tijdstip waarop het uiterlijk dient te worden aangemaakt. "

Art. 25. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.31 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.31. In geval de agenten gebruik hebben gemaakt van vuurwapens of personen hebben aangetroffen, verdacht van deelname aan feiten van piraterij, of indien het schip werd aangevallen door piraten, verricht de operationeel verantwoordelijke onverwijld een incidentmelding aan de door de Koning aangewezen overheden en op de door Hem bepaalde wijze. "

Art. 26. In hetzelfde hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.32 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.32. De maritieme veiligheidsonderneming bewaart alle documenten bedoeld in dit hoofdstuk en de opgenomen beelden op het adres van de

contenu du rapport et le moment auquel celui-ci doit être dressé au plus tard. "

Art. 25. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.31, rédigé comme suit :

" Art. 13.31. Au cas où les agents ont utilisé des armes à feu ou ont trouvé des personnes soupçonnées de participer à des faits de piraterie, ou si le <navire> a été attaqué par des pirates, le responsable opérationnel signale sans délai l'incident aux autorités désignées par le Roi et selon les modalités qu'il détermine. "

Art. 26. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.32, rédigé comme suit :

" Art. 13.32. L'entreprise de sécurité maritime conserve tous les documents visés dans le présent chapitre et les images enregistrées à l'adresse de l'entreprise, telle que mentionnée dans l'arrêté royal d'autorisation, pendant une période de cinq ans à compter de la date de cessation de la mission de surveillance. Les documents sont tenus, pendant ce délai de conservation, à la disposition des services publics de contrôle et des autorités judiciaires. "

Art. 27. Dans le même chapitre IIIter, il est inséré un article 13.33, rédigé comme suit :

" Art.13.33. Sans préjudice de l'application des dispositions pénales, en cas de non-respect des obligations visées dans les articles 13.18 à 13.32 ou des dispositions des arrêtés d'exécution visés par ces articles :

1° un avertissement est adressé au contrevenant le mettant en demeure de mettre fin au fait imputé;

2° une amende administrative allant de 12.500 à 25.000 euros est infligée par le ministre de l'Intérieur; l'amende administrative peut être doublée si l'infraction est constatée dans les trois ans qui suivent une décision d'infliger une amende administrative ou si l'infraction a persisté malgré l'avertissement visé au 1° ;

3° l'autorisation visée dans le présent chapitre peut être retirée ou suspendue par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, dans les cas et selon les modalités prévues à l'article 17, alinéa 1er, 2°, et en tenant compte des dispositions visées à l'article 17, alinéas 2 et 3.

Lorsqu'une amende administrative est imposée conformément à l'alinéa 1er, 2°, la procédure et la possibilité de recours, visées à l'article 19, sont d'application. "

Section 2. - Modification de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime

Art. 28. L'article 5 de la loi du 5 juin 1928 portant

onderneming, zoals vermeld in het koninklijk besluit tot vergunning, gedurende een periode van vijf jaar vanaf de datum van beëindiging van de bewakingsopdracht. De documenten worden gedurende deze bewaringstermijn ter beschikking gehouden van de controlerende overheidsdiensten en de gerechtelijke overheid. "

Art. 27. In hetzelfde hoofdstuk IIIter, wordt een artikel 13.33 ingevoegd, luidende :

" Art. 13.33. Onverminderd de toepassing van de strafbepalingen wordt in geval van niet-naleving van de verplichtingen bedoeld bij de artikelen 13.18 tot 13.32 of diens uitvoeringsbesluiten :

1° een verwittiging gericht tot de overtreder met aanmaning een einde te stellen aan het feit dat wordt ten laste gelegd;

2° een administratieve geldboete door de minister van Binnenlandse Zaken opgelegd, gaande van 12.500 tot 25.000 euro; de administratieve geldboete kan worden verdubbeld indien de inbreuk vastgesteld wordt binnen de drie jaar volgend op een beslissing een administratieve geldboete op te leggen of indien de inbreuk bleef voortduren ondanks de verwittiging bedoeld bij 1° ;

3° de vergunning bedoeld in dit hoofdstuk kan worden ingetrokken of geschorst bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, in de gevallen en volgens de nadere regels bedoeld in artikel 17, eerste lid, 2°, en met inachtneming van de bepalingen bedoeld in artikel 17, tweede en derde lid.

Bij het opleggen van een administratieve geldboete overeenkomstig het eerste lid, 2°, zijn de procedure en de beroepsmogelijkheid, bedoeld in artikel 19, van toepassing. "

Afdeling 2. - Wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij

Art. 28. Artikel 5 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, gewijzigd bij de wetten van 21 oktober 1997 en 3 mei 1999, wordt aangevuld met een lid luidende :

" Om het schip te beschermen tegen piraterij zoals omschreven in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, kan de kapitein een beroep doen op de ploeg van agenten van de vergunde maritieme veiligheidsonderneming waarop de geregistreerde eigenaar of exploitant beroep doet in overeenstemming met de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, die daartoe werd aan boord genomen. "

révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, modifié par les lois du 21 octobre 1997 et 3 mai 1999, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

" Pour protéger le <navire> contre la piraterie tel que définie dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer, le capitaine peut faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant inscrit fait appel conformément à la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime, qui a été embarquée à cet effet. "

Section 3. - Modification de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer

Art. 29. Dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, il est inséré un article 5/1, rédigé comme suit :

" Art. 5/1. Sans préjudice des pouvoirs des commandants visés à l'article 5, § 1er, et des officiers de police judiciaire :

1° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge et qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie, consignent les délits de piraterie commis à bord du <navire> dans des procès-verbaux, qui ont force probante jusqu'à preuve du contraire; si le capitaine n'a pas la nationalité belge, le procès-verbal peut être rédigé en anglais;

2° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie peuvent saisir tous les éléments à bord du <navire> pouvant servir de preuve de piraterie. "

CHAPITRE 4. - Disposition transitoire et entrée en vigueur

Art. 30.[1 Le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions et le ministre qui a le Transport Maritime dans ses attributions font, tous les cinq ans, rapport au Conseil des ministres sur l'application de la présente loi.]1

(1)<L 2015-08-10/40, art. 2, 002; En vigueur : 28-06-2015>

Art. 31. Dès la date d'entrée en vigueur de la présente loi et jusqu'à la date d'entrée en vigueur des arrêtés prévus dans le chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres peut exceptionnellement autoriser, à la demande expresse d'un propriétaire ou d'un exploitant inscrit, de recourir, pour un voyage ou plusieurs voyages ou pour une période limitée, à une

Afdeling 3. - Wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee

Art. 29. In de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee wordt een artikel 5/1 ingevoegd, luidende :

" Art. 5/1. Onverminderd de bevoegdheden van de commandanten bedoeld in artikel 5, § 1, en van de officieren van gerechtelijke politie :

1° stellen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn, misdrijven van piraterij aan boord van het schip vast in processen-verbaal, die gelden tot bewijs van het tegendeel; indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kan het proces-verbaal in het Engels worden opgesteld;

2° kunnen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn alles aan boord van het schip wat kan dienen als bewijs van piraterij in beslag nemen. "

HOOFDSTUK 4. - Overgangsbepaling en inwerkingtreding

Art. 30.[1 De minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor het Maritiem Vervoer brengen vijfjaarlijks verslag uit aan de Ministerraad over de toepassing van deze wet.]1

(1)<W 2015-08-10/40, art. 2, 002; Inwerkingtreding : 28-06-2015>

Art. 31. Vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wet en tot aan de datum van inwerkingtreding van de besluiten voorzien bij hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, kan een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad uitzonderlijk, op het uitdrukkelijk verzoek van een geregistreerde eigenaar of exploitant, toestaan een beroep te doen, voor een of meerdere reizen, of voor een beperkte periode, op een maritieme veiligheidsonderneming die beantwoordt aan de voorwaarden bepaald bij artikel 13.18, vierde lid, en artikel 13.20, § 1, 1° tot 3°, a), 4°, 5°, a) en b) van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en bij artikel 3, 1°, en artikel 6, 2° tot 9°, van deze wet.

Het in het eerste lid bedoelde koninklijk besluit kan aanvullende voorwaarden bevatten binnen het toepassingsgebied van de koninklijke besluiten bepaald in hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

entreprise de sécurité maritime qui répond aux conditions prévues à l'article 13.18, alinéa 4 et à l'article 13.20, § 1er, 1° à 3°, a), 4°, 5°, a) et b) de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière et à l'article 3, 1°, et l'article 6, 2° à 9°, de la présente loi.

L'arrêté royal visé à l'alinéa 1er peut prévoir des conditions complémentaires relevant du champ d'application des arrêtés royaux prévus dans le chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

17 AUGUSTUS 2013. - Wet betreffende de prospectie, de exploratie en de exploitatie van de rijkdommen van de zee- en oceaانبodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht

17 AOÛT 2013. - Loi relative à la prospection, l'exploration et l'exploitation des ressources des fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale

HOOFDSTUK 1. - Inleidende bepalingen en definities

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° " het Verdrag " : het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982, inclusief zijn bijlagen, waarmee ingestemd werd bij de wet van 18 juni 1998;

2° " de Overeenkomst " : de Overeenkomst van 28 juli 1994 inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee van 10 december 1982, waarmee ingestemd werd bij de wet van 18 juni 1998;

3° " Staten die Partij zijn " : Staten die ermee hebben ingestemd door het Verdrag gebonden te zijn en voor wie het Verdrag in werking is getreden;

4° " de Autoriteit " : de Internationale Zeebodemautoriteit, ingesteld bij artikel 156, 1. van het Verdrag;

5° " het Gebied " : de zee- en oceaانبodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht;

6° " de rijkdommen in het Gebied " : met uitzondering van het water, alle vaste, vloeibare of gasvormige minerale rijkdommen aanwezig in het Gebied op of onder de zeebodem, met inbegrip van verschillende metalen bevattende knollen;

7° " prospectie " : het onderzoek, zonder exclusieve rechten, naar rijkdommen in het Gebied, met name de evaluatie van de samenstelling, grootte en spreiding van deze rijkdommen alsook van hun economische waarde;

8° " exploratie " : het onderzoek, dat onderworpen is aan exclusieve rechten inzake rijkdommen in het Gebied, de analyse van deze afzettingen, de conceptie, de vervaardiging en het testen van de procedés en van het inzamel- of ontginningsmateriaal, van de verwerkingsinstallaties en de transportsystemen, en de opstelling van studies over de milieu gerelateerde, technische, economische, commerciële en andere factoren die bij de exploitatie in aanmerking genomen dienen te worden;

9° " exploitatie " : de inzameling of ontginning voor handelsdoeleinden van rijkdommen in het Gebied en

CHAPITRE 1er. - Dispositions introductives et définitions

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° " la Convention " : la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 décembre 1982, y compris ses annexes, à laquelle la loi du 18 juin 1998 a porté assentiment;

2° " l'Accord " : l'Accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 décembre 1982, auquel la loi du 18 juin 1998 a porté assentiment;

3° " Etats Parties " : les Etats qui ont consenti à être liés par la Convention et à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur;

4° " l'Autorité " : l'Autorité internationale des Fonds marins, instaurée par l'article 156, 1. de la Convention;

5° " la Zone " : les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale;

6° " les ressources dans la Zone " : à l'exception de l'eau, toutes les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses dans la Zone au-dessus ou au-dessous du fond marin, y compris différents nodules polymétalliques;

7° " prospection " : la recherche, sans droits exclusifs, de ressources dans la Zone, notamment l'évaluation de la composition, de la taille et de la répartition de ces ressources et de leur valeur économique;

8° " exploration " : la recherche, faisant l'objet de droits exclusifs de ressources dans la Zone, l'analyse de ces gisements, la conception, la fabrication et l'essai des procédés et du matériel de collecte ou d'extraction, des installations de traitement et des systèmes de transport, et l'établissement d'études des facteurs environnementaux, techniques, économiques, commerciaux et autres à prendre en considération dans l'exploitation;

9° " exploitation " : la collecte ou l'extraction à des fins commerciales de ressources dans la Zone et l'extraction des minéraux qu'elles contiennent, notamment la construction et l'exploitation de

de extractie van de delfstoffen die ze bevatten, met name de bouw en exploitatie van mijnontginnings-, verwerkings- en transportsystemen voor de productie en verkoop van delfstoffen;

10° " werkzaamheden in het Gebied " : alle werkzaamheden in verband met de exploratie en exploitatie van de minerale rijkdommen van het Gebied;

11° " contractant " : natuurlijke persoon of rechtspersoon die een contract heeft ondertekend met de Autoriteit voor de exploratie of exploitatie van de rijkdommen van het Gebied en waarvoor de Belgische Staat borg staat;

12° " de minister " : de minister bevoegd voor Economie.

HOOFDSTUK 2. - Juridische status van het Gebied en zijn rijkdommen

Art. 3. § 1. Overeenkomstig het Verdrag, mag geen enkel natuurlijke persoon of rechtspersoon zich een deel van het Gebied of zijn rijkdommen toe-eigenen. Een zodanige aanspraak of uitoefening van soevereiniteit of soevereine rechten of een zodanige toe-eigening worden niet erkend.

§ 2. Alle rechten op de rijkdommen van het Gebied berusten bij de gehele mensheid, uit wier naam de Autoriteit optreedt. Deze rijkdommen kunnen niet worden vervreemd. De uit het Gebied gewonnen delfstoffen kunnen evenwel alleen worden vervreemd overeenkomstig Deel XI van het Verdrag, de Overeenkomst en de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit.

§ 3. Geen natuurlijk persoon of rechtspersoon mag aanspraak maken op rechten, dan wel rechten verwerven of uitoefenen, ten aanzien van uit het Gebied gewonnen delfstoffen, behalve overeenkomstig Deel XI van het Verdrag. Anderszins wordt een zodanige aanspraak op, dan wel verwerving of uitoefening van zodanige rechten niet erkend.

HOOFDSTUK 3. - Regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit

Art. 4. § 1. De Koning verleent uitwerking aan de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels en procedures die nodig zijn voor de uitvoering van deze verantwoordelijkheden, zoals bepaald in de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit.

§ 3. De gebruikers van het Gebied en de overheid zullen bij het uitvoeren van hun activiteiten in de zeegebieden rekening houden met het beginsel van

systèmes d'extraction minière, de traitement et de transport pour la production et la vente de minéraux;

10° " activités menées dans la Zone " : toutes les activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales de la Zone;

11° " contractant " : personne physique ou morale ayant signé un contrat avec l'Autorité pour l'exploration ou l'exploitation des ressources dans la Zone et qui est patronnée par l'Etat belge;

12° " le ministre " : le ministre qui a l'Economie dans ses attributions.

CHAPITRE 2. - Régime juridique de la Zone et de ses ressources

Art. 3. § 1er. Conformément à la Convention, aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. Aucune revendication, aucun exercice de souveraineté ou de droits souverains ni aucun acte d'appropriation n'est reconnu.

§ 2. L'humanité tout entière, pour le compte de laquelle agit l'Autorité, est investie de tous les droits sur les ressources de la Zone. Ces ressources sont inaliénables. Les minéraux extraits de la Zone ne peuvent, quant à eux, être aliénés que conformément à la Partie XI de la Convention, l'Accord et aux règles, règlements et procédures de l'Autorité.

§ 3. Une personne physique ou morale ne revendique, n'acquiert ou n'exerce de droits sur les minéraux extraits de la Zone que conformément à la Partie XI de la Convention. Les droits autrement revendiqués, acquis ou exercés ne sont pas reconnus.

CHAPITRE 3. - Règles, règlements et procédures de l'Autorité

Art. 4. § 1er. Le Roi donne effet aux règles, règlements et procédures de l'Autorité.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles et procédures nécessaires pour l'application de ces responsabilités, comme prévu par les règles, règlements et procédures de l'Autorité.

§ 3. Lorsqu'ils mènent des activités dans la Zone, les utilisateurs de ces espaces marins et les pouvoirs publics doivent tenir compte du principe de prévention, du principe de précaution, du principe de la gestion durable, du principe du pollueur-payeur et du principe de réparation.

Le principe de prévention implique qu'il faut agir afin de prévenir un dommage environnemental plutôt que d'avoir à réparer ce dommage par la suite.

het preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van het duurzaam beheer, het beginsel dat de vervuiler betaalt en het herstelbeginsel.

Het beginsel van het preventief handelen impliceert dat moet worden opgetreden om milieuschade te voorkomen, veeleer dan de schade achteraf te moeten herstellen.

Het voorzorgsbeginsel betekent dat preventieve maatregelen moeten worden getroffen, indien er redelijke gronden tot bezorgdheid bestaan voor verontreiniging van de zeegebieden, zelfs in de gevallen dat er geen overtuigend bewijs is van een oorzakelijk verband tussen het inbrengen van stoffen, energie of materialen in de zeegebieden en de schadelijke gevolgen.

Het beginsel van duurzaam beheer in de zeegebieden impliceert dat de natuurlijke rijkdommen in voldoende mate beschikbaar worden gehouden voor toekomstige generaties en dat de effecten van het menselijk handelen de draagkracht van het milieu in de zeegebieden niet overschrijdt. Hiertoe zullen de ecosystemen en de ecologische processen noodzakelijk voor het goed functioneren van het mariene milieu worden beschermd, de biologische diversiteit ervan worden behouden en het natuurbehoud worden gestimuleerd.

Het beginsel dat de vervuiler betaalt betekent dat de kosten voor maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging en voor het herstellen van schade voor rekening zijn van de vervuiler.

Het herstelbeginsel impliceert dat bij schade of milieuverstoring in de zeegebieden het mariene milieu in de mate van het mogelijke wordt hersteld in zijn oorspronkelijke toestand.

Art. 5. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, nadere regels bepalen met betrekking tot de bescherming van het mariene milieu, de bescherming van mensenlevens en de voorwaarden van toepassing op de installaties gebruikt voor het verrichten van werkzaamheden in het Gebied, die strenger zijn dan die vervat in de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit.

Deze regels zijn enkel van toepassing op contractanten.

HOOFDSTUK 4. - Prospectie

Art. 6. § 1. De prospectie wordt verwezenlijkt overeenkomstig het Verdrag en de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit.

§ 2. Indien de prospector de Belgische nationaliteit bezit of onder toezicht staat van de Belgische Staat, informeert de prospector de minister schriftelijk over de inschrijving door de Autoriteit van zijn

Le principe de précaution signifie que des mesures de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter d'une pollution des espaces marins, même s'il n'existe pas de preuve concluante d'un lien causal entre l'introduction de substances, d'énergie ou de matériaux dans les espaces marins et les effets nuisibles.

L'application du principe de gestion durable dans les espaces marins implique que les ressources naturelles sont tenues dans une mesure suffisante à la disposition des générations futures et que les effets des interventions de l'homme ne dépassent pas les capacités d'absorption de l'environnement des espaces marins. A cette fin, les écosystèmes et les processus écologiques nécessaires pour le bon fonctionnement du milieu marin seront protégés, la diversité biologique sera préservée et la conservation de la nature sera stimulée.

Le principe du pollueur-payeur implique que les coûts de prévention, de réduction et de lutte contre la pollution et les coûts de réparation des dommages, sont à charge du pollueur.

Le principe de réparation implique qu'en cas de dommage ou de perturbation environnementale dans les espaces marins, le milieu marin est rétabli dans la mesure du possible dans son état original.

Art. 5. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, déterminer des règles relatives à la protection du milieu marin, à la protection de la vie humaine et aux conditions qui s'appliquent aux installations utilisées pour des activités menées dans la Zone, qui sont plus strictes que les règles, règlements et procédures de l'Autorité.

Ces règles sont uniquement d'application aux contractants.

CHAPITRE 4. - Prospection

Art. 6. § 1er. La prospection est réalisée conformément à la Convention et aux règles, règlements et procédures de l'Autorité.

§ 2. Si le prospecteur a la nationalité belge ou est sous le contrôle de l'Etat belge, le prospecteur informe par écrit, avant de commencer la prospection, le ministre de l'inscription par l'Autorité de sa Notification de Prospection.

CHAPITRE 5. - Exploration et exploitation

Art. 7. Les activités menées dans la Zone le sont selon un plan de travail formel, établi conformément à l'Annexe III de la Convention et approuvé par le Conseil de l'Autorité après examen par la Commission juridique et technique de l'Autorité. Ce plan de travail revêt la forme d'un contrat. Ce contrat peut prévoir des accords de coentreprise.

Kennisgeving inzake Prospectie vooraleer de prospectie aan te vangen.

HOOFDSTUK 5. - Exploratie en Exploitatie

Art. 7. De werkzaamheden in het Gebied worden verricht overeenkomstig een officieel werkplan, opgesteld overeenkomstig Bijlage III van het Verdrag en door de Raad van de Autoriteit goedgekeurd na toetsing door de Juridische en Technische Commissie van de Autoriteit. Het werkplan heeft de vorm van een contract. Dit contract kan voorzien in overeenkomsten tot gezamenlijke onderneming.

Art. 8. § 1. De aanvragers van een contract met de Autoriteit voldoen aan de vereisten voor een borgstelling door de Belgische Staat indien zij de Belgische nationaliteit bezitten of onder toezicht staan van de Belgische Staat en de procedures volgen en voldoen aan de voorwaarden gesteld in de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit.

§ 2. De aanvraag voor een borgstelling door de Belgische Staat bevat informatie over het financiële en technische vermogen van de aanvrager.

Deze informatie moet toelaten na te gaan of de aanvrager over de nodige middelen beschikt om de werkzaamheden voorzien in het werkplan uit te voeren en om meteen te voldoen aan de beheersmaatregelen van de Secretaris-generaal van de Autoriteit en de noodverordeningen van de Raad van de Autoriteit.

Deze informatie voldoet aan de kwaliteitsvoorwaarden gesteld in de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit en omvat een gedegen milieu-impactstudie met betrekking tot de werkzaamheden voorzien in het werkplan, opgesteld in overeenstemming met de aanbevelingen van de juridische en technische Commissie van de Autoriteit.

In afwijking van de bepalingen van de wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken worden deze documenten opgesteld in het Frans of het Engels.

De aanvraag van de borgstelling wordt ingediend en behandeld overeenkomstig de bepalingen in het koninklijk besluit opgesteld op basis van artikel 4, § 2.

§ 3. Zoals voorzien in het Verdrag, moet de aanvrager met name aan de voorwaarden van §§ 1 en 2 voldoen om een borgstelling te verkrijgen. Indien de aanvrager meer dan één nationaliteit bezit, zoals in het geval van een deelgenootschap of consortium van entiteiten of personen uit meerdere Staten, moet de aanvrager de borgstelling verkrijgen van de andere Staten waaronder hij ressorteert.

§ 4. Elke aanvrager, zonder uitzondering, verbindt

Art. 8. § 1er. Sont qualifiés pour un patronage de l'Etat belge, les demandeurs d'un contrat avec l'Autorité qui remplissent les conditions de nationalité belge ou sont sous contrôle de l'Etat belge et suivent les procédures et répondent aux critères de qualification énoncés dans les règles, règlements et procédures de l'Autorité.

§ 2. La demande d'un patronage par l'Etat belge contient des informations concernant la capacité financière et technique du demandeur.

Ces informations doivent permettre d'évaluer si le demandeur dispose des moyens nécessaires pour effectuer les activités prévues dans le plan de travail et pour se conformer immédiatement aux mesures conservatoires du Secrétaire général de l'Autorité et aux ordres en cas d'urgence du Conseil de l'Autorité.

Ces informations répondent aux critères de qualification énoncés dans les règles, règlements et procédures de l'Autorité et comprennent une étude d'impact environnemental approfondie concernant les activités prévues dans le plan de travail, établie conformément aux recommandations de la Commission juridique et technique de l'Autorité.

Par dérogation aux dispositions des lois du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, ces documents sont rédigés en français ou en anglais.

La demande de patronage est introduite et traitée conformément aux dispositions de l'arrêté royal établi sur base de l'article 4, § 2.

§ 3. Comme prévu par la Convention, le demandeur doit notamment remplir les conditions des §§ 1er et 2 pour être patronné. Si le demandeur a plus d'une nationalité, comme c'est le cas pour une association ou un consortium composé d'entités ou de personnes relevant de plusieurs Etats, le demandeur est tenu d'obtenir le patronage des autres Etats dont il relève.

§ 4. Tout demandeur, sans exception, s'engage dans sa demande à :

a) accepter comme contraignantes et à respecter les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention, des règles, règlements et procédures de l'Autorité, des décisions des organes de celle-ci et des clauses des contrats qu'il a conclus avec l'Autorité;

b) accepter que l'Autorité exerce sur les activités menées dans la Zone le contrôle autorisé par la Convention;

c) fournir à l'Autorité l'assurance écrite qu'il remplira de bonne foi les obligations qui lui incombent en vertu du contrat;

d) se conformer immédiatement aux mesures conservatoires du Secrétaire général de l'Autorité et aux ordres en cas d'urgence du Conseil de l'Autorité.

zich, in zijn aanvraag om :

a) de verplichtingen hem opgelegd door het Verdrag, de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit, de besluiten van de organen van de Autoriteit, en de voorwaarden van zijn contracten met de Autoriteit als afdwingbaar te aanvaarden en deze na te komen;

b) toezicht door de Autoriteit te aanvaarden op werkzaamheden in het Gebied, zoals toegestaan door het Verdrag;

c) de Autoriteit de schriftelijke verzekering te verstrekken dat hij zijn verplichtingen krachtens het contract te goeder trouw zal vervullen;

d) meteen te voldoen aan de beheersmaatregelen van de Secretaris-generaal van de Autoriteit en de noodverordeningen van de Raad van de Autoriteit.

HOOFDSTUK 6. - Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid

Art. 9. § 1. De contractant is verantwoordelijk voor de effectieve schade, met inbegrip van de schade die aan het mariene milieu toegebracht is en te wijten is aan ongeoorloofde handelingen of nalatigheden van hem of van zijn werknemers, onderaannemers, agenten en alle andere personen die voor hun rekening werken of handelen tijdens de uitvoering van de operaties krachtens dit contract, met inbegrip van de kostprijs van de redelijke maatregelen die genomen zijn om de schade die het mariene milieu aantast, te voorkomen of te beperken, rekening houdend, in voorkomend geval, met de handelingen of nalatigheden van de Autoriteit.

De contractant blijft verantwoordelijk voor elk schadegeval dat voortvloeit uit ongeoorloofde handelingen tijdens de uitvoering van zijn operaties, in het bijzonder voor alle schade die aan het mariene milieu toegebracht wordt na de afronding van de exploratie- of exploitatiefase.

De schadevergoeding dient overeen te komen met de werkelijk geleden schade.

§ 2. De contractant sluit bij verzekeringsmaatschappijen met internationale faam de geschikte maritieme verzekeringspolissen af, overeenkomstig de algemeen aanvaarde internationale praktijken en overeenkomstig artikel 16.5 van het contract met de Autoriteit.

HOOFDSTUK 7. - Verslagen

Art. 10. § 1. De prospector of contractant maakt onverwijld een kopie van volgende documenten en contacten over aan de minister :

1° alle jaarverslagen vereist door de Autoriteit;

2° het noodplan vereist door de Autoriteit;

3° alle contacten met de Secretaris-Generaal van de

CHAPITRE 6. - Responsabilité

Art. 9. § 1er. Le contractant est responsable du dommage effectif, y compris le dommage causé au milieu marin et imputable à des actes illicites ou à des manquements de sa part ou de la part de ses travailleurs, de ses sous-traitants ou de ses agents et de toutes autres personnes qui travaillent ou agissent pour leur compte dans la conduite des opérations en vertu du contrat en question, y compris du coût des mesures raisonnables prises pour prévenir ou limiter les dommages affectant le milieu marin, compte tenu, le cas échéant, des actes ou des manquements dans le chef de l'Autorité.

Le contractant reste responsable de tout sinistre découlant d'actes illicites dans la conduite de ses opérations, notamment de tout dommage causé au milieu marin à l'issue de la finalisation de la phase d'exploration ou d'exploitation.

Le dédommagement doit correspondre au dommage réellement subi.

§ 2. Le contractant souscrit auprès de compagnies d'assurance de renommée internationale les polices d'assurance maritimes appropriées, conformément aux pratiques internationales généralement acceptées et conformément à l'article 16.5 du contrat avec l'Autorité.

CHAPITRE 7. - Rapportages

Art. 10. § 1er. Le prospector ou contractant transmet sans délai une copie des documents et communications suivants au ministre :

1° tous les rapports annuels requis par l'Autorité;

2° le plan d'urgence requis par l'Autorité;

3° toutes les communications avec le Secrétaire général de l'Autorité concernant tout incident résultant de ses activités et qui a causé, cause ou risque de causer un dommage grave au milieu marin;

4° les données et informations requises par l'Autorité à l'expiration ou à la résiliation du contrat et;

5° le document qui prouve que le contractant remplit les obligations prévues à l'article 9, § 2.

§ 2. A l'exception des données et informations relatives à la protection et la préservation du milieu marin, en particulier celles qui émanent de programmes de surveillance de l'environnement, les données et informations soumises au Ministre en vertu du § 1er sont considérées comme confidentielles.

La confidentialité des données et informations peut être levée par le contractant ou l'Autorité.

§ 3. Le ministre peut demander des informations supplémentaires afin de pouvoir exercer les tâches de supervision.

Autoriteit met betrekking tot elk incident dat voortvloeit uit zijn activiteiten en ernstige schade aan het mariene milieu toegebracht heeft, toebrengt of kan toebrengen;

4° de gegevens en inlichtingen vereist door de Autoriteit bij het verstrijken of ontbinden van het contract en

5° het document dat bewijst dat de contractant voldoet aan de verplichtingen bepaald in artikel 9, § 2.

§ 2. Met uitzondering van de gegevens en inlichtingen met betrekking tot de bescherming en het behoud van het mariene milieu, in het bijzonder die welke uit programma's voor toezicht op het leefmilieu voortvloeien, worden de gegevens en inlichtingen die aan de Minister overgemaakt worden krachtens § 1, als vertrouwelijk beschouwd.

De vertrouwelijkheid van de gegevens en inlichtingen kan worden opgeheven door de contractant of de Autoriteit.

§ 3. De minister kan bijkomende informatie vragen teneinde zijn toezichtstaken uit te kunnen oefenen.

HOOFDSTUK 8. - Bijdragen

Art. 11. § 1. De aanvrager of contractant dragen de kosten voor de, in overeenstemming met deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, uitgevoerde administratieve handelingen.

§ 2. De bijdragen worden vastgesteld als volgt :

1° een eenmalige retributie van tienduizend euro (index 117,71, basis 2004) voor de behandeling van de aanvraag van een borgstellingscertificaat, jaarlijks te indexeren volgens de consumptieprijsindex;

2° een jaarlijkse heffing van veertigduizend euro (index 117,71, basis 2004) voor het toezicht op de werkzaamheden voorzien in het werkplan en hun impact op het milieu, jaarlijks te indexeren volgens de consumptieprijsindex en te betalen vanaf het jaar dat de exploratieactiviteiten starten tot op het jaar waarop dit contract met de Autoriteit vervalt.

§ 3. De eenmalige retributie bedoeld in paragraaf 2, 1°, wordt toegewezen aan het Fonds voor de exploratie en exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het Belgisch continentaal plat, bedoeld in rubriek 32-5 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

De jaarlijkse heffingen bedoeld in paragraaf 2, 2°, worden als volgt verdeeld tussen de betrokken diensten :

1° vijftiwintig percent voor het Fonds voor de exploratie en exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het Belgisch continentaal plat, bedoeld in rubriek 32-5 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27

CHAPITRE 8. - Contributions

Art. 11. § 1er. Le demandeur ou le contractant supporte les frais des actes administratifs effectués, conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Les contributions sont fixées comme suit :

1° une rétribution unique de dix mille euros (à l'indice 117,71, base 2004) pour le traitement de la demande d'un certificat de patronage, indexé annuellement suivant l'indice des prix à la consommation;

2° une redevance annuelle de quarante mille euros (à l'indice 117,71, base 2004) pour la supervision des activités prévues dans le plan de travail et de leur impact sur l'environnement, à indexer annuellement suivant l'indice des prix à la consommation, à payer à partir de l'année de début des activités d'exploration jusqu'à l'année d'expiration de ce contrat avec l'Autorité.

§ 3. La rétribution unique visée au paragraphe 2, 1°, est affectée au Fonds pour l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental de la Belgique, visé à la rubrique 32-5 du tableau joint à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Les redevances annuelles visées au paragraphe 2, 2°, sont partagées comme suit entre les services concernés :

1° vingt-cinq pour cent pour le Fonds pour l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du Plateau continental de la Belgique, visé à la rubrique 32-5 du tableau joint à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires;

2° septante-cinq pour cent pour le Fonds Environnement, visé à la rubrique 25/4 du tableau joint à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

§ 4. Les contributions dues doivent être payées dans les 60 jours calendrier suivant la date de la facture des services concernés.

CHAPITRE 9. - Dispositions pénales

Art. 12. Est puni d'une amende de vingt-cinq euros à vingt-cinq mille euros et d'une peine de prison de quinze jours à un an ou d'une seule de ces peines, celui qui :

1° en violation de l'article 6, fait de la prospection dans la Zone, sans notification enregistrée auprès de l'Autorité,;

2° en violation de l'article 7, mène des activités dans la Zone sans contrat avec l'Autorité.

En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant

december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen;

2° vijfenzeventig percent voor het Fonds Leefmilieu, bedoeld in rubriek 25-4 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

§ 4. De verschuldigde bijdragen moeten betaald worden binnen 60 kalenderdagen volgend op de datum van de factuur van de betrokken diensten.

HOOFDSTUK 9. - Strafbepalingen

Art. 12. Wordt gestraft met een geldboete van vijftwintig euro tot vijftwintigduizend euro en met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar of met één van deze straffen alleen, diegene die :

1° in strijd met artikel 6 prospecteert in het Gebied, zonder bij de Autoriteit geregistreerde kennisgeving;

2° in strijd met artikel 7, zonder een contract met de Autoriteit, werkzaamheden in het Gebied uitvoert.

In geval van herhaling binnen de termijn van drie jaar die op een veroordeling volgt, worden de hierboven voorziene gevangenisstraffen en geldboetes op het dubbele van het maximum gebracht.

Art. 13. Wordt gestraft met een geldboete van vijftig euro tot duizend euro en met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar of met één van deze straffen alleen, diegene die opzettelijk, in strijd met artikel 10, nalaat de gevraagde informatie te verstrekken, deze laattijdig verstrekt of onjuiste informatie meedeelt.

In geval van herhaling binnen de termijn van drie jaar die op een veroordeling volgt, worden de hierboven voorziene gevangenisstraffen en geldboetes op het dubbel van het maximum gebracht.

Art. 14. De rechtspersonen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de schadevergoedingen, kosten en geldboetes, voortspruitend uit veroordelingen uitgesproken tegen hun organen of aangestelden wegens inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, op de bepalingen van Deel XI van het Verdrag en haar Bijlage III, op de bepalingen van de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit en op de bepalingen van het contract dat de contractant gesloten heeft met de Autoriteit voor werkzaamheden in het Gebied.

Art. 15. Artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering met betrekking tot de minnelijke

une condamnation, l'emprisonnement et les amendes prévues ci-avant sont portées au double du maximum.

Art. 13. Est puni d'une amende de cinquante euros à mille euros et d'une peine d'emprisonnement de quinze jours à un an ou d'une de ces peines seulement, celui qui sciemment omet de fournir les informations indiquées à l'article 10, les communique tardivement ou transmet des informations inexactes "

En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant une condamnation, l'emprisonnement et les amendes prévues ci-avant sont portées au double du maximum.

Art. 14. Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des dommages et intérêts, frais et amendes, découlant des condamnations prononcées contre leurs organes ou préposés pour cause d'infraction aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, aux dispositions de la Partie XI de la Convention et de son Annexe III, aux règles, règlements et procédures de l'Autorité et aux dispositions du contrat que le contractant a conclu avec l'Autorité pour des activités dans la Zone.

Art. 15. L'article 216bis du Code d'Instruction criminelle relatif à la transaction est d'application, étant entendu que le montant minimum de la somme d'argent ne peut pas être inférieur à un dixième de l'amende minimum déterminée par la présente loi, augmenté des décimes additionnels.

Art. 15/1. [1 Les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, aux dispositions de la Convention, aux règles, règlements et procédures de l'Autorité et au contrat que le contractant a conclu avec l'Autorité pour des activités dans la Zone sont traitées conformément l'article 12bis de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale.]1

(1)[Inséré par L 2013-07-30/21, art. 2, 002; En vigueur : 26-09-2013]

Art. 16. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont d'application.

CHAPITRE 10. - Dispositions de modification

Art. 17. Dans le tableau joint à la loi organique du 27 décembre 1990 portant la création de fonds budgétaires, rubrique 32-5 Fonds pour l'exploration et d'exploitation des ressources minérales et autres

schikkingen is van toepassing met dien verstande dat het minimumbedrag van de geldsom niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimumgeldboete, verhoogd met de opdecimen.

Art. 15/1. [1 Inbreuken op de bepalingen van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten, op de bepalingen van het Verdrag, de regels, voorschriften en procedures van de Autoriteit en het contract dat de contractant gesloten heeft met de Autoriteit voor werkzaamheden in het Gebied, worden behandeld overeenkomstig artikel 12bis van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van strafvordering.]1

(1)[Ingevoegd bij W 2013-07-30/21, art. 2, 002; Inwerkingtreding : 26-09-2013]

Art. 16. Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

HOOFDSTUK 10. - Wijzigingsbepalingen

Art. 17. In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, worden aan de rubriek 32-5 Fonds voor de exploratie en de exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat van België de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de eerste kolom, Benaming van het organiek begrotingsfonds, worden de woorden " Fonds voor de exploratie en de exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat van België " vervangen door de woorden " Fonds voor de prospectie, exploratie en de exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen van de territoriale zee, het continentaal plat van België en de zee- en oceaانبodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht ";

2° de tweede kolom, Aard van de toegewezen ontvangsten, wordt aangevuld als volgt :

" f) de eenmalige retributie voor de behandeling van de aanvraag van een borgstellingscertificaat en vijfentwintig percent van de heffing voor het toezicht op de werkzaamheden voorzien in het werkplan, voorzien in artikel 11 van de wet van 17 augustus 2013 betreffende de prospectie, de exploratie en de exploitatie van rijkdommen van de zee- en oceaانبodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht. "

3° de derde kolom, Aard van de toegestane uitgaven, wordt aangevuld als volgt :

" 6° financiering van de administratieve taken en

ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental de la Belgique, sont apportées les modifications suivantes :

1° à la première colonne, Dénomination du fonds budgétaire organique, les mots " Fonds pour l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental de la Belgique " sont remplacés par les mots " Fonds pour la prospection, l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale, du plateau continental de la Belgique et les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale ";

2° la deuxième colonne, Nature des recettes affectées, est complétée comme suit :

" f) la rétribution unique pour le traitement de la demande d'un certificat de patronage et vingt-cinq pour cent des redevances pour la supervision des activités prévues dans le plan de travail, prévues à l'article 11 de la loi du 17 août 2013 relative à la prospection, l'exploration et l'exploitation de ressources des fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale. "

3° la troisième colonne, Nature des dépenses autorisées, est complétée comme suit :

" 6° financement des tâches administratives et la surveillance visée dans la loi du 17 août 2013 relative à la prospection, l'exploration et l'exploitation de ressources des fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale. "

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtu du sceau de l'Etat et publiée par le Moniteur belge.

het toezicht bedoeld in de wet van 17 augustus 2013 betreffende de prospectie, de exploratie en de exploitatie van rijkdommen van de zee- en oceaanbodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht. "

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

HOOFDSTUK 1. - Definities en bepalingen betreffende het bindend karakter

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° Actieve natuurbeheersmaatregelen : maatregelen die modificaties, bijvoorbeeld het plaatsen van constructies, aanbrengen in het mariene milieu met als doel de natuurwaarde te verhogen;

2° Bodemberoerende visserijtechnieken : actieve visserijtechnieken die het bodemhabitat verstoren door het slepen van vistuig over de bodem;

3° Alternatieve bodemberoerende visserijtechnieken : bodemberoerende visserijtechnieken die aanpassingen hebben met als doel de impact op de bodem te verminderen;

4° Klassieke bodemberoerende visserijtechnieken : bodemberoerende visserijtechnieken die geen aanpassingen hebben met als doel de impact op de bodem te verminderen;

5° Niet-bodemberoerende visserijtechnieken : actieve en passieve visserijtechnieken die het bodemhabitat niet verstoren gezien deze visserij enkel in de waterkolom vist of enkel statisch vistuig in het water brengt;

6° Kustvisserij : visserij actief met vissersvaartuigen met een bruto tonnenmaat van 70 of minder;

7° Wet : de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;

8° Basislijn : de laagwaterlijn langs de kust die bepaald is door het laagste astronomische getij (LAT);

9° Ankergebied : een zone voorbestemd om te ankeren;

10° Te vermijden gebied : een routingssysteem binnen een vastgelegde zone waarbinnen scheepvaart bijzonder gevaarlijk is of waarbinnen het uitzonderlijk belangrijk is om slachtoffers te vermijden en die vermeden zou moeten worden door alle schepen of door sommige types van schepen;

11° Diepwaterroute : Een vastgelegde route die op een accurate manier onderzocht is ter vrijmaking van obstakels, zoals aangegeven op de kaart;

12° Verkeersscheidingsstelsel : een routingssysteem gericht op de scheiding van tegengestelde verkeersstromen door passende middelen en door de instelling van verkeersroutes;

13° Voorzorgsgebied : een routingssysteem binnen een vastgelegde zone waar schepen moeten varen met bijzondere voorzorg en waarbinnen een richting voor het scheepvaartverkeer kan aanbevolen

CHAPITRE 1er. - Définitions et dispositions relatif au caractère contraignant

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

1° Mesures de gestion active de la nature : des mesures qui apportent des modifications, par exemple l'installation des constructions, au milieu marin en vue d'en augmenter la valeur naturelle;

2° Techniques de pêche qui perturbent le fond marin : des techniques de pêche actives qui perturbent l'habitat du fond marin par le fait de traîner les engins de pêche sur celui-ci;

3° Techniques de pêche alternatives qui perturbent le fond marin : des techniques de pêche qui perturbent le fond marin, adaptées de sorte à réduire l'impact sur le fond marin;

4° Techniques de pêche classiques qui perturbent le fond marin : des techniques de pêche qui perturbent le fond marin non adaptées de sorte à réduire l'impact sur le fond marin;

5° Techniques de pêche qui ne perturbent pas le fond marin : techniques de pêche actives et passives qui ne perturbent pas l'habitat du fond marin dès lors que cette forme de pêche ne pêche que dans la colonne d'eau ou n'utilise que des engins statiques;

6° Pêche côtière : pêche active au moyen de bateaux de pêche d'un tonnage brut de 70 ou moins;

7° Loi : la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;

8° Ligne de base : la ligne de marée basse le long de la côte déterminée par la marée astronomique la plus basse (LAT);

9° Zone d'ancrage : une zone dédiée à l'ancrage;

10° Zone à éviter : un système de routage au sein d'une zone déterminée dans laquelle la navigation est particulièrement dangereuse ou dans laquelle il est extrêmement important d'éviter des victimes et qui devrait être évitée par tous les navires ou par certains types de navires;

11° Route en eau profonde : une route déterminée qui a été minutieusement explorée en vue d'éliminer tous obstacles, comme indiquée sur la carte;

12° Dispositif de séparation du trafic : un système de routage visant à séparer les flux de trafic opposés par des moyens appropriés et par l'instauration de routes maritimes;

13° Zone de précaution : un système de routage au sein d'une zone déterminée dans laquelle les navires doivent naviguer avec une précaution particulière et dans laquelle une direction peut être recommandée

worden;

14° Passende beoordeling : een beoordeling van de gevolgen op de speciale zone voor natuurbehoud of op de speciale beschermingszone voor vogels, rekening houdend met de gebiedsspecifieke instandhoudingsdoelstellingen.

Art. 2. Bijlage 1 bij dit besluit, "Ruimtelijke analyse van de zeegebieden", zoals voorgeschreven door artikel 5bis, § 4, 1° van de wet, wordt vastgesteld als informatief deel.

Art. 3. Bijlage 2 bij dit besluit, "Langetermijnvisie, doelstelling, indicatoren en ruimtelijke beleidskeuzes", zoals voorgeschreven door artikel 5bis, § 4, 2° en 3° van de wet, is bindend voor de federale overheid.

Art. 4. Bijlage 3 bij dit besluit, "Acties tot uitvoering van het marien ruimtelijk plan", zoals voorgeschreven door artikel 5 bis, § 4, 4° van de wet, is bindend voor de federale overheid.

Art. 5. De artikelen 6 tot 15 zijn bindend voor de overheden en voor de rechtsonderhorigen.

HOOFDSTUK 2. - Zonering en randvoorwaarden

Afdeling 1. - Goede milieutoestand - kaart 1 van bijlage 4

Art. 6. § 1. De zeevisserij wordt in geen enkel gebied verboden maar er worden deelzones afgebakend met ruimtelijke voorschriften wat visserijtechnieken betreft. Met het oog op het bereiken van de goede milieutoestand worden binnen de Belgische zeegebieden vier zones aangeduid om de bodemintegriteit te behouden :

1° Binnen de zone, op het plan aangeduid als zone 1, met als coördinaten (in projectie WGS 84) :

1° 51.09469 N 2.54140 O

2° 51.14990 N 2.49385 O

3° 51.22609 N 2.70173 O

4° 51.17053 N 2.75699 O

geldt dat de bestaande kustvisserij alle visserij-activiteiten kan voortzetten op voorwaarde dat er rolsloffen worden toegepast op het vistuig. Voor de garnalvisserij is de zeeflap verplicht. Bestaande vaartuigen kunnen worden vervangen. Nieuwe vaartuigen mogen het gebied bevissen met niet-bodemberoerende technieken.

2° Binnen de zone, op het plan aangeduid als zone 2, met als coördinaten (in projectie WGS 84) :

1° 51.22179 N 2.72067 O

2° 51.26197 N 2.68164 O

3° 51.31412 N 2.82199 O

4° 51.27949 N 2.87263 O

pour la navigation maritime.

14° Evaluation appropriée : une évaluation des effets sur une zone de conservation spéciale ou une zone de protection spéciale des oiseaux, tenant compte des objectifs de conservation spécifiquement liés à la zone.

Art. 2. L'annexe 1re du présent arrêté, " Analyse spatiale des espaces marins ", telle que prescrite par l'article 5bis, § 4, 1° de la loi, est arrêtée en tant que partie informative.

Art. 3. L'annexe 2 du présent arrêté, " Vision à long terme, objectifs, indicateurs et choix stratégiques ", telle que prescrite par l'article 5bis, § 4, 2° et 3° de la loi, est contraignante pour l'autorité fédérale.

Art. 4. L'annexe 3 du présent arrêté, " Actions en fonction de la réalisation du plan d'aménagement des espaces marins ", telle que prescrite par l'article 5bis, § 4, 4° de la loi, est contraignante pour l'autorité fédérale.

Art. 5. Les articles 6 à 15 sont contraignants pour les autorités publiques et les justiciables.

CHAPITRE 2. - Zonage et conditions-cadre

Section 1re. - Bon état écologique - carte 1 de l'annexe 4

Art. 6. § 1er. La pêche en mer n'est interdite dans aucune zone, mais des sous-zones sont délimitées soumises à des prescriptions spatiales en ce qui concerne les techniques de pêche. En vue d'atteindre le bon état écologique, quatre zones sont délimitées afin de conserver l'intégrité du fond de la mer :

1° Au sein de la zone, indiquée sur le plan comme zone 1, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.09469 N 2.54140 E

2° 51.14990 N 2.49385 E

3° 51.22609 N 2.70173 E

4° 51.17053 N 2.75699 E

la pêche côtière existante peut poursuivre toutes les activités de pêche à conditions d'équiper les engins de coulisses. Pour la pêche aux crevettes, le chalut de séparation est obligatoire. Les navires existants peuvent être remplacés. Les nouveaux navires peuvent pêcher dans la zone au moyen de techniques qui ne perturbent pas le fond marin.

2° Au sein de la zone, indiquée sur le plan comme zone 2, aux coordonnées (en projection WGS 84) :

1° 51.22179 N 2.72067 E

2° 51.26197 N 2.68164 E

3° 51.31412 N 2.82199 E

4° 51.27949 N 2.87263 E

geldt dat enkel niet-bodemberoerende visserijtechnieken en het uittesten van alternatieve bodemberoerende visserijtechnieken toegelaten zijn. Er is een overgangperiode van drie jaar ingesteld waar bestaande visserijtechnieken in de zone nog zijn toegelaten.

3° Binnen de zone, op het plan aangeduid als zone 3, met als coördinaten (in projectie WGS 84) :

1° 51.42224 N 2.58086 O
2° 51.45833 N 2.52708 O
3° 51.48834 N 2.45091 O
4° 51.51663 N 2.48007 O
5° 51.48100 N 2.57800 O
6° 51.44485 N 2.63069 O

geldt dat enkel niet-bodemberoerende visserijtechnieken toegelaten zijn.

4° Binnen de zone, op het plan aangeduid als zone 4, met als coördinaten (in projectie WGS 84) :

1° 51.39540 N 2.51862 O
2° 51.42010 N 2.49147 O
3° 51.44974 N 2.41779 O
4° 51.48821 N 2.45186 O
5° 51.45833 N 2.52708 O
6° 51.42224 N 2.58086 O

geldt dat enkel niet-bodemberoerende visserijtechnieken en het uittesten van alternatieve bodemberoerende visserijtechnieken toegelaten zijn.

Deze zones worden grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 1.

§ 2. Binnen de sectoren 2kb, 2br en 2od, afgebakend in artikel 11, § 1, geldt een jaarlijkse vermindering van het ontginbaar volume zand, zoals vastgelegd in het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de voorwaarden en de toekenningsprocedure van concessies voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen in de territoriale zee en op het continentaal plat. De ontginning van grind is er verboden.

§ 3. Om de bodemintegriteit te garanderen wordt de visserij binnen de zone van 4,5 zeemijlen van de kust verboden voor de vissersvaartuigen met een bruto tonnenmaat van meer dan 70. Deze zone wordt gemeten vanaf de basislijn vanwaar de breedte van de territoriale zee van België wordt bepaald.

§ 4. De bestemming en de ruimtelijke voorschriften over het gebruik zoals bepaald in de paragrafen 1 en 3 zijn onderworpen aan artikel 11 van de Verordening (EU) Nr. 1380/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 inzake het gemeenschappelijk visserijbeleid, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1954/2003 en (EG) nr. 1224/2009 van de Raad en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 2371/2002 en (EG) nr. 639/2004 van de Raad en Besluit 2004/585/EG van de Raad Deze voorschriften treden in werking na bekrachtiging door de Europese Commissie.

seuls les techniques de pêche qui ne perturbent pas le fond marin et l'essai de techniques de pêche alternatives qui perturbent le fond marin sont autorisés. Il est instauré une période transitoire de trois ans pendant laquelle les techniques de pêche existantes sont encore autorisées dans la zone.

3° Au sein de la zone, indiquée sur le plan comme zone 3, aux coordonnées (en projection WGS 84) :

1° 51.42224 N 2.58086 E
2° 51.45833 N 2.52708 E
3° 51.48834 N 2.45091 E
4° 51.51663 N 2.48007 E
5° 51.48100 N 2.57800 E
6° 51.44485 N 2.63069 E

seules les techniques de pêche qui ne perturbent pas le fond marin sont autorisées

4° Au sein de la zone, indiquée sur le plan comme zone 4, aux coordonnées (en projection WGS 84) :

1° 51.39540 N 2.51862 O
2° 51.42010 N 2.49147 O
3° 51.44974 N 2.41779 O
4° 51.48821 N 2.45186 O
5° 51.45833 N 2.52708 O
6° 51.42224 N 2.58086 O

seuls les techniques de pêche qui ne perturbent pas le fond marin et l'essai de techniques de pêche alternatives qui perturbent le fond marin, sont autorisés.

Ces zones sont représentées graphiquement à l'annexe 4, carte 1.

§ 2. Dans les secteurs 2kb, 2br et 2od, délimités à l'article 11, § 1er, une réduction annuelle du volume de sable exploitable est en vigueur, telle que définie par l'arrêté royal du 1er septembre 2004 relatif aux conditions, à la délimitation géographique et à la procédure d'octroi des concessions d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental. L'extraction de gravier y est interdite.

§ 3. En vue de garantir l'intégrité du fond marin la pêche au sein de la zone des 4,5 milles marins à partir de la côte est interdite aux bateaux de pêche d'un tonnage brut de plus de 70. Cette zone est mesurée à partir de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale de la Belgique est déterminée.

§ 4. L'affectation et les prescriptions spatiales en ce qui concerne l'utilisation telles que définies aux paragraphes 1er et 3 sont soumises au à l'article 11 du Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les Règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les Règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la Décision 2004/585/CE du Conseil. Ces prescriptions entrent en vigueur après ratification par la

Afdeling 2. - Natuurbeschermingsgebieden - kaart 1 van bijlage 4

Art. 7. § 1. De speciale zone voor natuurbehoud "Vlaamse Banken", grafisch weergegeven op kaart 1 van bijlage 4 bij dit besluit, is afgebakend door de basislijn en een lijn die de hierna volgende punten verbindt (in projectie WGS84) :

- 1° 51.09352 N 2.54160 O
- 2° 51.13665 N 2.50399 O
- 3° 51.15291 N 2.48957 O
- 4° 51.26833 N 2.38900 O
- 5° 51.30435 N 2.37005 O
- 6° 51.36476 N 2.33860 O
- 7° 51.45200 N 2.29200 O
- 8° 51.52700 N 2.45200 O
- 9° 51.51971 N 2.47158 O
- 10° 51.48100 N 2.57800 O
- 11° 51.41317 N 2.67678 O
- 12° 51.36904 N 2.74147 O
- 13° 51.27833 N 2.87432 O
- 14° 51.23846 N 2.91702 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 1.

§ 2. Dit gebied is bestemd voor de bescherming van de habitattypes "permanent met zeewater van geringe diepte overstroemde zandbanken" en "riffen" en voor de speciën van volgende soorten :

- 1° 1103 *Alosa fallax*
- 2° A002 *Gavia arctica*
- 3° A001 *Gavia stellata*
- 4° 1364 *Halichoerus grypus*
- 5° A183 *Larus fuscus*
- 6° A187 *Larus marinus*
- 7° A177 *Larus minutus*
- 8° A065 *Melanitta nigra*
- 9° 1095 *Petromyzon marinus*
- 10° 1365 *Phoca vitulina*
- 11° 1351 *Phocoena phocoena*
- 12° A005 *Podiceps cristatus*
- 13° A195 *Sterna albifrons*
- 14° A193 *Sterna hirundo*
- 15° A191 *Sterna sandvicensis*

In het gebied kunnen activiteiten plaatsvinden die :
- de passende beoordeling hebben doorlopen, voor zover ze aan deze procedure onderworpen zijn;
- niet anderszins verboden of beperkt worden.

§ 3. Binnen de zone, vermeld in § 1, is een deelzone "Trapegeer Stroombank" afgebakend, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

- 1° 51.09367 N 2.54367 O
- 2° 51.13750 N 2.50533 O
- 3° 51.27917 N 2.87567 O
- 4° 51.23933 N 2.91850 O

Binnen deze zone zijn de volgende activiteiten verboden :

Commission européenne.

Section 2. - Zones de protection de la nature - carte 1 de l'annexe 4

Art. 7. § 1er. La zone de conservation spéciale "Vlaamse Banken", représentée graphiquement sur la carte 1 de l'annexe 4 du présent arrêté, est délimitée par la ligne de base et une ligne qui relie les points suivants (en projection WGS 84) :

- 1° 51.09352 N 2.54160 E
- 2° 51.13665 N 2.50399 E
- 3° 51.15291 N 2.48957 E
- 4° 51.26833 N 2.38900 E
- 5° 51.30435 N 2.37005 E
- 6° 51.36476 N 2.33860 E
- 7° 51.45200 N 2.29200 E
- 8° 51.52700 N 2.45200 E
- 9° 51.51971 N 2.47158 E
- 10° 51.48100 N 2.57800 E
- 11° 51.41317 N 2.67678 E
- 12° 51.36904 N 2.74147 E
- 13° 51.27833 N 2.87432 E
- 14° 51.23846 N 2.91702 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 1.

§ 2. Cette zone est destinée à la protection des types d'habitats "bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marin" et "récifs" et aux espèces suivantes :

- 1° 1103 *Alosa fallax*
- 2° A002 *Gavia arctica*
- 3° A001 *Gavia stellata*
- 4° 1364 *Halichoerus grypus*
- 5° A183 *Larus fuscus*
- 6° A187 *Larus marinus*
- 7° A177 *Larus minutus*
- 8° A065 *Melanitta nigra*
- 9° 1095 *Petromyzon marinus*
- 10° 1365 *Phoca vitulina*
- 11° 1351 *Phocoena phocoena*
- 12° A005 *Podiceps cristatus*
- 13° A195 *Sterna albifrons*
- 14° A193 *Sterna hirundo*
- 15° A191 *Sterna sandvicensis*

Dans la zone en question, des activités peuvent avoir lieu qui :

- ont fait l'objet de l'évaluation appropriée, pour autant qu'elles soient soumises à cette procédure;
- ne sont pas autrement interdites ou limitées.

§ 3. Au sein de la zone visée au § 1er, une sous-zone "Trapegeer Stroombank" est délimitée, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

- 1° 51.09367 N 2.54367 E
- 2° 51.13750 N 2.50533 E
- 3° 51.27917 N 2.87567 E

1° activiteiten van burgerlijke bouwkunde;
2° industriële activiteiten;
3° activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen;

4° het storten van baggerspecie en inerte materialen van natuurlijke oorsprong;

Voor zover deze niet onderworpen zijn aan een passende beoordeling.

§ 4. Er worden drie speciale beschermingszones voor vogels afgebakend, waarvan de coördinaten de volgende zijn :

1° een zone, genaamd SBZ 1, afgebakend door de basislijn en een lijn die de punten 1 tot 5 verbindt, waarvan de coördinaten (in projectie WGS 84) de volgende zijn :

1° 51.11200 N 2.59733 O

2° 51.12933 N 2.53867 O

3° 51.20933 N 2.51400 O

4° 51.22550 N 2.65100 O

5° 51.14867 N 2.69883 O

2° een zone, genaamd SBZ 2, afgebakend door de basislijn en een lijn die de punten 1 tot 8 verbindt, waarvan de coördinaten (in projectie WGS 84) de volgende zijn :

1° 51.21017 N 2.85717 O

2° 51.23800 N 2.85517 O

3° 51.24666 N 2.75467 O

4° 51.35500 N 2.82400 O

5° 51.33383 N 2.95666 O

6° 51.29567 N 2.98983 O

7° 51.26967 N 2.91867 O

8° 51.24600 N 2.94133 O

3° een zone, genaamd SBZ 3, afgebakend door de basislijn en een lijn die de punten 1 tot 9 verbindt, waarvan de coördinaten (in projectie WGS 84) de volgende zijn :

1° 51.32450 N 3.14383 O

2° 51.34480 N 3.07983 O

3° 51.36217 N 3.06667 O

4° 51.39750 N 3.17300 O

5° 51.37833 N 3.25133 O

6° 51.35317 N 3.27217 O

7° op basislijn 500 m van de oostelijke strekdam van de haven Zeebrugge.

8° 51.36193 N 3.22113 O

9° 51.36000 N 3.23666 O

§ 5. In de speciale beschermingszones zijn de volgende activiteiten verboden :

1° activiteiten van burgerlijke bouwkunde;

2° industriële activiteiten;

3° activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen;

Voor zover deze niet onderworpen zijn aan een passende beoordeling.

De installaties voor energie-opslag binnen de concessiezones zoals bepaald in artikel 8, § 5, worden in de speciale beschermingszones toegelaten voor

4° 51.23933 N 2.91850 E

Au sein de cette zone, les activités suivantes sont interdites :

1° activités de génie civil;

2° activités industrielles;

3° activités d'entreprises commerciales et publicitaires;

4° le déversement de boues de dragage et de matériaux inertes d'origine naturelle;

Pour autant qu'elles ne soient pas soumises à une évaluation appropriée.

§ 4. Trois zones de protection spéciale des oiseaux sont délimitées, dont les coordonnées sont les suivantes :

1° une zone, dénommée SBZ 1, délimitée par la ligne de base et par une ligne reliant les points 1 à 5, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.11200 N 2.59733 E

2° 51.12933 N 2.53867 E

3° 51.20933 N 2.51400 E

4° 51.22550 N 2.65100 E

5° 51.14867 N 2.69883 E

2° une zone, dénommée SBZ 2, délimitée par la ligne de base et par une ligne reliant les points 1 à 8, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.21017 N 2.85717 E

2° 51.23800 N 2.85517 E

3° 51.24666 N 2.75467 E

4° 51.35500 N 2.82400 E

5° 51.33383 N 2.95666 E

6° 51.29567 N 2.98983 E

7° 51.26967 N 2.91867 E

8° 51.24600 N 2.94133 E

3° une zone, dénommée SBZ 3, délimitée par la ligne de base et par une ligne reliant les points 1 à 9, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.32450 N 3.14383 E

2° 51.34480 N 3.07983 E

3° 51.36217 N 3.06667 E

4° 51.39750 N 3.17300 E

5° 51.37833 N 3.25133 E

6° 51.35317 N 3.27217 E

7° point situé sur la ligne de base, à 500 m de la levée orientale du port de Zeebruges

8° 51.36193 N 3.22113 E

9° 51.36000 N 3.23666 E

§ 5. Dans les zones de protection spéciales, les activités suivantes sont interdites :

1° les travaux de génie civil;

2° des activités industrielles;

3° les activités des entreprises publicitaires et commerciales.

Pour autant qu'elles ne soient pas soumises à une évaluation appropriée.

Les installations de stockage d'énergie situées au sein des zones de concessions visées à l'article 8, § 5, sont autorisées dans les zones de protection spéciales

zover de actieve natuurbeheersmaatregelen zoals vermeld in artikel 8, § 6, rekening houden met de te beschermen soorten van de respectievelijke speciale beschermingszone.

§ 6. In "SBZ 1" en "SBZ 2" zijn de volgende activiteiten verboden in de periode van 1 december tot en met 15 maart, overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet :

1° het oefenen met helikopters op een hoogte minder dan 500 ft;

2° de doorvaart van hogesnelheidsvaartuigen behoudens in uitzonderlijke omstandigheden;

3° de watersportwedstrijden.

§ 7. De minister pleegt overleg met de minister die defensie onder zijn bevoegdheid heeft, betreffende de programmatie van de schietoefeningen en andere militaire activiteiten voor de kust van Lombardsijde, overeenkomstig artikel 7, § 4, van de wet.

§ 8. Er wordt een gericht marien reservaat "Baai van Heist" afgebakend door de basislijn en een lijn die de punten 1 tot 3 verbindt waarvan de coördinaten (in projectie WGS 84) de volgende zijn :

1° punt gelegen op de basislijn, 500 m van de oostelijke strekdam van de Haven van Zeebrugge;

2° 51.36193 N 3.22113 O

3° 51.36000 N 3.23667 O

§ 9. In het gericht marien reservaat zijn alle activiteiten verboden, behoudens :

1° de wettelijke uitzonderingen zoals vermeld in artikel 8, § 1°, van de wet, met uitzondering van de scheepvaart, onverminderd het optreden vanwege de overheid of in uitvoering van 2° en 3° ;

2° het leggen en onderhoud van kabels en pijpleidingen;

3° het graven van sleuven en het ophogen van de zeebodem;

4° de activiteiten die onder het toepassingsgebied van de gebruikersovereenkomsten bedoeld in artikel 8bis van de wet vallen;

5° de activiteiten die een passende beoordeling doorlopen hebben.

Afdeling 3. - Energie, kabels en pijpleidingen - kaart 2 van bijlage 4

Art. 8.§ 1. Er wordt een zone afgebakend, bestemd voor de toekenning van domeinconcessies voor de bouw en exploitatie van installaties voor de productie van elektriciteit uit water, stromen of winden, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.54378 N 3.08255 O

2° 51.54762 N 3.07506 O

3° 51.58703 N 3.00983 O

4° 51.73992 N 2.75508 O

5° 51.73175 N 2.71363 O

6° 51.70583 N 2.70500 O

pour autant que les mesures actives de gestion de la nature prévues à l'article 8, § 6, tiennent compte des espèces à protéger de la zone de protection spéciale respective.

§ 6. Dans les "ZPS 1" et "ZPS 2", les activités suivantes sont interdites pendant la période du 1er décembre au 15 mars inclus, conformément à l'article 8, § 3, de la loi :

1° les exercices avec des hélicoptères à une hauteur inférieure à 500 pieds;

2° le passage d'engins à grande vitesse, excepté en de circonstances exceptionnelles;

3° les compétitions de sport nautique.

§ 7. Le ministre est en concertation avec le ministre ayant la défense dans ses attributions, concernant la programmation d'exercices de tir et autres activités militaires sur la côte du Lombardsijde, conformément à l'article 7, § 4, de la loi.

§ 8. Une réserve marine dirigée " Baai van Heist " est délimitée par la ligne de base et par une ligne reliant les points 1 à 3, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° point situé sur la ligne de base, à 500 m de la levée orientale du port de Zeebrugge;

2° 51.36193 N 3.22113 E

3° 51.36000 N 3.23667 E

§ 9. Dans la réserve marine dirigée, toute activité est interdite, sauf :

1° les exceptions légales telles que reprises à l'article 8, § 1er, de la loi, exception de la navigation, sous réserve de l'intervention de l'autorité ou en exécution des 2° et 3° ;

2° la pose et l'entretien de câbles et de pipelines;

3° l'excavation de tranchées et le rehaussement du fond de la mer;

4° les activités relevant du champ d'application des accords d'utilisateurs visés à l'article 8bis de la loi;

5° les activités qui ont fait l'objet d'une évaluation appropriée.

Section 3. - Energie, câbles et pipelines - carte 2 de l'annexe 4

Art. 8.§ 1er. Une zone est délimitée, destinée à l'octroi de concessions domaniales pour la construction et l'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de l'eau, des courants ou des vents, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.54378 N 3.08255 E

2° 51.54762 N 3.07506 E

3° 51.58703 N 3.00983 E

4° 51.73992 N 2.75508 E

5° 51.73175 N 2.71363 E

6° 51.70583 N 2.70500 E

7° 51.65518 N 2.75182 E

8° 51.63633 N 2.79180 E

7° 51.65518 N 2.75182 O
8° 51.63633 N 2.79180 O
9° 51.61900 N 2.80177 O
10° 51.60023 N 2.84277 O
11° 51.59050 N 2.88733 O
12° 51.56717 N 2.92817 O
13° 51.54680 N 2.88365 O
14° 51.48949 N 2.97330 O
15° 51.51200 N 3.04002 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 2. [Erratum, B. S. 11-08-2014, p. 58255]

§ 2. Binnen de in paragraaf 1 afgebakende zone kunnen domeinconcessies voor de bouw en exploitatie van installaties voor de productie van elektriciteit uit water, stromen of winden toegekend worden. Deze activiteiten hebben in deze zone voorrang op andere activiteiten.

§ 3. Er wordt een zone afgebakend, bestemd voor de toekenning van een domeinconcessie voor de bouw en exploitatie van een installatie voor het transport van elektriciteit, zoals bepaald in artikel 13bis van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.29581 N 2.970542 O
2° 51.31983 N 2.949619 O
3° 51.34894 N 3.011659 O
4° 51.35774 N 3.051428 O
5° 51.33214 N 3.07046 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 2.

§ 4. Binnen de in paragraaf 3 afgebakende zone kan een domeinconcessie voor de bouw en exploitatie van een installatie voor het transport van elektriciteit (het zogenaamde stopcontact op zee) toegekend worden. Deze activiteit heeft in deze zone voorrang op andere activiteiten.

Voor zover de voormelde bestemming niet in het gedrang gebracht wordt, kan deze installatie ook gebruikt worden voor de bouw en het gebruik van een installatie als aanlegplaats voor schepen.

Voor zover de voormelde bestemmingen niet in het gedrang gebracht worden, kunnen binnen deze zone actieve natuurbeheersmaatregelen toegelaten worden.

Voor zover de voormelde bestemmingen niet in het gedrang gebracht worden, kan binnen deze zone de bouw en exploitatie van een bezoekerscentrum toegelaten worden.

§ 5. Er worden zones afgebakend bestemd voor installaties voor energie-opslag, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

Zone 1
1° 51,57644 N 2,865137 O
2° 51,57727 N 2,844167 O
3° 51,58281 N 2,830192 O
4° 51,58802 N 2,834907 O

9° 51.61900 N 2.80177 E
10° 51.60023 N 2.84277 E
11° 51.59050 N 2.88733 E
12° 51.56717 N 2.92817 E
13° 51.54680 N 2.88365 E
14° 51.48949 N 2.97330 E
15° 51.51200 N 3.04002 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 2. [Erratum, M.B. 11-08-2014, p. 58260]

§ 2. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 1er, des concessions domaniales pour la construction et l'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de l'eau, des courants ou des vents, peuvent être octroyées. Dans cette zone, les activités en question ont priorité sur les autres activités.

§ 3. Une zone est délimitée, destinée à l'octroi d'une concession domaniale pour la construction et l'exploitation d'une installation de transport d'électricité, telle que définies à l'article 13bis de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.29581 N 2.970542 E
2° 51.31983 N 2.949619 E
3° 51.34894 N 3.011659 E
4° 51.35774 N 3.051428 E
5° 51.33214 N 3.07046 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 2.

§ 4. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 3, une concession domaniale peut être octroyée pour la construction et l'exploitation d'une installation de transport d'électricité (appelée prise de courant en mer). Dans cette zone, l'activité en question a priorité sur les autres activités.

Pour autant qu'il ne soit pas porté atteinte à l'affectation précitée, cette installation peut également être utilisée pour la construction et l'utilisation d'une installation servant d'embarcadère pour les navires.

Pour autant qu'il ne soit pas porté atteinte à l'affectation précitée, des mesures de gestion active de la nature peuvent être autorisés au sein de cette zone.

Pour autant qu'il ne soit pas porté atteinte aux affectations précitées, la construction et l'exploitation d'un centre pour visiteurs peuvent être autorisées au sein de cette zone.

§ 5. Des zones destinées aux installations de stockage d'énergie sont délimitées, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

Zone 1
1° 51,57644 N 2,865137 E
2° 51,57727 N 2,844167 E

5° 51,59394 N 2,843706 O
6° 51,58593 N 2,881332 O
Zone 2
1° 51.36664 N 3.220603 O
2° 51.36809 N 3.226364 O
3° 51.37058 N 3.230481 O
4° 51.37416 N 3.236557 O
5° 51.37642 N 3.23815 O
6° 51.37918 N 3.237621 O
7° 51.38991 N 3.228019 O
8° 51.39073 N 3.221402 O
9° 51.39116 N 3.201364 O
10° 51.39003 N 3.201247 O
11° 51.38873 N 3.207099 O
12° 51.38558 N 3.211232 O

Deze zones worden grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 2.

§ 6. Binnen de in paragraaf 5 afgebakende zones is de bouw en exploitatie van installaties voor energie-opslag toegelaten. Voor wat betreft de afgebakende zone ter hoogte van de haven van Zeebrugge dient deze activiteit afgestemd te worden op de actuele havenontwikkeling of met een toekomstige uitbreiding van de betrokken haven, zoals bepaald door artikel 9, § 10. Deze activiteit heeft in deze zone voorrang op andere activiteiten.

De in het eerste lid vermelde projecten, worden enkel toegelaten als er actieve natuurbeheersmaatregelen worden ontwikkeld.

Voor zover de in het eerste en tweede lid vermelde projecten niet in het gedrang gebracht worden, wordt binnen deze zone de bouw en exploitatie van een bezoekerscentrum toegelaten.

§ 7. Er wordt een zone afgebakend, bestemd voor het leggen en exploiteren van pijpleidingen en kabels, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

51.79914 N 2.47512 O
51.538 N 3.08227 O
51.39102 N 3.27242 O
51.35001 N 3.26645 O
51.33036 N 3.14722 O
51.37353 N 3.11817 O
51.55849 N 2.81376 O
51.50081 N 2.76139 O
51.44905 N 2.5866 O
51.4308 N 2.55651 O
51.38022 N 2.51988 O
51.36804 N 2.55682 O
51.35 N 3.01167 O
51.3291 N 2.78823 O
51.30891 N 2.81839 O
51.24855 N 2.94578 O
51.22684 N 2.90004 O
51.28905 N 2.7701 O
51.31606 N 2.73451 O
51.32581 N 2.70472 O

3° 51,58281 N 2,830192 E
4° 51,58802 N 2,834907 E
5° 51,59394 N 2,843706 E
6° 51,58593 N 2,881332 E
Zone 2
1° 51.36664 N 3.220603 E
2° 51.36809 N 3.226364 E
3° 51.37058 N 3.230481 E
4° 51.37416 N 3.236557 E
5° 51.37642 N 3.23815 E
6° 51.37918 N 3.237621 E
7° 51.38991 N 3.228019 E
8° 51.39073 N 3.221402 E
9° 51.39116 N 3.201364 E
10° 51.39003 N 3.201247 E
11° 51.38873 N 3.207099 E
12° 51.38558 N 3.211232 E

Ces zones sont représentées graphiquement à l'annexe 4, carte 2.

§ 6. Au sein des zones délimitées dans le paragraphe 5, la construction et l'exploitation d'installations de stockage d'énergie sont autorisées. En ce qui concerne la zone délimitée située à hauteur du port de Zeebruges, cette activité doit être adaptée en fonction du développement portuaire actuel ou de l'extension future du port en question, comme prévu à l'article 9, § 10. Dans cette zone, l'activité en question a priorité sur les autres activités.

Les projets visés à l'alinéa 1er ne sont autorisés que si des mesures de gestion active de la nature sont développées.

Pour autant qu'il ne soit pas porté atteinte aux projets visés aux alinéas 1er et 2, la construction et l'exploitation d'un centre pour visiteurs sont autorisées au sein de cette zone.

§ 7. Une zone est délimitée, destinée à la pose et à l'exploitation de pipelines et de câbles, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

51.79914 N 2.47512 E
51.538 N 3.08227 E
51.39102 N 3.27242 E
51.35001 N 3.26645 E
51.33036 N 3.14722 E
51.37353 N 3.11817 E
51.55849 N 2.81376 E
51.50081 N 2.76139 E
51.44905 N 2.5866 E
51.4308 N 2.55651 E
51.38022 N 2.51988 E
51.36804 N 2.55682 E
51.35 N 3.01167 E
51.3291 N 2.78823 E
51.30891 N 2.81839 E
51.24855 N 2.94578 E
51.22684 N 2.90004 E
51.28905 N 2.7701 E

51.33221 N 2.54228 O
51.3474 N 2.49617 O
51.3131 N 2.47142 O
51.30274 N 2.42496 O
51.28595 N 2.37974 O
51.3871 N 2.32644 O
51.41468 N 2.48173 O
51.45184 N 2.50861 O
51.47897 N 2.55332 O
51.52843 N 2.72023 O
51.61938 N 2.73806 O
51.76953 N 2.43801 O
51.61276 N 2.74127 O
51.60132 N 2.74191 O
51.58484 N 2.77141 O
51.55158 N 2.82518 O
51.53626 N 2.87004 O
51.316 N 3.10761 O
51.67055 N 2.73689 O
51.65463 N 2.7511 O
51.63671 N 2.78971 O
51.61964 N 2.80247 O
51.67494 N 2.87279 O
51.66998 N 2.88216 O
51.61412 N 2.81268 O
51.60007 N 2.84162 O
51.59036 N 2.88638 O
51.56761 N 2.92786 O
51.54626 N 2.88527 O
51.47665 N 2.99467 O
5.154274 N 3.08005 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 2.

§ 8. Het leggen van pijpleidingen en kabels gebeurt bij voorkeur binnen de in paragraaf 7 afgebakende zone. Afwijkingen kunnen toegestaan worden door de bevoegde ministers, mits voldoende gemotiveerde dwingende redenen.

§ 9. Ingeval van overlap tussen de in paragraaf 7 afgebakende zone en de in artikel 11, § 1 afgebakende zones, worden de pijpleidingen en kabels, waar mogelijk, buiten de in artikel 11, § 1 afgebakende zones gelegd. Indien dit niet mogelijk is, worden de pijpleidingen en kabels zo dicht mogelijk tegen de rand gelegd.

Activiteiten die het leggen of exploiteren van pijpleidingen en kabels in het gedrang brengen, zijn verboden in de in paragraaf 7 afgebakende zone.

Afdeling 4. - Scheepvaart, havenontwikkeling en baggerstorten - kaart 3 van bijlage 4

Art. 9. § 1. De scheepvaart is overal binnen de Belgische zeegebieden toegelaten, behoudens andersluidende bepalingen die een verbod of bepaalde voorwaarden instellen.

§ 2. De in de zeegebieden belangrijke

51.31606 N 2.73451 E
51.32581 N 2.70472 E
51.33221 N 2.54228 E
51.3474 N 2.49617 E
51.3131 N 2.47142 E
51.30274 N 2.42496 E
51.28595 N 2.37974 E
51.3871 N 2.32644 E
51.41468 N 2.48173 E
51.45184 N 2.50861 E
51.47897 N 2.55332 E
51.52843 N 2.72023 E
51.61938 N 2.73806 E
51.76953 N 2.43801 E
51.61276 N 2.74127 E
51.60132 N 2.74191 E
51.58484 N 2.77141 E
51.55158 N 2.82518 E
51.53626 N 2.87004 E
51.316 N 3.10761 E
51.67055 N 2.73689 E
51.65463 N 2.7511 E
51.63671 N 2.78971 E
51.61964 N 2.80247 E
51.67494 N 2.87279 E
51.66998 N 2.88216 E
51.61412 N 2.81268 E
51.60007 N 2.84162 E
51.59036 N 2.88638 E
51.56761 N 2.92786 E
51.54626 N 2.88527 E
51.47665 N 2.99467 E
5.154274 N 3.08005 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 2.

§ 8. La pose de pipelines et de câbles se fait de préférence au sein de la zone délimitée au paragraphe 7. Des dérogations peuvent être accordées par les ministres compétents, pour autant qu'il y ait suffisamment de raisons impérieuses dûment motivées.

§ 9. En cas de chevauchement de la zone délimitée au paragraphe 7 et des zones délimitées à l'article 11, § 1er, les pipelines et les câbles seront posés dans la mesure du possible en dehors des zones délimitées à l'article 11, § 1er. Si cela n'est pas possible, les pipelines et les câbles seront posés au plus près du bord.

Les activités qui portent atteinte à la pose ou l'exploitation de pipelines et de câbles sont interdites au sein de la zone délimitée au paragraphe 7.

Section 4. - Navigation, développement portuaire et déversement de boues de dragage - carte 3 de l'annexe 4

Art. 9. § 1er. La navigation est autorisée partout

scheepvaartroutes en verkeersstromen die voor de scheepvaart noodzakelijk zijn om de Belgische havens en de Scheldehavens te kunnen aanlopen of gebruikt worden om op een veilige en efficiënte wijze door het zeegebied te varen, worden grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 3.

Deze belangrijke scheepvaartroutes en verkeersstromen zijn :

1° Scheepvaart Internationale Maritieme Organisatie verkeersscheidingsstelsel Noordhinder Zuid, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

- 1° 51.45632 N 2.29011 O
- 2° 51.54573 N 2.24312 O
- 3° 51.55727 N 2.23704 O
- 4° 51.59507 N 2.24730 O
- 5° 51.60333 N 2.45417 O
- 6° 51.61226 N 2.25197 O
- 7° 51.75700 N 2.66533 O
- 8° 51.79800 N 2.58783 O
- 9° 51.80417 N 2.48031 O
- 10° 51.80883 N 2.56733 O
- 11° 51.83961 N 2.50904 O

2° Scheepvaart voorzorgsgebied Noordhinder Junctie, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

- 1° 51.75700 N 2.66533 O
- 2° 51.76742 N 2.71819 O
- 3° 51.87528 N 2.53796 O
- 4° 51.83960 N 2.50904 O

3° Scheepvaart Internationale Maritieme Organisatie verkeersscheidingsstelsel Westhinder, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

- 1° 51.30923 N 2.36744 O
- 2° 51.31216 N 2.36590 O
- 3° 51.33249 N 2.40865 O
- 4° 51.33702 N 2.35284 O
- 5° 51.33711 N 2.35279 O
- 6° 51.33875 N 2.35207 O
- 7° 51.35650 N 2.52217 O
- 8° 51.35749 N 2.49865 O
- 9° 51.36201 N 2.33970 O
- 10° 51.37294 N 2.53513 O
- 11° 51.37326 N 2.49907 O
- 12° 51.37429 N 2.53619 O
- 13° 51.37463 N 2.53642 O
- 14° 51.37506 N 2.49884 O
- 15° 51.37916 N 2.44031 O
- 16° 51.39083 N 2.54917 O
- 17° 51.39083 N 2.49865 O

4° Scheepvaart Internationale Maritieme Organisatie voorzorgsgebied Westhinder, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84);

- 1° 51.34750 N 2.77199 O
- 2° 51.35650 N 2.52217 O
- 3° 51.37294 N 2.53509 O
- 4° 51.37294 N 2.53529 O

dans les espaces marins belges, sauf dispositions contraires instaurant une interdiction ou imposant des conditions déterminées.

§ 2. Les routes maritimes et les flux de trafic importants au sein de l'espace marin belge nécessaires à la navigation pour pouvoir atteindre les ports belges et les ports de l'Escaut ou utilisés pour traverser l'espace marin de manière sûre et efficace, sont représentés graphiquement à l'annexe 4, carte 3.

Ces routes maritimes et flux de trafic importants sont :

1° Navigation Organisation Maritime Internationale dispositif de séparation du trafic Noordhinder Sud, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

- 1° 51.45632 N 2.29011 E
- 2° 51.54573 N 2.24312 E
- 3° 51.55727 N 2.23704 E
- 4° 51.59507 N 2.24730 E
- 5° 51.60333 N 2.45417 E
- 6° 51.61226 N 2.25197 E
- 7° 51.75700 N 2.66533 E
- 8° 51.79800 N 2.58783 E
- 9° 51.80417 N 2.48031 E
- 10° 51.80883 N 2.56733 E
- 11° 51.83961 N 2.50904 E

2° Navigation zone de précaution Noordhinder Jonction, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

- 1° 51.75700 N 2.66533 E
- 2° 51.76742 N 2.71819 E
- 3° 51.87528 N 2.53796 E
- 4° 51.83960 N 2.50904 E

3° Navigation Organisation Maritime Internationale dispositif de séparation du trafic Westhinder, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

- 1° 51.30923 N 2.36744 E
- 2° 51.31216 N 2.36590 E
- 3° 51.33249 N 2.40865 E
- 4° 51.33702 N 2.35284 E
- 5° 51.33711 N 2.35279 E
- 6° 51.33875 N 2.35207 E
- 7° 51.35650 N 2.52217 E
- 8° 51.35749 N 2.49865 E
- 9° 51.36201 N 2.33970 E
- 10° 51.37294 N 2.53513 E
- 11° 51.37326 N 2.49907 E
- 12° 51.37429 N 2.53619 E
- 13° 51.37463 N 2.53642 E
- 14° 51.37506 N 2.49884 E
- 15° 51.37916 N 2.44031 E
- 16° 51.39083 N 2.54917 E
- 17° 51.39083 N 2.49865 E

4° Navigation Organisation Maritime Internationale zone de précaution Westhinder, dont les

5° 51.37463 N 2.53642 O
 6° 51.38967 N 2.77017 O
 7° 51.39083 N 2.54917 O
 8° 51.39083 N 2.61533 O
 9° 51.40417 N 2.74200 O

5° Scheepvaart Internationale Maritieme Organisatie te vermijden gebied Westhinder, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.39083 N 2.61533 E
 2° 51.39917 N 2.61500 E
 3° 51.40667 N 2.67167 E
 4° 51.39683 N 2.67167 E

6° Scheepvaart Internationale Maritieme Organisatie diepwateroute aanloop Westerschelde, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.38967 N 2.77017 O
 2° 51.40417 N 2.74200 O
 3° 51.40883 N 2.99867 O
 4° 51.41050 N 2.96533 O
 5° 51.41717 N 3.04750 O
 6° 51.41717 N 2.81750 O
 7° 51.41750 N 2.88200 O
 8° 51.41783 N 2.96533 O
 9° 51.42500 N 2.88200 O
 10° 51.43250 N 2.80200 O

7° Scheepvaart voorzogsgebied rond de zone afgebakend door artikel 8, § 1;

8° Verkeersstroom Westpit, langs de zuidkant van de zone afgebakend door artikel 8, § 1, in oostwestelijke richting;

9° Verkeersstroom van voorzogsgebied Westhinder via Scheur en Zand naar de haven van Zeebrugge;

10° Verkeersstroom van voorzogsgebied Westhinder via Scheur en Zand naar mondingsgebied Schelde;

11° Verkeersstroom tussen Oostende en Zeebrugge, ten zuiden van de Wenduinebank;

12° Verkeersstroom Oostende-Dover, ten noorden van Stroombank en Nieuwpoortbank, ten zuiden van Oostendebank, Middelkerkebank, Kwintebank, tussen Binnen Ratel en Buitenratel;

13° Verkeersstroom van Scheur naar haven Oostende, westelijk van Wenduinebank;

14° Verkeersstroom naar haven Nieuwpoort over Westdiep;

15° Verkeersstroom van Westpit, ten westen van en aansluitend op de zone afgebakend door artikel 8, § 1, naar voorzogsgebied Noordhinder Junctie;

16° Verkeersstroom van Gootebank, over Westhinderbank, ten oosten van Fairybank, aansluitend op Internationale Maritieme Organisatie verkeersscheidingsstelsel Noordhinder Zuid;

17° Verkeersstroom van Gootebank over Oosthinderbank, ten zuiden van Noordhinderbank, aansluitend op Internationale Maritieme Organisatie verkeersscheidingsstelsel Noordhinder Zuid;

18° Verkeersstroom vanaf de boei Noordoost

coördonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.34750 N 2.77199 E
 2° 51.35650 N 2.52217 E
 3° 51.37294 N 2.53509 E
 4° 51.37294 N 2.53529 E
 5° 51.37463 N 2.53642 E
 6° 51.38967 N 2.77017 E
 7° 51.39083 N 2.54917 E
 8° 51.39083 N 2.61533 E
 9° 51.40417 N 2.74200 E

5° Navigation Organisation Maritime Internationale zone à éviter Westhinder, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.39083 N 2.61533 E
 2° 51.39917 N 2.61500 E
 3° 51.40667 N 2.67167 E
 4° 51.39683 N 2.67167 E

6° Navigation Organisation Maritime Internationale route en eau profonde approche Westerschelde, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.38967 N 2.77017 E
 2° 51.40417 N 2.74200 E
 3° 51.40883 N 2.99867 E
 4° 51.41050 N 2.96533 E
 5° 51.41717 N 3.04750 E
 6° 51.41717 N 2.81750 E
 7° 51.41750 N 2.88200 E
 8° 51.41783 N 2.96533 E
 9° 51.42500 N 2.88200 E
 10° 51.43250 N 2.80200 E

7° Navigation zone de précaution autour de la zone délimitée à l'article 8, § 1;

8° Flux de trafic Westpit, du côté sud de la zone délimitée à l'article 8, § 1, en direction est-ouest;

9° Flux de trafic de zone de précaution Westhinder via Scheur et Zand vers le port de Zeebruges;

10° Flux de trafic de zone de précaution Westhinder via Scheur et Zand vers l'estuaire de l'Escaut;

11° Flux de trafic entre Ostende et Zeebruges, au sud du Wenduinebank;

12° Flux de trafic Ostende Dover, au nord du Stroombank et du Nieuwpoortbank, au sud de l'Oostendebank, Middelkerkebank, Kwintebank, entre Binnen Ratel et Buiten Ratel;

13° Flux de trafic de Scheur vers le port d'Ostende, à l'ouest du Wenduinebank;

14° Flux de trafic vers le port de Nieuport par le Westdiep;

15° Flux de trafic du Westpit, à l'ouest de la zone délimitée à l'article 8, § 1er, et rejoignant celle-ci, vers zone de précaution Noordhinder Junctie;

16° Flux de trafic du Gootebank, par le Westhinderbank, à l'est du Fairybank, rejoignant la route Organisation Maritime Internationale dispositif de séparation du trafic Noordhinder Zuid;

Akkaert en in westelijke richting lopend tussen de Gootebank en de Akkaertbank, langs de noordzijde van de diepwateroute, tot aan het voorzorgsgebied Wandelaar.

Binnen deze verkeersstromen wordt er voorrang gegeven aan de scheepvaart. Andere activiteiten kunnen toegelaten worden, voor zover die het gebruik van de zone niet structureel in het gedrang brengen.

§ 3. De zone tussen de Vlake van de Raan, Wielingen, Akkaertbank en Gootebank, aangeduid in bijlage 4, kaart 3 wordt aangeduid als knooppunt voor verkeersstromen.

Binnen dit gebied wordt voorrang gegeven aan de scheepvaart. Andere activiteiten kunnen toegelaten worden, voor zover die de scheepvaart niet structureel in het gedrang brengen.

§ 4. In de zeegebieden zijn ankergebieden aangeduid :

1° Ankergebied Oostdyck, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.34000 N 2.52500 O

2° 51.34000 N 2.61667 O

3° 51.33250 N 2.57500 O

4° 51.32667 N 2.56333 O

5° 51.32667 N 2.52500 O

2° Ankergebied Westhinder, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.43250 N 2.58198 O

2° 51.43250 N 2.67167 O

3° 51.40667 N 2.67167 O

4° 51.39917 N 2.61500 O

5° 51.39916 N 2.55532 O

In deze gebieden wordt voorrang gegeven aan het ankeren van schepen. Andere activiteiten kunnen toegelaten worden, voor zover die het gebruik door de scheepvaart niet structureel in het gedrang brengen.

§ 5. In de andere gekende verkeersstromen, zoals grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 3 wordt voorrang gegeven aan de scheepvaart. Andere activiteiten kunnen toegelaten worden, voor zover deze de scheepvaart niet structureel in het gedrang brengen.

§ 6. Er worden zones afgebakend, bestemd voor de machtiging voor het storten van baggerspecie, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° S1

51.45611 N 3.03472 O als middelpunt van een cirkel met straal 1.5 kilometer

2° S2

51.43333 N 3.14167 O als middelpunt van een halve cirkel met straal 1.5 kilometer, ten zuiden begrensd door parallel 51.43333 N

3° Bruggen en Wegen Oostende

51.28383 N 2.92558 O als middelpunt van een cirkel

17° Flux de trafic du Gootebank par le Oosthinderbank, au sud du Noordhinderbank, rejoignant la route Organisation Maritime Internationale dispositif de séparation du trafic Noordhinder Sud;

18° Flux de trafic à partir de la bouée Noordoost Akkaert et, en direction ouest, se déroulant entre le Gootebank et l'Akkaertbank du côté nord de la route en eau profonde, jusqu'à la zone de précaution Wandelaar.

Au sein de ces flux de trafic, la priorité est accordée à la navigation. D'autres activités peuvent être autorisées pour autant qu'elles ne portent pas structurellement atteinte à l'utilisation par la navigation.

§ 3. La zone située entre la Vlake van de Raan, Wielingen, Akkaertbank et Gootebank, indiquée à l'annexe 4, carte 3, comme carrefour des flux de trafic est interdite aux activités qui empêchent ou limitent la navigation de manière structurelle.

Au sein de cette zone, la priorité est accordée à la navigation. D'autres activités peuvent être autorisées pour autant qu'elles ne portent pas structurellement atteinte à la navigation.

§ 4. Au sein des espaces marins, des zones d'ancrage sont délimitées :

1° Zone d'ancrage Oostdyck, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.34000 N 2.52500 E

2° 51.34000 N 2.61667 E

3° 51.33250 N 2.57500 E

4° 51.32667 N 2.56333 E

5° 51.32667 N 2.52500 E

2° Zone d'ancrage Westhinder, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.43250 N 2.58198 E

2° 51.43250 N 2.67167 E

3° 51.40667 N 2.67167 E

4° 51.39917 N 2.61500 E

5° 51.39916 N 2.55532 E

Au sein de ces zones, la priorité est donnée à l'ancrage des navires. D'autres activités peuvent être autorisées pour autant qu'elles ne portent pas structurellement atteinte à l'utilisation par la navigation.

§ 5. Au sein des autres flux de trafic connus, représentés graphiquement à l'annexe 4, carte 3, la priorité est accordée à la navigation. D'autres activités peuvent être autorisées pour autant qu'elles ne portent pas structurellement atteinte à celle-ci.

§ 6. Des zones destinées aux autorisations de déversement de boues de dragage sont délimitées, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° S1

51.45611 N 3.03472 E comme point central d'un cercle ayant un rayon de 1,5 kilomètre

met straal 0.75 kilometer

4° Bruggen en Wegen Zeebrugge Oost

51.38160 N 3.26392 O als middelpunt van een cirkel met straal 0.75 kilometer

5° Bruggen en Wegen Nieuwpoort

51.24873 N 2.73024 O als middelpunt van een cirkel met straal 0.75 kilometer

Deze zones worden grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 3.

§ 7. De in paragraaf 6 afgebakende zones zijn verboden voor activiteiten die het storten van baggerspecie in het gedrang brengen.

§ 8. Er wordt een reservatiezone voor het storten van baggerspecie afgebakend, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.32952 N 3.02858 O
2° 51.35174 N 3.16619 O
3° 51.35669 N 3.02506 O
4° 51.36099 N 3.23616 O
5° 51.36377 N 3.11543 O
6° 51.36389 N 3.18229 O
7° 51.36552 N 3.19350 O
8° 51.36708 N 3.01808 O
9° 51.36951 N 3.25206 O
10° 51.37312 N 3.11792 O
11° 51.37438 N 3.16622 O
12° 51.37659 N 3.17832 O
13° 51.37960 N 3.15544 O
14° 51.38580 N 3.24437 O
15° 51.38747 N 3.14398 O
16° 51.39124 N 3.12199 O
17° 51.39200 N 3.01796 O
18° 51.39631 N 3.02879 O
19° 51.39710 N 3.06557 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 3.

§ 9. Binnen de in paragraaf 8 afgebakende reservatiezone kan de minister een machtiging verlenen, voor één zone voor het storten van baggerspecie, voor zover :

a) de gekozen locatie minder terugvloeit van baggerspecie met zich brengt dan de in paragraaf 6 afgebakende zones;

b) de nieuwe locatie van dezelfde grootteorde is als de in paragraaf 6 afgebakende zone die ze zal vervangen;

c) de impact op de visgronden minimaal is.

§ 10. Er worden zones aangeduid voor de potentiële uitbreiding van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge. Voor zover verzoenbaar met de actuele havenontwikkeling of met een toekomstige uitbreiding van de betrokken havens, kunnen andere activiteiten of ontwikkelingen toegelaten worden.

De coördinaten van deze indicatieve zones zijn :

Zeehaven Oostende

1° 51.22932 N 2.90759 O
2° 51.23235 N 2.90232 O

2° S2

51.43333 N 3.14167 E comme point central d'un demi-cercle ayant un rayon de 1,5 kilomètre, au sud délimité par le parallèle 51.43333 N

3° Bruggen en Wegen Oostende

51.28383 N 2.92558 E comme point central d'un cercle ayant un rayon de 0,75 kilomètre

4° Bruggen en Wegen Zeebrugge Oost

51.38160 N 3.26392 E comme point central d'un cercle ayant un rayon de 0,75 kilomètre

5° Bruggen en Wegen Nieuwpoort

51.24873 N 2.73024 E comme point central d'un cercle ayant un rayon de 0,75 kilomètre

Ces zones sont représentées graphiquement à l'annexe 4, carte 3.

§ 7. Les zones délimitées au paragraphe 6 sont interdites aux activités qui portent atteinte au déversement de boues de dragage.

§ 8. Une zone de réservation pour le déversement de boues de dragage est délimitée, aux coordonnées suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.32952 N 3.02858 E
2° 51.35174 N 3.16619 E
3° 51.35669 N 3.02506 E
4° 51.36099 N 3.23616 E
5° 51.36377 N 3.11543 E
6° 51.36389 N 3.18229 E
7° 51.36552 N 3.19350 E
8° 51.36708 N 3.01808 E
9° 51.36951 N 3.25206 E
10° 51.37312 N 3.11792 E
11° 51.37438 N 3.16622 E
12° 51.37659 N 3.17832 E
13° 51.37960 N 3.15544 E
14° 51.38580 N 3.24437 E
15° 51.38747 N 3.14398 E
16° 51.39124 N 3.12199 E
17° 51.39200 N 3.01796 E
18° 51.39631 N 3.02879 E
19° 51.39710 N 3.06557 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 3.

§ 9. Au sein de la zone de réservation délimitée au paragraphe 8, le ministre peut octroyer, pour une seule zone, une autorisation de déversement de boues de dragage, pour autant :

a) que l'endroit choisi entraîne moins de reflux de celles-ci que les zones délimitées au paragraphe 6;

b) que le nouvel endroit présente le même ordre de grandeur que la zone délimitée au paragraphe 6, qu'il est censé remplacer;

c) que l'impact sur les fonds de pêche soit minimal.

§ 10. Des zones sont désignées en vue de l'extension potentielle des ports maritimes d'Oostende et de Zeebruges. Pour autant qu'elles soient compatibles avec le développement portuaire actuel ou avec une extension future des ports en question, d'autres

3° 51.23618 N 2.89962 O
 4° 51.24061 N 2.89983 O
 5° 51.24439 N 2.90229 O
 6° 51.24710 N 2.90513 O
 7° 51.25077 N 2.91475 O
 8° 51.25132 N 2.92352 O
 9° 51.25041 N 2.92946 O
 10° 51.24809 N 2.93408 O
 11° 51.24240 N 2.94059 O
 Zeehaven Zeebrugge
 1° 51.32735 N 3.16908 O
 2° 51.34690 N 3.15512 O
 3° 51.35298 N 3.15484 O
 4° 51.35685 N 3.15716 O
 5° 51.35971 N 3.16029 O
 6° 51.36966 N 3.17549 O
 7° 51.37170 N 3.18055 O
 8° 51.37231 N 3.20164 O
 9° 51.37000 N 3.22197 O
 10° 51.36833 N 3.22886 O
 11° 51.36452 N 3.23543 O
 12° 51.35916 N 3.23902 O
 13° 51.35298 N 3.24127 O
 14° 51.34177 N 3.24245 O

Afdeling 5. - Zeevisserij en mariene aquacultuur - kaart 4 van bijlage 4

Art. 10. § 1. De professionele zeevisserij is overal in de zeegebieden toegelaten, met uitzondering van :

1° de beperkingen opgenomen in artikelen 6 en 14;
 2° de beperkingen overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 april 2012 tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid.

§ 2. Er worden zones afgebakend voor aquacultuur, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

Zone 1

1° 51.56233 N 2.90517 O
 2° 51.56317 N 2.94833 O
 3° 51.57833 N 2.97100 O
 4° 51.59167 N 3.00567 O
 5° 51.58117 N 3.02400 O
 6° 51.56417 N 3.03067 O
 7° 51.54767 N 2.99583 O
 8° 51.52900 N 2.96383 O
 9° 51.51350 N 2.92833 O
 10° 51.53083 N 2.89933 O
 11° 51.54717 N 2.87217 O

Zone 2

1° 51.71017 N 2.80567 O
 2° 51.69383 N 2.83750 O
 3° 51.62800 N 2.79817 O
 4° 51.64433 N 2.76650 O

activiteiten ou développements peuvent être autorisés.

Les coordonnées de ces zones indicatives sont les suivantes :

Port maritime Ostende

1° 51.22932 N 2.90759 E
 2° 51.23235 N 2.90232 E
 3° 51.23618 N 2.89962 E
 4° 51.24061 N 2.89983 E
 5° 51.24439 N 2.90229 E
 6° 51.24710 N 2.90513 E
 7° 51.25077 N 2.91475 E
 8° 51.25132 N 2.92352 E
 9° 51.25041 N 2.92946 E
 10° 51.24809 N 2.93408 E
 11° 51.24240 N 2.94059 E

Port maritime Zeebruges

1° 51.32735 N 3.16908 E
 2° 51.34690 N 3.15512 E
 3° 51.35298 N 3.15484 E
 4° 51.35685 N 3.15716 E
 5° 51.35971 N 3.16029 E
 6° 51.36966 N 3.17549 E
 7° 51.37170 N 3.18055 E
 8° 51.37231 N 3.20164 E
 9° 51.37000 N 3.22197 E
 10° 51.36833 N 3.22886 E
 11° 51.36452 N 3.23543 E
 12° 51.35916 N 3.23902 E
 13° 51.35298 N 3.24127 E
 14° 51.34177 N 3.24245 E

Section 5. - Pêche en mer et aquaculture marine - carte 4 de l'annexe 4

Art. 10. § 1er. La pêche en mer professionnelle est autorisée partout dans les espaces marins, à l'exception :

1° des restrictions prévues aux articles 6 et 14;
 2° des restrictions imposées conformément à l'arrêté royal du 11 avril 2012 établissant une zone de sécurité autour des îles artificielles, installations et ouvrages pour une production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique;

§ 2. Des zones d'aquaculture sont délimitées, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

Zone 1

1° 51.56233 N 2.90517 E
 2° 51.56317 N 2.94833 E
 3° 51.57833 N 2.97100 E
 4° 51.59167 N 3.00567 E
 5° 51.58117 N 3.02400 E
 6° 51.56417 N 3.03067 E
 7° 51.54767 N 2.99583 E
 8° 51.52900 N 2.96383 E
 9° 51.51350 N 2.92833 E

Deze zones worden grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 4.

§ 3. Binnen de in paragraaf 2 afgebakende zones is aquacultuur mogelijk voor zover :

1° de houder van de concessie voor de bouw en exploitatie van een windmolenpark akkoord is en, waar nodig, maatregelen genomen zijn;

2° de aquacultuur het eutrofiëeringsniveau binnen de concessiezone vermindert.

Afdeling 6. - Zand- en grindontginning - kaart 5 van bijlage 4

Art. 11. § 1. Zones worden afgebakend voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen in de territoriale zee en op het continentaal plat, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

Sector 1a (Thorntonbank)
1° 51.50614 N 2.95148 O
2° 51.47233 N 2.80365 O
3° 51.48617 N 2.73482 O
4° 51.54534 N 2.79498 O
5° 51.55342 N 2.87281 O
Sector 2kb (Kwintebank)
1° 51.24227 N 2.57503 O
2° 51.30022 N 2.65958 O
3° 51.32143 N 2.66700 O
4° 51.33774 N 2.68201 O
5° 51.33616 N 2.72082 O
6° 51.30457 N 2.69255 O
7° 51.28875 N 2.67840 O
8° 51.25066 N 2.64432 O
9° 51.23233 N 2.60415 O
10° 51.24227 N 2.57503 O
Sector 2br (Buiten Ratel)
1° 51.33930 N 2.63937 O
2° 51.33867 N 2.65905 O
3° 51.28529 N 2.60999 O
4° 51.25753 N 2.57048 O
5° 51.25849 N 2.56015 O
6° 51.27116 N 2.53948 O
7° 51.28855 N 2.56126 O
8° 51.29777 N 2.53901 O
9° 51.32171 N 2.56506 O
10° 51.32843 N 2.57837 O
11° 51.33930 N 2.63937 O
Sector 2od (Oostdyck)
1° 51.34844 N 2.52247 O
2° 51.34822 N 2.52230 O
3° 51.34262 N 2.51761 O
4° 51.32588 N 2.51781 O
5° 51.27555 N 2.46878 O
6° 51.28155 N 2.43704 O
7° 51.29070 N 2.45297 O
8° 51.34784 N 2.50587 O
9° 51.34933 N 2.51831 O

10° 51.53083 N 2.89933 E

11° 51.54717 N 2.87217 E

Zone 2

1° 51.71017 N 2.80567 E

2° 51.69383 N 2.83750 E

3° 51.62800 N 2.79817 E

4° 51.64433 N 2.76650 E

Ces zones sont représentées graphiquement à l'annexe 4, carte 4.

§ 3. Au sein des zones délimitées au paragraphe 2, l'aquaculture est possible pour autant :

1° que le titulaire de la concession pour la construction et l'exploitation d'un parc éolien ait marqué son accord et que des mesures aient été prises là où cela est nécessaire;

2° que l'aquaculture réduise le niveau d'eutrophisation au sein de la zone de concession.

Section 6. - Extraction de sable et de gravier - carte 5 de l'annexe 4

Art. 11. § 1er. Des zones sont délimitées pour l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

Secteur 1a (Thorntonbank)
1° 51.50614 N 2.95148 E
2° 51.47233 N 2.80365 E
3° 51.48617 N 2.73482 E
4° 51.54534 N 2.79498 E
5° 51.55342 N 2.87281 E
Sector 2kb (Kwintebank)
1° 51.24227 N 2.57503 E
2° 51.30022 N 2.65958 E
3° 51.32143 N 2.66700 E
4° 51.33774 N 2.68201 E
5° 51.33616 N 2.72082 E
6° 51.30457 N 2.69255 E
7° 51.28875 N 2.67840 E
8° 51.25066 N 2.64432 E
9° 51.23233 N 2.60415 E
10° 51.24227 N 2.57503 E
Sector 2br (Buiten Ratel)
1° 51.33930 N 2.63937 E
2° 51.33867 N 2.65905 E
3° 51.28529 N 2.60999 E
4° 51.25753 N 2.57048 E
5° 51.25849 N 2.56015 E
6° 51.27116 N 2.53948 E
7° 51.28855 N 2.56126 E
8° 51.29777 N 2.53901 E
9° 51.32171 N 2.56506 E
10° 51.32843 N 2.57837 E
11° 51.33930 N 2.63937 E
Sector 2od (Oostdyck)

10° 51.34844 N 2.52247 O
Sector 3a (Sierra Ventana)
1° 51.42417 N 2.99866 O
2° 51.42417 N 3.05699 O
3° 51.44084 N 3.05699 O
4° 51.44085 N 2.99865 O
Sector 3b (Sierra Ventana)
1° 51.44082 N 3.05696 O
2° 51.44084 N 2.99865 O
3° 51.46168 N 2.99865 O
4° 51.46167 N 3.05699 O
Sector 4a (Noord Hinder)
1° 51.57765 N 2.55033 O
2° 51.58463 N 2.57612 O
3° 51.66840 N 2.60887 O
4° 51.67953 N 2.58253 O
Sector 4b (Oosthinder-noord)
1° 51.57895 N 2.68328 O
2° 51.58283 N 2.65532 O
3° 51.64252 N 2.67215 O
4° 51.63058 N 2.70328 O
Sector 4c (Oosthinder-zuid)
1° 51.49295 N 2.62192 O
2° 51.54053 N 2.63713 O
3° 51.57620 N 2.66250 O
4° 51.57822 N 2.64722 O
5° 51.54240 N 2.62543 O
6° 51.49435 N 2.61147 O
Sector 4d (Westhinder)
1° 51.51045 N 2.56918 O
2° 51.51742 N 2.56068 O
3° 51.55370 N 2.57983 O
4° 51.56212 N 2.59865 O

Deze zones worden grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 5.

§ 2. Concessies voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen in de territoriale zee en op het continentaal plat kunnen enkel verleend worden :

- in de in paragraaf 1 afgebakende zones, conform het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de voorwaarden, de geografische begrenzing en de toekenningsprocedure van concessies voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen in de territoriale zee en op het continentaal plat;

- in de zones, aangeduid op basis van artikel 6 van het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de voorwaarden, de geografische begrenzing en de toekenningsprocedure van concessies voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen in de territoriale zee en op het continentaal plat.

§ 3. Er wordt een zone afgebakend, bestemd als referentiegebied voor de monitoring van de impact op het milieu van zandwinning en de windmolenparken. De coördinaten van dit gebied zijn

1° 51.34844 N 2.52247 E
2° 51.34822 N 2.52230 E
3° 51.34262 N 2.51761 E
4° 51.32588 N 2.51781 E
5° 51.27555 N 2.46878 E
6° 51.28155 N 2.43704 E
7° 51.29070 N 2.45297 E
8° 51.34784 N 2.50587 E
9° 51.34933 N 2.51831 E
10° 51.34844 N 2.52247 E
Secteur 3a (Sierra Ventana)
1° 51.42417 N 2.99866 E
2° 51.42417 N 3.05699 E
3° 51.44084 N 3.05699 E
4° 51.44085 N 2.99865 E
Secteur 3b (Sierra Ventana)
1° 51.44082 N 3.05696 E
2° 51.44084 N 2.99865 E
3° 51.46168 N 2.99865 E
4° 51.46167 N 3.05699 E
Secteur 4a (Noordhinder)
1° 51.57765 N 2.55033 E
2° 51.58463 N 2.57612 E
3° 51.66840 N 2.60887 E
4° 51.67953 N 2.58253 E
Secteur 4b (Oosthinder-nord)
1° 51.57895 N 2.68328 E
2° 51.58283 N 2.65532 E
3° 51.64252 N 2.67215 E
4° 51.63058 N 2.70328 E
Secteur 4c (Oosthinder-sud)
1° 51.49295 N 2.62192 E
2° 51.54053 N 2.63713 E
3° 51.57620 N 2.66250 E
4° 51.57822 N 2.64722 E
5° 51.54240 N 2.62543 E
6° 51.49435 N 2.61147 E
Secteur 4d (Westhinder)
1° 51.51045 N 2.56918 E
2° 51.51742 N 2.56068 E
3° 51.55370 N 2.57983 E
4° 51.56212 N 2.59865 E

Ces zones sont représentées graphiquement à l'annexe 4, carte 5.

§ 2. Les concessions pour l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental ne peuvent être octroyées que :

- dans les zones délimitées au paragraphe 1er, conformément à l'arrêté royal du 1er septembre 2004 relatif aux conditions, à la délimitation géographique et à la procédure d'octroi des concessions d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

- dans les zones désignées sur la base de l'article 6

de volgende (in projectie WGS 84) :

1° 51.5473 N 2.8831 O

2° 51.5322 N 2.9082 O

3° 51.5157 N 2.8600 O

4° 51.5322 N 2.8335 O

Zand- en grindwinning is in dit gebied verboden.

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 5.

Afdeling 7. - Zeewering - kaart 6 van bijlage 4

Art. 12. § 1. Er wordt een zone in een samenwerkingsovereenkomst met het Vlaams Gewest afgebakend voor het testen van nieuwe methodes van zeewering, waarvan de omgrenzing de volgende is (in projectie WGS 84) :

Middelpunt 51.122 N 2.588 E (straal = 1 nautische mijl)

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 6.

§ 2. Voor zover de testen vermeld in paragraaf 1 niet-vergunningsplichtig zijn, beslist de minister om de resultaten van de overeenkomstig artikel 28 van de wet uitgevoerde milieueffectenbeoordeling te integreren in het testproject.

Afdeling 8. - Militair gebruik - kaart 7 van bijlage 4

Art. 13. § 1. Er wordt een zone afgebakend voor militaire activiteiten, waarvan de omgrenzing de volgende is (in projectie WGS 84) :

Begrensd door

- peilingen 114° vanuit punt 51.15436 N 2.72961 O

- en 191° vanuit punt 51.16899 N 2.77699 O

Kleine sector : middelpunt 51.15436 N 2.72961 O (straal = 2,5 nautische mijl)

Middensector : middelpunt 51.14367 N 2.76917 O (straal = 7,5 nautische mijl)

Grote sector : middelpunt 51.14367 N 2.76917 O (straal = 12 nautische mijl)

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 7.

§ 2. Binnen de in paragraaf 1 afgebakende zone kunnen schietoefeningen van op land richting zee gehouden worden.

§ 3. Er wordt een zone afgebakend voor militaire activiteiten, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.25200 N 2.46017 O

2° 51.28683 N 2.48717 O

3° 51.30850 N 2.53050 O

4° 51.32667 N 2.56000 O

5° 51.32667 N 2.60150 O

6° 51.32233 N 2.57867 O

7° 51.30217 N 2.54050 O

8° 51.27983 N 2.49617 O

9° 51.24817 N 2.47317 O

de l'arrêté royal du 1er septembre 2004 relatif aux conditions, à la délimitation géographique et à la procédure d'octroi des concessions d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental.

§ 3. Une zone est délimitée comme zone de référence pour le monitoring de l'impact environnemental de l'extraction de sable et des parcs éoliens. Les coordonnées de cette zone sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.5473 N 2.8831 E

2° 51.5322 N 2.9082 E

3° 51.5157 N 2.8600 E

4° 51.5322 N 2.8335 E

Dans cette zone, l'extraction de sable et de gravier est interdite.

Cette zone est représentée graphiquement dans l'annexe 4, carte 5.

Section 7. - Protection contre la mer - carte 6 de l'annexe 4

Art. 12. § 1er. Une zone est délimitée, dans un accord de coopération conclue avec la Région flamande, pour l'essai de nouvelles méthodes de protection contre la mer, dont la délimitation est la suivante (en projection WGS 84) :

Centre 51.122 N 2.588 E (rayon = 1 mille nautique)

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 6.

§ 2. Pour autant que les essais mentionnés au paragraphe 1er ne soient pas soumis à autorisation, le ministre décide d'intégrer dans le projet pilote les résultats de l'étude d'incidences environnementales réalisée conformément à l'article 28 de la loi.

Section 8. - Usage militaire - carte 7 de l'annexe 4

Art. 13. § 1er. Une zone réservée aux activités militaires est définie, dont la délimitation est la suivante (en projection WGS 84) :

Délimitée par

- sondages 114° à partir du point 51.15436 N 2.72961 E

- et 191° à partir du point 51.16899 N 2.77699 E

Petit secteur : centre 51.15436 N 2.72961 E (rayon = 2,5 milles nautiques)

Secteur moyen : centre 51.14367 N 2.76917 E (rayon = 7,5 milles nautiques)

Grand secteur : centre 51.14367 N 2.76917 E (rayon = 12 milles nautiques)

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 7.

§ 2. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 1er, des exercices de tir à partir de la terre en direction de la mer peuvent être effectués.

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 7.

§ 4. Binnen de in paragraaf 3 afgebakende zone kunnen oefeningen betreffende het leggen, detecteren en vegen van mijnen gehouden worden.

§ 5. Er wordt een zone afgebakend voor militaire activiteiten, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.35000 N 2.95167 O
2° 51.35000 N 3.01167 O
3° 51.31167 N 2.93000 O
4° 51.33000 N 2.90833 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 7.

§ 6. Binnen de in paragraaf 5 afgebakende zone kunnen oefeningen betreffende het leggen, zoeken en vegen van mijnen gehouden worden, voor zover deze oefeningen, in voorkomend geval, de bouw en exploitatie van installaties voor energie-opslag niet in het gedrang brengen.

§ 7. Er wordt een zone afgebakend voor militaire activiteiten, waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.66667 N 2.70000 O
2° 51.60000 N 2.80000 O
3° 51.44583 N 2.80000 O
4° 51.44583 N 2.35000 O
5° 51.66667 N 2.56667 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 7.

§ 8. Binnen de in paragraaf 7 afgebakende zone kunnen schietoefeningen op zee naar drijvende doelen gehouden worden.

§ 9. Er wordt een zone afgebakend voor militaire activiteiten, waarvan de coördinaten de volgende zijn :

1° 51.48116 N 2.59198 O
2° 51.48083 N 2.74865 O
3° 51.44583 N 2.74865 O
4° 51.44583 N 2.59198 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 7.

§ 10. Binnen de in paragraaf 9 afgebakende zone kunnen oefeningen betreffende het leggen, zoeken en vegen van mijnen gehouden worden.

§ 11. Er wordt een zone afgebakend voor militaire activiteiten, waarvan de omgrenzing de volgende is (in projectie WGS 84) :

Middelpunt 51.4845 N 2.832 O (straal = 3.2 nautische mijl)

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 7.

§ 12. Enkel binnen de in paragraaf 11 afgebakende zone kunnen detonatioefeningen en -opdrachten gehouden worden, behoudens noodgevallen.

§ 13. Er wordt een zone afgebakend voor militaire activiteiten, waarvan de coördinaten de volgende zijn

§ 3. Une zone réservée aux activités militaires est délimitée, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51,25200 N 2,46017 E
2° 51,28683 N 2,48717 E
3° 51,30850 N 2,53050 E
4° 51,32667 N 2,56000 E
5° 51,32667 N 2,60150 E
6° 51,32233 N 2,57867 E
7° 51,30217 N 2,54050 E
8° 51,27983 N 2,49617 E
9° 51,24817 N 2,47317 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 7.

§ 4. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 3, des exercices de pose, de détection et de dragage de mines peuvent être effectués.

§ 5. Une zone réservée aux activités militaires est délimitée, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51,35000 N 2,95167 E
2° 51,35000 N 3,01167 E
3° 51,31167 N 2,93000 E
4° 51,33000 N 2,90833 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 7.

§ 6. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 5, des exercices de pose, de détection et de dragage de mines peuvent être effectués, pour autant qu'ils ne portent pas atteinte le cas échéant, à la construction et l'exploitation des installations de stockage d'énergie.

§ 7. Une zone réservée aux activités militaires est délimitée, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.66667 N 2.70000 E
2° 51.60000 N 2.80000 E
3° 51.44583 N 2.80000 E
4° 51.44583 N 2.35000 E
5° 51.66667 N 2.56667 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 7.

§ 8. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 7 des exercices de tir en mer sur des cibles flottantes peuvent être effectués.

§ 9. Une zone réservée aux activités militaires est délimitée, dont les coordonnées sont les suivantes :

1° 51.48116 N 2.59198 E
2° 51.48083 N 2.74865 E
3° 51.44583 N 2.74865 E
4° 51.44583 N 2.59198 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 7.

§ 10. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 9, des exercices de pose, de détection et de dragage de mines peuvent être effectués.

§ 11. Une zone réservée aux activités militaires est

(in projectie WGS 84) :

1° 51.27000 N 2.50667 O

2° 51.28333 N 2.49167 O

3° 51.30500 N 2.53500 O

4° 51.29167 N 2.55167 O

§ 14. Binnen de in paragraaf 13 afgebakende zone kunnen oefeningen betreffende het leggen, detecteren en vegen van mijnen gehouden worden.

§ 15. Defensie maakt jaarlijks een lijst van de uitgevoerde activiteiten binnen de aangeduide gebieden over aan de minister.

Afdeling 9. - Munitiestortplaats kaart 4 van bijlage 4

Art. 14. § 1. Er wordt een zone afgebakend ter vrijwaring van de gesloten munitiestortplaats "Paardenmarkt". waarvan de coördinaten de volgende zijn (in projectie WGS 84) :

1° 51.35917 N 3.23817 O

2° 51.36833 N 3.25400 O

3° 51.36333 N 3.27150 O

4° 51.35617 N 3.27700 O

5° 51.35117 N 3.24783 O

Deze zone wordt grafisch weergegeven in bijlage 4, kaart 7.

§ 2. Binnen deze zone worden geen activiteiten toegelaten die de bodem beroeren.

Afdeling 10. - Wetenschappelijke onderzoek, recreatieve activiteiten, meetpalen, radars en masten

Art. 15. § 1. Het wetenschappelijk onderzoek is overal toegelaten in de Belgische zeegebieden, behoudens andersluidende bepalingen die een verbod of voorwaarden instellen.

§ 2. Recreatieve activiteiten zijn overal toegelaten in de Belgische zeegebieden, behoudens :

recreatieve visserij met bodemberoerende technieken in de zone, zoals afgebakend in artikel 7, § 1, met uitzondering van bodemberoerende technieken die voortgetrokken of -geduwd worden door de mens of door het paard; er kan door de minister een individuele toelating gegeven worden voor bestaande recreatieve garnaalvisserij, op voorwaarde dat de aanvrager kan aantonen dat hij minstens drie jaar actief is. Met die toelating kan de aanvrager maximum 10 keer per jaar uitvaren en de toelating geldt voor maximaal zes jaar;

andersluidende bepalingen die een verbod of voorwaarden instellen.

§ 3. Op de volgende locaties staan meetpalen (in projectie WGS 84) :

1° 51.39444 N 3.04583 O

2° 51.36056 N 3.11833 O

3° 51.36278 N 3.29000 O

4° 51.38972 N 3.19861 O

5° 51.41833 N 3.29861 O

définie, dont la délimitation est la suivante (en projection WGS 84) :

Centre 51.4845N 2.832 E (rayon = 3.2 milles nautiques)

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 7.

§ 12. Les exercices et missions de détonation ne peuvent avoir lieu que dans la zone délimitée au paragraphe 11, sauf cas d'urgence.

§ 13. Une zone est délimitée pour les activités militaires, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.27000 N 2.50667 E

2° 51.28333 N 2.49167 E

3° 51.30500 N 2.53500 E

4° 51.29167 N 2.55167 E

§ 14. Au sein de la zone délimitée au paragraphe 13, des exercices de pose, de détection et de dragage de mines peuvent être effectués.

§ 15. La Défense transmet chaque année au ministre une liste des activités réalisées au sein des zones indiquées.

Section 9. - Zone de préservation du dépôt de munitions - carte 4 de l'annexe 4

Art. 14. § 1er. Une zone de préservation du dépôt de munitions fermé " Paardenmarkt " est délimitée, dont les coordonnées sont les suivantes (en projection WGS 84) :

1° 51.35917 N 3.23817 E

2° 51.36833 N 3.25400 E

3° 51.36333 N 3.27150 E

4° 51.35617 N 3.27700 E

5° 51.35117 N 3.24783 E

Cette zone est représentée graphiquement à l'annexe 4, carte 7.

§ 2. Au sein de cette zone, toutes activités qui perturbent le fond marin sont interdites.

Section 10. - Recherche scientifique, activités récréatives, bornes de mesures, radars et pylônes

Art. 15. § 1er. La recherche scientifique est autorisée partout dans les espaces marins belges, sauf dispositions contraires instaurant une interdiction ou imposant des conditions.

§ 2. Les activités récréatives sont autorisées partout dans les espaces marins belges, sauf :

la pêche récréative en mer utilisant des techniques qui perturbent le fond marin dans la zone, telle que délimitée à l'article 7, § 1er, à l'exception des techniques perturbant le fond marin qui sont tirées ou poussées par l'homme ou par le cheval; le ministre peut octroyer une autorisation individuelle pour la pêche récréative à la crevette existante, à condition que le demandeur puisse prouver qu'il est actif

§ 4. De bebakening en het plaatsen van radars en masten is overal binnen de Belgische zeegebieden toegelaten. Indien deze activiteiten in conflict zouden kunnen treden met andere ruimtelijke bepalingen, worden deze bepalingen zoveel als mogelijk afgestemd op deze activiteiten.

§ 5. Industrieel onderzoek, proefnemingen in realistische omstandigheden en demonstratieprojecten zijn overal toegelaten, zonder de ruimtelijke bestemmingen van dit besluit in het gedrang te brengen en mits inachtneming van de procedure bepaald in uitvoering van de hoofdstukken VI en VII van de wet.

HOOFDSTUK 3. - Wijzigings- en slotbepalingen

Art. 16. In artikel 3, 6° van het koninklijk besluit van 20 december 2000 betreffende de voorwaarden en de procedure voor de toekenning van domeinconcessies voor de bouw en de exploitatie van installaties voor de productie van elektriciteit uit water, stromen of winden, in de zeegebieden waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht worden de woorden "bepaald in artikel 3bis" vervangen door de woorden "bestemd voor domeinconcessies".

Art. 17. Artikel 3bis van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 18. Het opschrift van het koninklijk besluit van 12 maart 2002 betreffende de nadere regels voor het leggen van elektriciteitskabels die in de territoriale zee of het nationaal grondgebied binnenkomen of die geplaatst of gebruikt worden in het kader van de exploratie van het continentaal plat, de exploitatie van de minerale rijkdommen en andere niet-levende rijkdommen daarvan of van de werkzaamheden van kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen die onder Belgische rechtsmacht vallen wordt vervangen als volgt :

"koninklijk besluit betreffende de nadere regels voor het leggen van kabels die in de territoriale zee of het nationaal grondgebied binnenkomen of die geplaatst of gebruikt worden in het kader van de exploratie van het continentaal plat, de exploitatie van de minerale rijkdommen en andere niet-levende rijkdommen daarvan of van de werkzaamheden van kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen die onder Belgische rechtsmacht vallen".

Art. 19. In artikel 1 van hetzelfde besluit wordt de bepaling onder 4° vervangen als volgt :

"4° "elektronische communicatiekabel" : Een kabel die gebruikt wordt voor het aanbieden van een elektronisch communicatienetwerk zoals bepaald in artikel 2, 3° van de wet van 13 juni 2005 betreffende

depuis au moins trois ans. Cette autorisation permet au demandeur de prendre la mer au maximum dix fois par an et l'autorisation est valable pour maximum six ans.

dispositions contraires instaurant une interdiction ou imposant des conditions.

§ 3. Des bornes de mesure sont installées aux endroits suivants (en projection WGS 84) :

1° 51.39444 N 3.04583 E

2° 51.36056 N 3.11833 E

3° 51.36278 N 3.29000 E

4° 51.38972 N 3.19861 E

5° 51.41833 N 3.29861 E

§ 4. Le balisage et l'installation de radars et de pylônes sont autorisés partout dans les espaces marins belges. Si ces activités sont susceptibles d'entrer en conflit avec d'autres dispositions d'aménagement spatial, celles-ci sont alignées au mieux sur ces activités.

§ 5. La recherche industrielle, les expérimentations en milieu réel et les projets de démonstration sont autorisés partout à condition qu'ils ne portent pas atteinte aux destinations spatiales prévues dans le présent arrêté et que la procédure définie en exécution des chapitres VI et VII de la loi soit respectée.

CHAPITRE 3. - Dispositions modificatives et finales

Art. 16. Dans l'article 3, 6° de l'arrêté royal du 20 décembre 2000 relatif aux conditions et à la procédure d'octroi des concessions domaniales pour la construction et l'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de l'eau, des courants ou des vents, dans les espaces marins sur lesquels la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international de la mer les mots " définie à l'article 3bis" sont remplacés par les mots "destinée à des concessions domaniales".

Art. 17. L'article 3bis du même arrêté est abrogé.

Art. 18. L'intitulé de l'arrêté royal du 12 mars 2002 relatif aux modalités de pose de câbles d'énergie électrique qui pénètrent dans la mer territoriale ou dans le territoire national ou qui sont installés ou utilisés dans le cadre de l'exploration du plateau continental, de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes ou de l'exploitation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages relevant de la juridiction belge est remplacé comme suit :

" arrêté royal relatif aux modalités de pose de câbles qui pénètrent dans la mer territoriale ou dans le territoire national ou qui sont installés ou utilisés dans le cadre de l'exploration du plateau continental, de l'exploitation des ressources minérales et autres

de elektronische communicatie".

Art. 20. In artikel 2 van hetzelfde besluit wordt het woord "elektriciteitskabel" vervangen door het woord "kabel".

Art. 21. In artikel 3 van hetzelfde besluit wordt het woord "elektriciteitskabel" vervangen door het woord "kabel".

Art. 22. In artikel 5 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Het woord "elektriciteitskabel" wordt telkens vervangen door het woord "kabel";

2° In 1° worden de woorden "Voor zover het een elektriciteitskabel betreft" ingevoegd tussen de woorden "1°" en de woorden "de impact van".

Art. 23. In artikel 6 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° De woorden "elektriciteitskabel" en "telecommunicatiekabel" worden telkens vervangen door het woord "kabel";

2° In 6° worden de woorden "Voor zover het een elektriciteitskabel betreft" ingevoegd tussen de woorden "6°" en de woorden "Een nota met".

Art. 24. Het opschrift van hoofdstuk VI van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Verplichtingen van de houders van een vergunning voor de aanleg van kabels"

Art. 25. In artikel 15 van hetzelfde besluit wordt het woord "elektriciteitskabel" vervangen door het woord "kabel".

Art. 26. Het opschrift van hoofdstuk VII van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Wijziging, verlenging, overdracht en intrekking van de vergunning voor de aanleg van kabels".

Art. 27. In de bijlage "N.1 Technische voorschriften" bij hetzelfde besluit wordt het woord "elektriciteitskabel" vervangen door het woord "kabel".

Art. 28. Het opschrift van het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de voorwaarden, de geografische begrenzing en de toekenningsprocedure van concessies voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen in de territoriale zee en op het continentaal plat wordt vervangen als volgt :

"koninklijk besluit betreffende de voorwaarden en de toekenningsprocedure van concessies voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen in de territoriale zee

ressources non vivantes ou de l'exploitation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages relevant de la juridiction belge".

Art. 19. Dans l'article 1er du même arrêté, la disposition sous 4° est remplacée comme suit :

" 4° câble de communication électronique " : un câble utilisé pour la mise à disposition d'un réseau de communications électroniques tel que défini à l'article 2, 3° de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques "

Art. 20. Dans l'article 2 du même arrêté, les mots " câbles d'énergie électrique " sont remplacés par " câbles ".

Art. 21. Dans l'article 3 du même arrêté, les mots " câbles d'énergie électrique " sont remplacés par " câbles ".

Art. 22. Dans l'article 5 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° Les mots " câbles d'énergie électrique " sont à chaque fois remplacés par le mot " câbles ";

2° Au 1°, les mots " pour autant qu'il s'agisse d'un câble d'énergie électrique " sont insérés entre les mots " 1° " et les mots " l'impact de ".

Art. 23. Dans l'article 6 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° Les mots " câbles d'énergie électrique " et " câbles de télécommunication " sont à chaque fois remplacés par le mot " câbles ";

2° Au 6°, les mots " Pour autant qu'il s'agisse d'un câble d'énergie électrique " sont insérés entre les mots " 6° " et les mots " Une note décrivant ".

Art. 24. L'intitulé du chapitre VI du même arrêté est remplacé comme suit :

" Obligations des titulaires d'une autorisation pour la pose de câbles "

Art. 25. Dans l'article 15 du même arrêté, les mots " câbles d'énergie électriques " sont remplacés par " câbles ".

Art. 26. L'intitulé du chapitre VII du même arrêté est remplacé comme suit :

" Modification, prorogation, cession et retrait de l'autorisation pour la pose de câbles ".

Art. 27. Dans l'annexe " N.1 Prescriptions techniques " du même arrêté, les mots " câbles d'énergie électrique " sont remplacés par le mot " câbles ".

Art. 28. L'intitulé de l'arrêté royal du 1er septembre 2004 relatif aux conditions, à la délimitation

en op het continentaal plat ".

Art. 29. In artikel 1 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In 15° worden de woorden "en waarvan de begrenzing bepaald is in artikel 2" opgeheven;

2° De bepalingen onder 16° worden opgeheven;

3° De bepalingen onder 35° en 36° worden ingevoegd :

"35° "MRP-besluit" : koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan;

36° "habitat-gebied" : de speciale zone voor natuurbehoud "Vlaamse Banken", zoals bepaald in artikel 7, § 1 van het MRP-besluit."

Art. 30. Artikel 2 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"De sectoren waarvoor concessiebesluiten kunnen worden verleend, zijn vastgelegd in artikel 11, § 1, van het MRP-besluit."

Art. 31. Artikel 3 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 32. Artikel 5 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 33. In artikel 6 van hetzelfde besluit worden de woorden "artikel 2 van dit besluit en de exploitatiesectoren die kunnen voortvloeien uit de toepassing van artikel 5, §§ 1 en 2" vervangen door de woorden "artikel 11, § 1, van het MRP-besluit"

Art. 34. Artikel 14 van hetzelfde besluit, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt aangevuld met een paragraaf 2 luidende :

" § 2. Ingeval van een ongunstig advies van de bevoegde minister met betrekking tot de aantasting van het marien beschermd gebied kan de minister de procedure aangaande de passende beoordeling toepassen."

Art. 35. In artikel 16 van hetzelfde besluit worden de woorden "artikel 2 van dit besluit en de exploitatiesectoren die kunnen voortvloeien uit de toepassing van artikel 5, §§ 1 en 2" vervangen door de woorden "artikel 11, § 1, van het MRP-besluit".

Art. 36. De bijlage bij hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 37. In artikel 1, 2°, van het koninklijk besluit van 1 september 2004 houdende de regels betreffende de milieueffectenbeoordeling in toepassing van de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat worden de

géographique et à la procédure d'octroi des concessions d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental est remplacé comme suit :

"arrêté royal relatif aux conditions et à la procédure d'octroi des concessions d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental".

Art. 29. Dans l'article 1er du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au 15°, les mots " et dont la délimitation est déterminée à l'article 2" sont abrogés;

2° les dispositions sous 16° sont abrogées;

3° les dispositions sous 35° et 36° sont insérées :

" 35° " Arrêté PAEM " : l'arrêté royal fixant le plan d'aménagement des espaces marins;

36° " zone habitat " : la zone de conservation spéciale " Vlaamse Banken ", telle que définie à l'article 7, § 1er de l'arrêté PAEM. "

Art. 30. L'article 2 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

"Les secteurs pour lesquels des concessions peuvent être octroyées sont définis à l'article 11, § 1er, de l'arrêté PAEM. "

Art. 31. L'article 3 du même arrêté est abrogé.

Art. 32. L'article 5 du même arrêté est abrogé.

Art. 33. Dans l'article 6 du même arrêté, les mots " article 2 du présent arrêté et en dehors des secteurs d'exploitation qui peuvent découler de l'application de l'article 5, §§ 1er et 2 " sont remplacés par les mots " article 11, § 1er de l'arrêté PAEM ".

Art. 34. Dans le même arrêté, l'article 14, dont le texte existant constituera le paragraphe 1er, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit :

" § 2. En cas d'avis défavorable du ministre compétent concernant l'atteinte à la zone marine protégée, le ministre peut appliquer la procédure relatif à l'évaluation appropriée. "

Art. 35. Dans l'article 16 du même arrêté, les mots " article 2 du présent arrêté et en dehors des secteurs d'exploitation qui peuvent découler de l'application de l'article 5, §§ 1 et 2 " sont remplacés par les mots " article 11, § 1er de l'arrêté PAEM ".

Art. 36. L'annexe du même arrêté est abrogé.

Art. 37. Dans l'article 1er, 2° de l'arrêté royal du 1er septembre 2004 fixant les règles relatives à

woorden ", de geografische begrenzing" opgeheven.

Art. 38. Artikel 2 van het koninklijk besluit van 14 oktober 2005 tot instelling van speciale beschermingszones en speciale zones voor natuurbehoud in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België wordt vervangen als volgt :

"Art. 2. In de zeegebieden worden speciale beschermingszones ingesteld, waarvan de coördinaten zijn vastgesteld bij het koninklijk besluit tot aanneming van het marien ruimtelijk plan."

Art. 39. Artikel 5 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 40. Artikel 7 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 41. Artikel 8 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 8. In de zeegebieden worden speciale zones voor natuurbehoud ingesteld, waarvan de coördinaten zijn vastgesteld bij het koninklijk besluit tot aanneming van het marien ruimtelijk plan."

Art. 42. De artikelen 9 en 10 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Art. 43. Artikel 2 van het koninklijk besluit van 5 maart 2006 tot instelling van een gericht marien reservaat in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 oktober 2005 tot instelling van speciale beschermingszones en speciale zones voor natuurbehoud in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België wordt vervangen als volgt :

"Art. 2. In de zeegebieden wordt een gericht marien reservaat ingesteld, waarvan de coördinaten zijn vastgesteld bij het koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan."

Art. 44. Artikel 5 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 45. Het opschrift van het koninklijk besluit van 11 april 2012 tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid wordt vervangen als volgt :

"koninklijk besluit tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking, de opslag en het transport van energie uit het water, de

l'évaluation des incidences sur l'environnement en application de la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental, les mots ", délimitation géographique " sont abrogés.

Art. 38. L'article 2 de l'arrêté royal du 14 octobre 2005 créant des zones de protection spéciale et des zones de conservation spéciales dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, est remplacé comme suit :

"Art. 2. Dans les espaces marins des zones de protection spéciale sont désignées, ayant des coordonnées établies par l'arrêté royal adoptant le plan d'aménagement des espaces marins. "

Art. 39. L'article 5 du même arrêté est abrogé.

Art. 40. L'article 7 du même arrêté est abrogé.

Art. 41. L'article 8 du même arrêté est remplacé comme suit :

" Art. 8. Dans les espaces marins des zones de conservation spéciale sont désignées, ayant des coordonnées établies par l'arrêté royal adoptant le plan d'aménagement des espaces marins."

Art. 42. Les articles 9 et 10 du même arrêté sont abrogés.

Art. 43. L'article 2 de l'arrêté royal du 5 mars 2006 créant une réserve marine dirigée dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et modifiant l'arrêté royal du 14 octobre 2005 créant des zones de protection spéciales et des zones de conservation spéciales dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique est remplacé comme suit :

" Art. 2. Dans les espaces marins une réserve marine dirigée est désignée, ayant des coordonnées établies par l'arrêté royal adoptant le plan d'aménagement des espaces marins. "

Art. 44. L'article 5 du même arrêté est abrogé.

Art. 45. L'intitulé de l'arrêté royal du 11 avril 2012 établissant une zone de sécurité autour des îles artificielles, installations et ouvrages pour une production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique est remplacé comme suit :

" arrêté royal établissant une zone de sécurité autour des îles artificielles, installations et ouvrages pour la production, le stockage et le transport d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique ".

stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid".

Art. 46. In artikel 2 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° woorden ", de opslag of het transport" ingevoegd tussen de woorden "voor de opwekking" en de woorden "van energie uit".

2° de zin "Dit besluit is niet van toepassing op elektriciteitskabels." wordt toegevoegd.

Art. 47. In artikel 3 van hetzelfde besluit worden de woorden ", de opslag of het transport" ingevoegd tussen de woorden "voor de opwekking" en de woorden "van energie uit".

Art. 48. In artikel 4 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In het eerste lid worden de woorden ", de opslag of het transport" ingevoegd tussen de woorden "voor de opwekking" en "van energie uit";

2° De bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt :

"3° De buitengrens van de windmolenparkzone wordt bepaald door de coördinaten die zijn opgenomen in artikel 8, § 1, van het koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan;

3° Dit artikel wordt aangevuld met de bepaling onder 4°, luidende :

"4° De buitengrens van het eiland, de installatie of de inrichting voor de opslag of het transport van elektriciteit wordt bepaald door de coördinaten die zijn opgenomen in het ministerieel besluit dat de domeinconcessie verleent."

Art. 49. In artikel 5 van hetzelfde besluit wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt :

"2° voor de middelen van de concessiehouders, van vergunningshouders van kabellegvergunningen binnen de windmolenparkzone en van de door de concessiehouder schriftelijk aanvaarde vergunninghouder van een aquacultuurproject."

Art. 50. Art. 1, § 3, van het koninklijk besluit van 13 november 2012 betreffende de instelling van een raadgevende commissie en de procedure tot aanneming van een marien ruimtelijk plan in de Belgische zeegebieden wordt vervangen als volgt :

"Art. 1. § 3. De voorzitter nodigt het Vlaams Gewest uit om een of meer vertegenwoordigers af te vaardigen voor de raadgevende commissie. Deze kunnen deelnemen aan de debatten en hebben dezelfde stem als de federale leden."

Art. 51. In artikel 7 van hetzelfde besluit wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, luidende :

" § 1/1. De minister moet een tussentijdse wijzigingsprocedure tot evaluatie en eventuele

Art. 46. Dans l'article 2 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots " , le stockage ou le transport " sont insérés entre les mots " pour la production " et les mots " d'énergie ".

2° la phrase " Le présent arrêté ne s'applique pas aux câbles d'énergie électrique " est ajoutée.

Art. 47. Dans l'article 3, les mots " le stockage, ou le transport " sont insérés entre les mots " pour la production " et les mots " d'énergie ".

Art. 48. Dans l'article 4 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1er, les mots " , le stockage ou le transport " sont insérés entre les mots " pour la production " et les mots " d'énergie ".

2° La disposition sous 3° est remplacée comme suit :

" 3° La frontière extérieure de la zone du parc éolien est définie par les coordonnées reprises dans l'article 8, § 1er, de l'arrêté royal fixant le plan d'aménagement des espaces marins;

3° Cet article est complété par la disposition sous 4°, rédigée comme suit :

" 4° La frontière extérieure de l'île, de l'installation ou de l'ouvrage pour le stockage ou le transport d'électricité est définie par les coordonnées reprises dans l'arrêté ministériel d'octroi de la concession domaniale. "

Art. 49. A l'article 5 du même arrêté, la disposition sous 2° est remplacée comme suit :

"2° aux moyens des concessionnaires, des titulaires des autorisations pour la pose de câbles au sein de la zone du parc éolien et du titulaire de l'autorisation d'un projet d'aquaculture accepté par écrit par le concessionnaire."

Art. 50. L'art. 1er, § 3, de l'arrêté royal du 13 novembre 2012 relatif à l'institution d'une commission consultative et à la procédure d'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins dans les espaces marins belges est remplacé comme suit :

" Art. 1er. § 3. Le président invite la Région flamande à déléguer un ou plusieurs représentants à la commission consultative. Ceux-ci peuvent participer aux débats et disposent de la même voix que les membres fédéraux. "

Art. 51. Dans l'article 7 du même arrêté, un paragraphe 1er/1 est inséré, rédigé comme suit :

" § 1er/1. Le ministre doit lancer une procédure modificative intermédiaire d'évaluation et de révision éventuelle du plan d'aménagement des espaces marins, à la demande d'une institution à désigner par le gouvernement flamand.

herziening van het marien ruimtelijk plan opstarten, op verzoek van een door de Vlaamse Regering aan te wijzen instelling.

Art. 52. De minister bevoegd voor Economie, de minister bevoegd voor Mobiliteit, de minister bevoegd voor de regelgeving met betrekking tot het mariene milieu, de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken, de Minister bevoegd voor Landsverdediging, de Minister bevoegd voor Wetenschapsbeleid en de Minister bevoegd voor Energie zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

BIJLAGEN.

Art. N1. Marien Ruimtelijk Plan
(Bijlagen niet opgenomen om technische redenen, zie B.St. van 28-03-2014, p. 26955-27202)

Art. N2. Verklaring naar aanleiding van de raadpleging van het publiek over het ontwerp van marien ruimtelijk plan en het milieueffectenrapport

1. Context

1.1 Procedure

Het marien ruimtelijk plan (MRP) is een plan dat de gewenste ruimtelijke driedimensionale structuur en temporele structuur van de menselijke activiteiten organiseert, op basis van een langetermijnvisie en aan de hand van duidelijke economische, sociale en ecologische doelstellingen. Dit plan is gericht op de coördinatie van beslissingen die een ruimtelijke impact hebben op de zeegebieden en verzekert dat elke belanghebbende bij het proces betrokken wordt.

Overeenkomstig artikel 4, § 1 van het koninklijk besluit van 13 november 2012 betreffende de instelling van een raadgevende commissie en de procedure tot aanneming van een marien ruimtelijk plan in de Belgische zeegebieden en artikel 14 van de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu, werd het publiek van 2 juli 2013 tot en met 29 september 2013 geraadpleegd over het ontwerp van marien ruimtelijk plan en het milieueffectenrapport.

De raadpleging op basis van artikel 4, § 1 is gericht op het verzamelen van socio-economische en milieugerelateerde informatie, teneinde een gebalanceerd marien ruimtelijk plan te kunnen aannemen.

Overeenkomstig artikel 15 van de voornoemde wet van 13 februari 2006 en artikel 6, § 1 van het voornoemde koninklijk besluit van 13 november 2012, heeft de minister van Noordzee na afloop van de raadpleging en voor het plan werd aangenomen

Art. 52. Le ministre compétent pour l'Economie, le ministre compétent pour la Mobilité, le ministre compétent pour la réglementation en matière de milieu marin, le ministre compétent pour l'Intérieur, le ministre compétent pour la Défense nationale, le ministre compétent pour la Politique scientifique et le ministre compétent pour l'Energie sont, chacun pour ce qui le concerne, chargé de l'exécution du présent arrêté.

ANNEXES.

Art. N1. Plan d'aménagement des espaces marins
(Annexes non reprises pour des raisons techniques, voir M.B. du 28-03-2014, p. 26955)

Art. N2. Déclaration relative à la consultation du public sur le projet de plan d'aménagement des espaces marins et le rapport sur les incidences environnementales

1. Contexte

1.1 Procédure

Le plan d'aménagement des espaces marins (PAEM) est un plan qui organise la structure spatiale tridimensionnelle et temporelle souhaitée pour les activités humaines, sur la base d'une vision à long terme et au moyen d'objectifs économiques, sociaux et écologiques précis. Ce plan vise à coordonner les décisions ayant un impact spatial sur les espaces marins et il garantit que toute partie prenante sera associée au processus.

Conformément à l'article 4, § 1er de l'arrêté royal du 13 novembre 2012 relatif à l'institution d'une commission consultative et à la procédure d'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins dans les espaces marins belges et à l'article 14 de la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes sur l'environnement, une consultation du public a eu lieu du 2 juillet 2013 au 29 septembre 2013 inclus sur le projet de plan d'aménagement des espaces marins et le rapport sur les incidences environnementales.

La consultation à la base de l'article 4, § 1er vise à collectionner de l'information socio-économique et de l'information relatif à l'environnement, afin de pouvoir adopter un plan d'aménagement des espaces marins équilibré.

Conformément à l'article 15 de la loi précitée du 13 février 2006 et l'article 6, § 1er de l'arrêté royal précité du 13 novembre 2012, le ministre de la Mer du Nord a examiné et pris en considération, à l'issue de la consultation du public et avant l'adoption du plan, les remarques et avis reçus. Le ministre de la Mer du Nord arrête à cet égard, conformément à l'article 16 de la loi et l'article 6, § 2 de l'arrêté royal,

de ontvangen opmerkingen en adviezen onderzocht en er rekening mee gehouden. De minister van Noordzee stelt, overeenkomstig artikel 16 van de wet en artikel 6, § 2 van het koninklijk besluit, een verklaring op die samenvat hoe rekening werd gehouden met de resultaten van de publieksraadpleging.

De finale versie van het marien ruimtelijk plan, het milieueffectenrapport en de antwoorden op wijzigingsvoorstellen en commentaren die werden ontvangen tijdens de publieksconsultatie zijn beschikbaar op de portaalsite van de federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu (www.consult-leefmilieu.be/www.consult-environnement.be en via www.belgium.be).

1.2 Milieubeoordeling

De beoordeling van de gevolgen voor het milieu, genoemd de "strategische milieubeoordeling" (SMB) of "Strategic environmental assessment" (SEA), werd opgemaakt in overeenstemming met de bepalingen van de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu.

Deze wet houdt meerdere verbintenissen in :

- * de opmaak van een register met informatie die het milieueffectenrapport moet bevatten;
- * het uitvoeren van een beoordeling van de effecten op het milieu;
- * de opmaak van het voornoemde rapport;
- * de raadpleging van de bevolking;
- * de raadpleging van de betrokken instanties (de federale overheidsdiensten, verenigd in het Adviescomité SEA; de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO); de gewestregeringen);
- * het in aanmerking nemen van het rapport en de resultaten van de raadplegingen bij de aanneming van het plan of programma;
- * het verstrekken van informatie over de aanneming van het plan of programma, via een verklaring die in het Belgisch Staatsblad en op de Federale Portaalsite moet worden gepubliceerd;
- * het volgen van vermoedelijke effecten op het milieu bij de implementatie van het plan of programma.

De SMB heeft de effecten bestudeerd door de vooropgestelde alternatieven. Het aangenomen Marien Ruimtelijk Plan vormde het vooropgesteld Alternatief 1. Op basis van bijkomende motiveringen (inclusief niet weerhouden alternatieven) vermeld in het aangenomen Marien Ruimtelijk Plan werd een bijkomend alternatief (Alternatief 2) gedefinieerd.

De toetsing van de alternatieven is enerzijds gebeurd op een meer strategisch niveau waarbij de ruimtelijke beleidsopties van de verschillende

une déclaration résumant la manière dont les résultats de la participation du public ont été pris en considération.

La version finale du plan d'aménagement des espaces marins et le rapport sur les incidences environnementales, ainsi que les réponses aux propositions de modification et les commentaires reçus lors de la consultation de public sont disponibles sur le site portail du service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement (www.consult-environnement.be/www.consult-leefmilieu.be et via www.belgium.be).

1.2 Evaluation des incidences sur l'environnement

L'évaluation des incidences sur l'environnement, appelée "évaluation stratégique environnementale" (ESE) ou "strategic environmental assessment" (SEA), a été réalisée selon les dispositions de la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement.

Cette loi comprend plusieurs obligations :

- * l'élaboration d'un répertoire des informations que devra contenir le rapport sur les incidences environnementales;
- * la réalisation de l'évaluation des incidences sur l'environnement;
- * la rédaction du rapport précité;
- * la consultation du public;
- * la consultation d'instances concernées (les services publics fédéraux, réunis en Comité d'avis SEA; le Conseil fédéral du développement durable - CFDD; les gouvernements des régions);
- * la prise en considération du rapport et des résultats des consultations lors de l'adoption du plan ou programme;
- * la communication d'informations sur l'adoption du plan ou programme, via une déclaration à publier au Moniteur belge et sur le site du Portail fédéral;
- * le suivi des incidences environnementales probables lors de la mise en oeuvre du plan ou programme.

L'ESE a étudié les effets induits par les alternatives proposées. Le Plan d'aménagement des espaces marins adopté constituait l'Alternative 1 avancée. Sur la base de motivations complémentaires (en ce compris des alternatives non retenues) mentionnées dans le Plan d'aménagement des espaces marins adopté, une alternative supplémentaire (Alternative 2) a été définie.

D'une part, l'évaluation des alternatives a été effectuée à un niveau plus stratégique, les options stratégiques spatiales des différentes alternatives ayant été comparées aux objectifs avancés dans le Plan d'aménagement des espaces marins à l'horizon 2020, sur le plan de l'environnement, de la sécurité et

alternatieven werden getoetst aan de vooropgestelde doelstellingen van het Marien Ruimtelijk Plan voor de planhorizon 2020, op vlak van milieu, veiligheid en sociale, culturele en wetenschappelijke aspecten. Anderzijds werden de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie (nulalternatief) afgewogen.

2. Integratie van de resultaten van het milieueffectenrapport (plan-MER) in het Marien Ruimtelijk Plan (MRP)

2.1 Milieueffectenrapport

2.1.1. Uitwerken van het milieueffectenrapport

De strategische milieubeoordeling integreert de milieuoverwegingen (naast de socio-economische overwegingen) tijdens de voorbereiding en vaststelling van plannen en programma's. In eerste instantie werd een ontwerpregister opgesteld, waarin de te onderzoeken milieueffecten en de methodologische aspecten voor dit onderzoek werden afgebakend. Dit register werd voorgelegd aan het adviescomité SEA, dat op 15 maart 2013 hierover uitspraak heeft gedaan. De door het adviescomité SEA op het ontwerpregister geformuleerde adviezen, werden bij de uitwerking van de strategische milieubeoordeling meegenomen.

In het plan-MER werden de positieve en negatieve effecten van de alternatieven beschreven. Hierbij werd een schaal- en detailniveau gehanteerd dat relevant is voor de ontwikkelde alternatieven, afgestemd op de concreetheid waarmee de beoogde toestanden werden geformuleerd.

In totaal werden 11 effecten gedefinieerd als mogelijks significant : bodemverstoring (incl. turbiditeit), wijziging fysische processen (incl. erosie, hydrodynamica), impact op klimaat, wijziging geluidsklimaat, productie EMV, impact op biodiversiteit, verstoring zeevogels, impact op scheepvaart (incl. olieverontreiniging), risico's ten gevolge van klimaatverandering, wijziging zeezicht en druk op de beschikbare ruimte. Per effect werd het studiegebied afgebakend, de actuele en toekomstige situatie beschreven, een effectbeoordeling gegeven en voorstellen gedaan tot milderende maatregelen en monitoring.

Door de verscheidenheid aan activiteiten en mogelijke milieueffecten is het niet steeds evident om een duidelijke keuze te maken tussen de voorliggende alternatieven. Afhankelijk van het beschouwde effect kan de voorkeur uitgaan naar een bepaald alternatief. Hoewel het niet-weerhouden alternatief 2 bijvoorbeeld meer garanties biedt voor natuurbescherming door het volledig vrijwaren van bodemberoerende visserij in het Habitatrichtlijngebied 'Vlaamse Banken', en een grotere bijdrage levert tot de reductie van broeikasgassen door het voorzien van een bijkomende windmolenzone, betekent de keuze voor uitbreiding van bepaalde activiteiten binnen

des aspects sociaux, culturels et scientifiques. D'autre part, les alternatives ont été évaluées par rapport à la situation de référence (alternative zéro).

2. Intégration des résultats du rapport sur les incidences environnementales (RIE du plan) dans le plan d'aménagement des espaces marins (PAEM)

2.1 Rapport sur les incidences environnementales

2.1.1. Elaboration du rapport sur les incidences environnementales

L'évaluation environnementale stratégique intègre les considérations environnementales (outre les considérations socio-économiques) lors de la préparation et l'établissement des plans et programmes. Tout d'abord, un projet de registre a été établi, dans lequel les incidences environnementales à étudier et les aspects méthodologiques de cette étude ont été délimités. Ce registre a été soumis au comité d'avis SEA, qui s'est prononcé à cet égard le 15 mars 2013. Les avis formulés par celui-ci sur le projet de registre ont été pris en compte lors de l'élaboration de l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement.

Le RIE du plan décrit les effets positifs et négatifs des alternatives. A cet égard, on a utilisé un niveau d'échelle et de détail pertinent pour les alternatives développées, en concordance avec le degré de concrétude avec lequel des situations envisagées ont été formulées.

Au total, 11 incidences ont été définies comme étant potentiellement pertinentes : perturbation du sol (y compris la turbidité), modification de processus physiques (y compris l'érosion, l'hydrodynamique) l'impact sur le climat, modification de l'environnement sonore, production CEM, impact sur la biodiversité, perturbation oiseaux marins, impact sur la navigation (y compris la pollution par les hydrocarbures), risques par rapport aux changements climatiques, modification de la vue sur la mer et pression sur l'espace disponible. Pour chaque incidence, le domaine d'étude a été délimité, la situation actuelle et future a été décrite, une étude d'impact a été réalisée et des propositions ont été formulées en matière de mesures atténuantes et de monitoring.

En raison de la diversité des activités et des incidences environnementales potentielles, il n'est pas toujours évident d'opérer un choix clair entre les alternatives proposées. En fonction de l'incidence considérée, une alternative peut être préférée à une autre. Bien que l'alternative 2 non retenue offre par exemple davantage de garanties en termes de protection de la nature en ce qu'elle préserve totalement la zone Directive habitat 'Vlaamse Banken' de la pêche perturbant le fond marin et qu'elle apporte une contribution plus importante à la réduction des gaz à effet de serre en prévoyant une zone éolienne supplémentaire, le choix en faveur de

alternatief 2 (nieuwe windmolenzone, uitbreiding baggerlocaties, nieuwe zone voor zandontginning, bouw offshore haven, concessiezones energie-atollen ver van de kust) mogelijks een grotere milieudruk (grotere kans op verstoring fauna, aanvaringen, olieverontreiniging, etc.).

Gezien voorliggend onderzoek een plan-MER betreft, zal een gedetailleerde milieueffectbespreking en beoordeling van diverse nieuwe ontwikkelingen (o.a. energieatollen, havenuitbreidingen) dienen te gebeuren op projectniveau (project-MER). Uitgaande van het voorzorgsprincipe en afweging van alle beleidskeuzes, geniet het voorliggende MRP (alternatief 1) vaker de voorkeur, boven het niet-weerhouden alternatief 2.

Op strategisch niveau kan wel een duidelijke afweging gebeuren ten opzichte van de vooropgestelde doelstellingen. Over de grote lijn kan er voldoende garantie gegeven worden dat zowel op vlak van milieu en veiligheid beide alternatieven voldoen. Een groter probleem stelt zich op vlak van garanties voor de nodige ruimte voor alle economische activiteiten op zee. De vraag kan gesteld worden of in alternatief 2 het verbod voor visserij in het volledige natuurgebied 'Vlaamse Banken' niet al te grote beperkingen oplegt voor de sector en de leefbaarheid hierdoor in gedrang komt. Anderzijds biedt deze doorgedreven vorm van beperking op bodemberoerende visserijtechnieken misschien de enige garantie voor de leefbaarheid van het Noordzee ecosysteem. Verder onderzoek is hiervoor zeker aangewezen. Alternatief 2 voorziet ook beperkingen voor toeristische-recreatieve activiteiten tot specifieke zones. Meer informatie over de zones is echter niet gekend (gezien alternatief 2 een niet-weerhouden alternatief is, en bijgevolg niet verder uitgewerkt). Tenslotte ondersteunt alternatief 2 niet expliciet de uitbouw van het Europees energiegrid. Vanuit economisch oogpunt geniet alternatief 1 daarom de voorkeur.

Op vlak van wetenschappelijke doelstellingen geniet het voorliggende MRP (alternatief 1) de voorkeur daar hier geen beperkingen opgelegd worden en onderzoek mogelijk blijft over het volledige Belgische deel van de Noordzee.

2.1.2. Aanpassen MRP n.a.v. het milieueffectenrapport

Het milieueffectenrapport werd in rekening gebracht door het opnemen van het aangenomen marien ruimtelijk plan (MRP) als alternatief binnen het plan-MER, en dit alternatief af te wegen ten opzichte van de referentiesituatie (nulalternatief). Op basis van het milieueffectenrapport geniet het voorliggend ontwerpplan (alternatief 1) zoals goedgekeurd door de regering globaal de voorkeur boven het niet-weerhouden alternatief 2. Het voorliggend MRP wordt als basis behouden voor het

l'extension de certaines activités prévue dans l'alternative 2 (nouvelle zone éolienne, extension lieux de dragage, nouvelle zone pour extraction de sable, construction port offshore, zones de concession atolls énergétique loin de la côte) pourrait entraîner une pression accrue sur l'environnement (risque accru de perturbation de la faune, collisions, pollution par les hydrocarbures, etc.).

Dès lors que l'étude en revue concerne un RIE de plan, il y aura lieu de procéder à un examen détaillé des incidences environnementales et à une évaluation de divers nouveaux développements (e.a. atolls énergétique, extensions portuaires) au niveau de chaque projet (RIE de projet). En partant du principe de précaution et d'une évaluation de toutes les options stratégiques, le présent PAEM (alternative 1) est plus souvent préférable à l'alternative 2 non retenue.

En revanche, au niveau stratégique, une évaluation précise peut être réalisée par rapport aux objectifs préconisés. Dans l'ensemble, des garanties suffisantes peuvent être données quant au fait que les deux alternatives sont valables tant sur le plan de l'environnement qu'en termes de sécurité. Un problème plus sérieux se pose quant aux garanties offertes en ce qui concerne l'espace nécessaire pour toutes les activités économiques en mer. On peut se poser la question de savoir si l'interdiction de toute pêche dans l'ensemble de la zone naturelle 'Vlaamse Banken', prévue dans l'alternative 2, n'impose pas des restrictions exagérées au secteur, compromettant ainsi la viabilité. D'autre part, cette forme poussée de limitation de techniques de pêche perturbant le sol offre peut-être la seule garantie de viabilité pour l'écosystème de la mer du Nord. A cet égard, des recherches plus poussées sont certainement indiquées. L'alternative 2 prévoit également de limiter les activités touristiques et récréatives à des zones spécifiques. On ne dispose toutefois pas d'informations plus détaillées sur les zones (dès lors que l'alternative 2 n'a pas été retenue et qu'elle n'a donc pas été élaborée plus avant). Enfin, l'alternative 2 ne soutient pas explicitement le développement de le réseau énergétique européen. D'un point de vue économique, l'alternative 1 est donc à préférer.

Sur les plan des objectifs scientifiques, le présent PAEM (alternative 1) a la préférence dès lors qu'il n'impose pas de restrictions et que la recherche reste possible sur l'ensemble de la partie belge de la mer du Nord.

2.1.2. Adaptation PAEM en fonction du rapport sur les incidences environnementales

Le rapport sur les incidences environnementales a été pris en compte en intégrant le plan d'aménagement des espaces marins (PAEM) adopté comme alternative dans le RIE de plan et en évaluant

Koninklijk Besluit tot vaststelling van het Marien Ruimtelijk Plan.

2.2. De raadpleging van het publiek

2.2.1. Raadpleging van instanties

Overeenkomstig de wet van 13 februari 2006, werden vijf instanties geraadpleegd : het Adviescomité SEA, de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling en de gewestregeringen. Bijkomstig werd in het kader van het marien ruimtelijk plan, overeenkomstig artikel 4, § 2 van het Koninklijk Besluit 13 november 2012 betreffende de instelling van een raadgevende commissie en de procedure tot aanneming van een marien ruimtelijk plan in de Belgische zeegebieden ook de Structuur Kustwacht geraadpleegd (aangeschreven op 27/06/2013), alsook elk instantie nuttig geacht.

Het Adviescomité SEA (10/09/2013), de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (28/09/2013), de Structuur Kustwacht (18/09/2013), het Waalse Gewest (25/09/2013) en het Vlaamse Gewest (27/09/2013) zonden een advies.

Uit deze adviezen blijken voornamelijk volgende bezorgdheden rond :

- * de keuze van de alternatieven;
- * het niet voldoende specificeren van de gehanteerde methodologie o.a. voor het kwantificeren van cumulatieve effecten, het komen tot een eindbeoordeling van de alternatieven;
- * de nood voor het vastleggen van een aanvaardbaar veiligheidsniveau;
- * het niet gedetailleerd bestuderen van bepaalde effecten zoals de mogelijke luchtverontreiniging door scheepvaart; en
- * de bezorgdheid rond effecten gebonden aan nieuwe ontwikkelingen (energie atollen, havenuitbreiding, stopcontact op zee).

De adviezen, reacties en commentaren, samen met de respectievelijke antwoorden zijn beschikbaar op de website van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu (www.consult-leefmilieu.be/www.consult-environnement.be).

2.2.2. Publieksraadpleging

Overeenkomstig het Koninklijk Besluit 13 november 2012 betreffende de instelling van een raadgevende commissie en de procedure tot aanneming van een marien ruimtelijk plan in de Belgische zeegebieden en de wet van 13 februari 2006, vond er van 2 juli 2013 tot en met 29 september 2013 een raadpleging van het publiek plaats over het 'Ontwerp Marien Ruimtelijk Plan' en de 'Strategische milieubeoordeling van het ontwerp Marien Ruimtelijk Plan'.

De publieksraadpleging met betrekking tot het 'Ontwerp Marien Ruimtelijk Plan' en de 'Strategische milieubeoordeling van het ontwerp Marien Ruimtelijk Plan' werd op volgende manieren bekend gemaakt :

- * Publicatie in het Belgisch Staatsblad op 17 juni

cette alternative en fonction de la situation de référence (alternative zéro). Sur la base du rapport sur les incidences environnementales, le présent projet de plan (alternative 1) tel qu'approuvé par le gouvernement, est globalement préférable à l'alternative 2 non retenue. Le présent PAEM est maintenu comme base pour l'arrêté royal fixant le plan d'aménagement des espaces marins.

2.2. La consultation du public

2.2.1. Consultation de diverses instances

Conformément à la loi du 13 février 2006, cinq instances ont été consultées : le comité d'avis SEA, le Conseil fédéral du développement durable et les gouvernements régionaux. Accessoirement, dans le cadre du plan d'aménagement des espaces marins, la Structure Garde côtière a également été consultée, et ce conformément à l'article 4, § 2 de l'arrêté royal du 13 novembre relatif à l'institution d'une commission consultative et à la procédure d'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins dans les espaces marins belges (consultée le 27/06/ 2013), ainsi que toute instance jugée utile.

Le comité d'avis SEA (10/09/2013), le Conseil fédéral du développement durable (28/09/2013), la Structure Garde côtière (18/09/2013), la Région wallonne (25/09/2013) et la Région flamande (27/09/2013) ont transmis un avis.

Ces avis font surtout apparaître les préoccupations suivantes :

- * le choix des alternatives;
- * le fait de ne pas spécifier suffisamment la méthodologie utilisée notamment pour la quantification des effets cumulatifs, pour aboutir à une évaluation finale des alternatives;
- * le besoin de fixer un niveau de sécurité acceptable;
- * l'examen non détaillé de certaines incidences, telles que la pollution éventuelle de l'air par la navigation; et
- * la préoccupation relative aux incidences liées à de nouveaux développements (atolls énergétique, extension portuaire, prise de courant en mer).

Les avis, réactions et commentaires, ainsi que les réponses respectives sont disponibles sur le site web du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DG Environnement (www.consult-leefmilieu.be/www.consult-environnement.be).

2.2.2. Consultation du public

Conformément à l'arrêté royal du 13 novembre relatif à l'institution d'une commission consultative et à la procédure d'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins dans les espaces marins belges et à la loi du 13 février 2006, une consultation du public sur le " Projet de Plan d'aménagement des espaces marins " et " l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement du Projet de Plan

2013;

* Aankondiging op de Federale Portalsite vanaf 17 juni 2013;

* Aankondiging op de website van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu - Dienst Marien Milieu vanaf 2 juli 2013;

* Aanschrijven van een 35-tal instanties uit de stakeholder databanken van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu - Dienst Marien Milieu op 2 juli 2013.

* Overeenkomstig Artikel 4, § 3 van het voornoemde koninklijk besluit van 13 november 2012 werd een openbare overlegvergadering georganiseerd op 9 juli 2013.

In totaal werden naar aanleiding van de publieksraadpleging 140 opmerkingen en voorstellen ontvangen, gemaakt door privépersonen, overheden, federaties en bedrijven.

Uit deze reacties komen vooral bezorgdheden m.b.t. beperkingen visserij, onvoldoende detaillering impact ten gevolge van de ontwikkeling van nieuwe activiteiten zoals de energie atollen, het stopcontact op zee en de havenuitbreidingen op het sedimenttransport, voor het zeezicht en voor de toegankelijkheid en veiligheid van de scheepvaart naar voor.

De adviezen, reacties en commentaren, samen met de respectievelijke antwoorden zijn beschikbaar op de website van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu (www.consult-leefmilieu.be/www.consult-environnement.be).

2.2.3. Raadplegingen in internationaal kader

Overeenkomstig het Koninklijk Besluit 13 november 2012 betreffende de instelling van een raadgevende commissie en de procedure tot aanneming van een marien ruimtelijk plan in de Belgische zeegebieden, de wet van 13 februari 2006, en conform het advies van het SEA Comité werden ook andere Europese lidstaten die partij zijn van het ESPOO verdrag (25/02/1991) geraadpleegd, meer bepaald Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk (aangeschreven op 28 juni 2013).

Zowel Nederland (2 oktober 2013), Frankrijk (11 oktober 2013) als het Verenigd Koninkrijk (26 september 2013) bezorgden hun opmerkingen.

Uit deze adviezen komen vooral bezorgdheden m.b.t. onvoldoende detaillering impact ten gevolge van de ontwikkeling van nieuwe activiteiten zoals de energie atollen, het stopcontact op zee en de havenuitbreidingen op het sedimenttransport en beperkingen voor visserij naar voor. Ook wordt het belang aangehaald van onderzoek naar cumulatieve effecten van windparken.

De adviezen, reacties en commentaren, samen met

d'aménagement des espaces marins " a eu lieu entre le 2 juillet 2013 et le 29 septembre 2013 inclus.

La consultation du public sur le " Projet de Plan d'aménagement des espaces marins " et " l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement du Projet de Plan d'aménagement des espaces marins a été annoncée selon les modalités suivantes :

* Publication au Moniteur belge le 17 juin 2013;

* Annonce sur le portail fédéral à partir du 17 juin 2013;

* Annonce sur le site web du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DG Environnement - Service Milieu marin à partir du 2 juillet 2013;

* Prise de contact par courrier, le 2 juillet 2013, avec quelque 35 instances issues des banques de données " parties prenantes " du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DG Environnement - Service Milieu marin.

* Conformément à l'article 4, § 3 de l'arrêté royal précité du 13 novembre 2012, une réunion de concertation publique a été organisée le 9 juillet 2013.

Au total, 140 remarques et propositions ont été reçues à la suite de la consultation du public. Celles-ci ont été formulées par des personnes privées, des autorités publiques, des fédérations et des entreprises.

Ces réactions font surtout apparaître des préoccupations concernant les restrictions imposées à la pêche, le manque de détails quant à l'impact du développement de nouvelles activités, telles que les atolls énergétique, la prise de courant en mer et les extensions portuaires, sur le transport de sédiments, sur la vue sur la mer et sur l'accessibilité et la sécurité de la navigation.

Les avis, réactions et commentaires, ainsi que les réponses respectives sont disponibles sur le site web du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DG Environnement (www.consult-leefmilieu.be/www.consult-environnement.be).

2.2.3. Consultations dans le cadre international

Conformément à l'arrêté royal du 13 novembre relatif à l'institution d'une commission consultative et à la procédure d'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins dans les espaces marins belges et à la loi du 13 février 2006, et conformément à l'avis du Comité SEA, d'autres Etats membres européens, parties à la Convention ESPOO (25/02/1991) ont également été consultés, notamment les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni (consultés le 28 juin 2013).

Tant les Pays-Bas (2 octobre 2013), la France (11 octobre 2013) que le Royaume-Uni (26 septembre 2013) ont transmis leurs remarques.

de respectievelijke antwoorden zijn beschikbaar op de website van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DG Leefmilieu (www.consult-leefmilieu.be/www.consult-environnement.be).

3. Aanpassen Marien Ruimtelijk Plan n.a.v. de uitgebrachte adviezen en inspraakreacties

Rekening houdend met de resultaten van de raadplegingen werd het ontwerp van Marien Ruimtelijk Plan aangepast.

Betreffende de scheepvaart en baggerstorten worden een aantal aanpassingen verricht op basis van de publieksconsultatie, zoals de 'opwaardering' van de Westpit 2-route'.

Wat betreft de voorwaarden voor het gebruik van de reservatiezone voor het storten van baggerspecie wordt de formulering inzake aangepast zodat er slechts één zone kan worden aangeduid, dat de terugvloeï verminderd, dat de grootte van de stortplaats dezelfde is als de te vervangen zone en dat de impact op de visgronden minimaal is.

Betreffende energie, kabels en pijpleidingen wordt in het geval van een overlap tussen de corridor voor pijpleidingen en kabels en zandwinning verduidelijkt dat de eerstgenoemde activiteit primeert maar wordt de impact zoveel als mogelijk beperkt.

De zone voor een installatie voor het transport van elektriciteit ('stopcontact op zee') wordt een zone voor een domeinconcessie voor een installatie voor het transport van elektriciteit. Met andere woorden, voor deze installatie kan een concessie worden aangevraagd. Ook wordt deze zone waarbinnen de concessie kan worden aangevraagd verkleind in oppervlakte.

Inzake de zone domeinconcessie voor installaties voor energie-opslag (energie-atol) ter hoogte van de Wenduinebank wordt op basis van de ontvangen reacties de zone circa 1000 meter verschoven naar het westen en wordt gebied waarbinnen concessie kan worden aangevraagd beperkter in oppervlakte.

Bijkomend wordt gesteld in artikel 7, § 5 dat voor de installaties voor energie-opslag binnen de speciale beschermingszones toegelaten worden voor zover de actieve natuurbeheersmaatregelen zoals vermeld in artikel 8, § 6 van het Koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan, rekening houdend met de te beschermen soorten van de respectievelijke speciale beschermingszone. Hiermee wordt expliciet de noodzaak verwoord om de natuurbeheersmaatregelen die moeten genomen worden in artikel 8 te koppelen aan de te beschermen soorten van de betreffende SBZ. Dit is een bijkomende voorwaarde om een energie-atol te kunnen aanleggen en een extra natuurbeschermingsmaatregel voor het vogelrichtlijngebied.

Voor recreatieve visserij worden de uitzonderingen

Ces avis font surtout apparaître des préoccupations concernant le manque de détails quant à l'impact du développement de nouvelles activités, telles que les atolls énergétique, la prise de courant en mer et les extensions portuaires, et les restrictions imposées à la pêche. On insiste aussi sur l'importance d'étudier les effets cumulatifs des parcs éoliens.

Les avis, réactions et commentaires, ainsi que les réponses respectives, sont disponibles sur le site web du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DG Environnement (www.consult-leefmilieu.be/www.consult-environnement.be).

3. Adaptation plan d'aménagement des espaces marins en fonction des résultats des consultations

Le projet plan d'aménagement des espaces marins a été adapté sur la base des résultats des consultations.

S'agissant de la navigation et du déversement de boues de dragage, un certain nombre d'adaptations sont réalisées sur la base de la consultation du public, telles que la "revalorisation" de la route Westpit 2.

En ce qui concerne les conditions d'utilisation de la zone de réservation pour le déversement de boues de dragage, la formulation y afférente est adaptée de sorte qu'une zone seulement puisse être désignée, que le reflux diminue, que la taille du lieu de déversement soit la même que la zone à remplacer et que l'impact sur les pêcheries soit minimal.

Concernant l'énergie, les câbles et les pipelines, en cas de chevauchement entre le corridor pour pipelines et câbles et l'extraction de sable, il est précisé que la première activité citée prime, l'impact étant cependant limité au maximum.

La zone réservée à l'aménagement d'une installation de transport d'électricité ("prise de courant en mer"), devient une zone destinée à une concession domaniale pour une installation de transport d'électricité. Autrement dit, une concession peut être demandée pour cette installation. Par ailleurs, la zone dans laquelle la concession peut être demandée, voit sa taille réduite.

En ce qui concerne la zone concession domaniale pour installations de stockage d'énergie (atoll énergétique), située à hauteur du Wenduinebank, à la suite des réactions reçues, cette zone est déplacée de quelque 1000 mètres vers l'ouest et la zone dans laquelle une concession peut être demandée, voit sa taille réduite.

Accessoirement, l'article 7, § 5 dispose que des installations de stockage d'énergie sont autorisées au sein des zones de protection spéciales, pour autant que les mesures de gestion active de la nature visées à l'article 8, § 6 de l'arrêté royal fixant le plan d'aménagement des espaces marins, tiennent compte des espèces à protéger de la zone respective de protection spéciale. En ce faisant, on formule explicitement la nécessité de coupler les mesures de

op het verbod van het gebruik van bodemberoerende technieken in Vlaamse Banken uitgebreid naar :

- Visserij te voet en te paard. Hierbij mag bodemberoering wel;

- Recreatieve garnaalvisserij met boot. Hierbij kan toestemming worden gekregen onder voorwaarden (o.a. voor maximaal 6 jaar, voor 10 keer per jaar)

Tot slot werd voor aquacultuur gesuggereerd om de term 'geïntegreerd' weg te laten. Het bioremediërend effect dekt in principe alles. Die redenering wordt gevolgd en 'geïntegreerd' wordt weggelaten.

4. Milderende maatregelen en monitoring van de gevolgen van de implementatie van het marien ruimtelijk plan (MRP)

Verskillende maatregelen worden voorgesteld om de (in het plan - MER) beschreven effecten van het MRP te milderen voor bepaalde zones. Het gaat zowel om technische aanpassingen (o.a. schepen, gebruik natuurlijke materialen), gebruikte methodes (o.a. alternatieve visserijtechnieken, procedures voor heien), temporele beperkingen voor bepaalde activiteiten (o.a. verbod op heien palen voor windturbines, meetmasten en transformatorplatformen tussen 1 januari en 30 april om verstoring zeezoogdieren te vermijden). Een belangrijke groep maatregelen is gericht op het monitoren van bepaalde milieueffecten (o.a. EMV, geluidsproductie, sedimentatie, niet-inheemse soorten) om de resultaten in het plan-MER al dan niet te bevestigen of om leemtes in de kennis te beperken.

Een deel van deze maatregelen zijn reeds onderdeel van lopende vergunningen (o.a. windparken op zee, baggeractiviteiten, zand- en grindwinning). Anderen maken deel uit van het voorliggend marien ruimtelijk plan.

De belangrijkste maatregel is echter het feit dat het Marien Ruimtelijk Plan om de zes jaar dient herzien te worden, waarbij rekening kan worden gehouden met eventuele evoluties die zich ondertussen hebben voorgedaan en op basis van de lopende monitoringsprogramma's.

De finale versie van het marien ruimtelijk plan, het milieueffectenrapport en de adviezen, reacties en commentaren die werden ontvangen tijdens de publieksconsultatie, samen met de respectievelijke antwoorden zijn beschikbaar op de portaalsite van de Federale Overheidsconsultatie Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu (www.consult-leefmilieu.be / www.consult-environnement.be en via www.belgium.be).

gestion de la nature, à prendre en vertu de l'article 8, aux espèces à protéger de la ZPS. Il s'agit d'une condition supplémentaire pour pouvoir aménager un atoll énergétique et d'une mesure supplémentaire de protection de la nature pour la zone directive oiseaux.

Pour la pêche récréative, les dérogations à l'interdiction d'utilisation de techniques perturbant le fond marin dans les Vlaamse Banken sont élargies à :

- La pêche récréative à pied et à cheval, où la perturbation du fond marin est autorisée;

- La pêche récréative à la crevette. A cet égard, une autorisation peut être obtenue sous certaines conditions (e.a. pour maximum 6 ans et 10 fois par an)

Enfin, en ce qui concerne l'aquaculture, il a été suggéré de laisser tomber la notion "intégrée". L'effet bioremediant couvre en principe tout. Ce raisonnement est suivi et le terme "intégrée" est supprimé.

4. Mesures atténuantes et monitoring des conséquences de la mise en oeuvre du plan d'aménagement des espaces marins (PAEM)

Diverses mesures sont proposées (dans le RIE de plan) pour atténuer les effets décrits du PAEM dans certaines zones. Il s'agit tant d'adaptations techniques (e.a. navires, utilisation de matériaux naturels) et de méthodes utilisées (e.a. techniques de pêche alternatives, procédures pour enfoncer les pilotis) que de restrictions temporelles pour certaines activités (e.a. interdiction d'enfoncer des pieux pour l'aménagement d'éoliennes, de bornes de mesures et de plateformes de transformation entre le 1er janvier et le 30 avril afin de ne pas perturber les mammifères marins). Un groupe important de mesures vise le monitoring de certaines incidences environnementales (e.a. CEM, production sonore, sédimentation, espèces non-indigènes) en vue de confirmer ou non les résultats cités dans le RIE de plan ou de limiter les lacunes dans les connaissances.

Une partie de ces mesures sont déjà prévues dans les autorisations en cours (e.a. éoliennes en mer, activités de dragage, extraction de sable et de gravier). D'autres font partie du présent plan d'aménagement des espaces marins.

La mesure principale concerne cependant le fait que le Plan d'aménagement des espaces marins doit être revu tous les six ans; à cet égard les évolutions qui se seront éventuellement produites entretemps ainsi que les programmes de monitoring en cours pourront être pris en compte.

La version finale du plan d'aménagement des espaces marins, le rapport sur les incidences environnementales et les avis, réactions et commentaires reçus dans le cadre de la consultation du public, ainsi que les réponses respectives sont disponibles sur le site portail du Service public fédéral

Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement - Service Milieu marin (www.consult-environnement.be/www.consult-leefmilieu.be et via www.belgium.be).

4 APRIL 2014. - Wet betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water

4 AVRIL 2014. - Loi relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° vondsten: elke ontdekking van sporen van menselijke aanwezigheid met een cultureel, historisch of archeologisch karakter die zich deels of volledig, tijdelijk of permanent onder water bevinden, met name:

vindplaatsen, structuren, gebouwen, voorwerpen en menselijke resten alsook hun archeologische en natuurlijke context;

schepen, luchtvaartuigen, andere vervoermiddelen of delen daarvan met hun vracht of inhoud alsook hun archeologische en natuurlijke context;

prehistorische voorwerpen;

en waarvan de ontdekker redelijkerwijze kan vermoeden dat het cultureel erfgoed onder water is en die nog niet geregistreerd werden overeenkomstig artikel 7;

2° schepen en luchtvaartuigen van een staat: oorlogsschepen en andere schepen of luchtvaartuigen die het eigendom waren van een staat of onder zijn gezag stonden, die op het tijdstip dat ze zonken uitsluitend werden gebruikt ten behoeve van niet-commerciële doeleinden van openbare dienstverlening en die als dusdanig zijn geïdentificeerd en die voldoen aan de begripsomschrijving van cultureel erfgoed onder water;

3° vinder: de natuurlijk persoon die de vondst heeft gemeld overeenkomstig artikel 5, § 1;

4° verdrag: het verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water, aangenomen te Parijs op 2 november 2001;

5° de minister: de minister tot wiens bevoegdheid het cultureel erfgoed onder water behoort;

6° UNESCO: de Organisatie van de Verenigde Naties voor Onderwijs, Wetenschap en Cultuur;

7° werkzaamheden: activiteiten waarvan het cultureel erfgoed onder water hoofdzakelijk het voorwerp is en die het erfgoed fysiek kunnen aantasten of er rechtstreeks of onrechtstreeks andere schade aan kunnen veroorzaken.

Art. 3. Deze wet is van toepassing op:

1° vondsten in de territoriale zee van België;

2° vondsten in de Belgische exclusieve economische zone en op het continentaal plat die zich ten minste 100 jaar onder water bevinden.

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° découvertes: toute découverte de traces d'existence humaine présentant un caractère culturel, historique ou archéologique qui sont immergées, partiellement ou totalement, périodiquement ou en permanence, et notamment :

a) les sites, structures, bâtiments, objets et restes humains, ainsi que leur contexte archéologique et naturel;

b) les navires, aéronefs, autres véhicules ou toute partie de ceux-ci, avec leur cargaison ou autre contenu, ainsi que leur contexte archéologique et naturel ;

c) les objets de caractère préhistorique; et dont la personne qui les découvre a de bonnes raisons de croire qu'il s'agit de patrimoine culturel subaquatique, non encore enregistré conformément à l'article 7;

2° navires et aéronefs d'Etat: les navires de guerre et autres navires ou aéronefs, qui appartenaient à un Etat ou opéraient sous son contrôle, étaient exclusivement utilisés, à l'époque où ils ont sombré, à des fins de service public non commercial, qui sont identifiés comme tels et qui répondent à la définition du patrimoine culturel subaquatique;

3° auteur de la découverte: la personne physique qui a signalé la découverte conformément à l'article 5, § 1er;

4° convention: la convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, adoptée à Paris le 2 novembre 2001;

5° le ministre: le ministre ayant dans ses attributions le patrimoine culturel subaquatique ;

6° UNESCO: l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture ;

7° intervention: activité ayant principalement pour objet le patrimoine culturel subaquatique et qui est susceptible de porter matériellement atteinte à ce patrimoine ou de lui causer tout autre dommage, directement ou indirectement.

Art. 3. La présente loi s'applique aux :

1° découvertes dans les limites de la mer territoriale belge ;

2° découvertes dans la zone économique exclusive belge et sur le plateau continental qui sont immergées depuis 100 ans au moins.

Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° wrakken en wrakstukken die onder het toepassingsgebied van het Internationaal Verdrag betreffende de verwijdering van wrakken, aangenomen te Nairobi op 18 mei 2007 vallen;

2° pijpleidingen en kabels die op de zeebodem liggen;

3° andere installaties dan pijpleidingen of kabels die zich op de zeebodem bevinden en die nog worden gebruikt.

Art. 5. § 1. Ieder die in de territoriale zee of de exclusieve economische zone of op het continentaal plat vondsten ontdekt, moet zijn vondst zonder verwijl melden aan de door de Koning aangewezen ontvanger van het cultureel erfgoed onder water. De meldingen gebeuren op elektronische wijze en de Koning bepaalt de elementen die moeten worden gemeld.

§ 2. De vondsten bedoeld in § 1, worden eigendom van de Belgische Staat, vanaf het ogenblik van de melding van de vondst overeenkomstig § 1.

In afwijking van het eerste lid blijven een schip of een luchtvaartuig van een staat of alle onderdelen hiervan eigendom van de staat die de eigenaar was op het ogenblik van zinken. De ontvanger van het cultureel erfgoed onder water pleegt overleg met de vlaggenstaat van het schip of luchtvaartuig van een staat met het oog op de bescherming ervan.

§ 3. Vondsten van menselijke resten worden respectvol bejegend.

Art. 6. § 1. Het is verboden zonder voorafgaande machtiging van de ontvanger van het cultureel erfgoed onder water vondsten intentioneel boven te halen

§ 2. Het is verboden om werkzaamheden te verrichten aan een schip of luchtvaartuig van een staat zonder toestemming van de vlaggenstaat.

In afwijking van het eerste lid kan de ontvanger van het cultureel erfgoed onder water een machtiging verlenen om werkzaamheden te verrichten aan schip of luchtvaartuig van een staat, zo nodig, nog voor er overleg met de vlaggenstaat heeft plaatsgevonden, indien hij van oordeel is dat er passende maatregelen moeten worden genomen om een onmiddellijk gevaar dat het gevolg is van menselijke activiteit of een andere oorzaak heeft, met inbegrip van plundering, af te wenden.

Art. 7. De ontvanger van het cultureel erfgoed onder water legt een elektronisch register van de vondsten aan gemeld overeenkomstig artikel 5, § 1, dat door iedereen kan worden ingezien. In dit register kunnen ook vondsten worden opgenomen die reeds voor de inwerkingtreding van deze wet zijn ontdekt.

Art. 4. La présente loi ne s'applique pas aux :

1° épaves et débris d'épaves relevant du champ d'application de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 ;

2° pipelines et câbles, posés sur les fonds marins ;

3° installations autres que les pipelines ou câbles, placées sur les fonds marins et encore en usage.

Art. 5. § 1er. Quiconque fait une découverte dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive ou sur le plateau continental doit signaler sa découverte sans délai au receveur du patrimoine culturel subaquatique désigné par le Roi. Les notifications ont lieu par voie électronique et le Roi détermine les éléments à signaler.

§ 2. Les découvertes visées au § 1er deviennent la propriété de l'Etat belge, au moment de la notification de la découverte conformément au § 1er.

Par dérogation à l'alinéa 1er, un navire ou aéronef d'Etat ou toute partie de ceux-ci demeurent la propriété de l'Etat qui en était le propriétaire au moment du naufrage. Le receveur du patrimoine culturel subaquatique consulte l'Etat du pavillon du navire ou de l'aéronef d'Etat en vue de leur protection.

§ 3. Les découvertes de restes humains seront traitées avec respect.

Art. 6. § 1er. Toute remontée intentionnelle de découvertes à la surface est interdite sans autorisation préalable du receveur du patrimoine culturel subaquatique.

§ 2. Toute intervention sur un navire ou aéronef d'Etat est interdite sans autorisation de l'Etat du pavillon.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le receveur du patrimoine culturel subaquatique peut autoriser des interventions sur un navire ou aéronef d'Etat, au besoin, avant toute consultation de l'Etat du pavillon, s'il juge que des mesures opportunes doivent être prises en cas de danger immédiat du fait d'une activité humaine, ou d'une autre cause, notamment le pillage.

Art. 7. Le receveur du patrimoine culturel subaquatique tient un registre électronique des découvertes signalées conformément à l'article 5, § 1er, qui peut être consulté par tout un chacun. Dans ce registre peuvent également figurer des découvertes faites avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les découvertes pour lesquelles la divulgation d'informations peut comporter un danger ou un risque pour leur préservation, ne sont pas reprises dans le registre.

In afwijking van het eerste lid worden vondsten waarvan het bekendmaken van de informatie een gevaar of een risico kan opleveren voor het behoud van de vondst niet opgenomen in het register.

De Koning bepaalt de nadere regelen met betrekking tot het register van de vondsten bedoeld in het eerste lid.

Art. 8. § 1. De ontvanger van het cultureel erfgoed onder water stelt een onderzoeksrapport op met betrekking tot de vondsten gemeld overeenkomstig artikel 5, § 1, waarin hij een gemotiveerd advies geeft aan de minister over het feit of de vondst als cultureel erfgoed onder water kan worden beschouwd.

Na het advies van de ontvanger van het cultureel erfgoed onder water, bedoeld in het eerste lid, bepaalt de minister of de vondsten gemeld overeenkomstig artikel 5, § 1, cultureel erfgoed onder water zijn.

Voor het opstellen van het onderzoeksrapport bedoeld in het eerste lid, over vondsten bedoeld in artikel 3, 2°, pleegt de ontvanger in voorkomend geval overleg met de Staat die de verklaring bedoeld in artikel 9.5 van het verdrag ten aanzien van België heeft afgelegd.

§ 2. Indien de minister beslist dat de vondst gemeld overeenkomstig artikel 5, § 1, geen cultureel erfgoed onder water is, wordt de eigendom van de vondst gemeld overeenkomstig artikel 5, § 1, overgedragen aan de vinder, onverminderd het bepaalde in artikel 5, § 2, tweede lid.

Indien de eigendom van de vondst wordt overgedragen overeenkomstig het eerste lid, is artikel 6, § 1, niet meer van toepassing.

§ 3. De Koning kan cultureel erfgoed onder water in situ beschermen en zowel de maatregelen van individuele als van reglementaire aard nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan, mits een afweging van alle mogelijke impact van die maatregelen op de activiteiten in de omgeving en na advies van de Raadgevende Commissie bedoeld in artikel 5bis, § 3, van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

De bescherming in situ bedoeld in het eerste lid geniet de voorkeur boven het toestaan of uitvoeren van werkzaamheden aan het cultureel erfgoed onder water. Werkzaamheden aan cultureel erfgoed onder water dat in situ is beschermd worden enkel uitgevoerd na een machtiging door de ontvanger. Bij het verlenen van deze machtiging houdt de ontvanger rekening met de regels in de bijlage bij het verdrag.

Indien cultureel erfgoed onder water

Le Roi détermine les modalités relatives au registre des découvertes visé à l'alinéa 1er.

Art. 8. § 1er. Le receveur du patrimoine culturel subaquatique établit un rapport d'enquête sur les découvertes signalées conformément à l'article 5, § 1er, dans lequel il fournit un avis motivé au ministre sur le fait de savoir si la découverte peut être considérée comme patrimoine culturel subaquatique.

Suite à l'avis du receveur du patrimoine culturel subaquatique, visé à l'alinéa 1er, le ministre décide si les découvertes signalées conformément à l'article 5, § 1er, sont considérées comme patrimoine culturel subaquatique.

Pour rédiger le rapport d'enquête visé à l'alinéa 1er, sur les découvertes visées à l'article 3, 2°, le receveur se consulte, le cas échéant, avec l'Etat qui a fait la déclaration visée à l'article 9.5 de la Convention à la Belgique.

§ 2. Si le ministre décide que la découverte signalée conformément à l'article 5, § 1er, n'est pas considérée comme patrimoine culturel subaquatique, la propriété de la découverte notifiée conformément à l'article 5, § 1er, est transférée à l'auteur de la découverte, sans préjudice de l'article 5, § 2, alinéa 2.

Si la propriété de la découverte est transférée conformément à l'alinéa 1er, l'article 6, § 1er, n'est plus d'application.

§ 3. Après avis de la Commission Consultative visé à l'article 5bis, § 3, de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique, le Roi peut protéger le patrimoine culturel subaquatique in situ et prendre les mesures nécessaires, tant de nature individuelle que réglementaire, en vue de sa préservation, moyennant une évaluation de tout l'impact possible de ces mesures sur les activités alentour

La protection in situ visée à l'alinéa 1er est préférable à l'autorisation ou à la réalisation d'intervention sur le patrimoine culturel subaquatique. Des interventions sur le patrimoine culturel subaquatique protégé in situ ne peuvent être entreprises qu'après autorisation du receveur. Lors de la délivrance de cette autorisation, le receveur tient compte des règles reprises dans l'annexe à la Convention.

Si le patrimoine culturel subaquatique est protégé in situ conformément à l'alinéa 1er, les dispositions des articles 10, 11, 12 et 13 ne s'appliquent pas.

§ 4. Lorsque le patrimoine culturel subaquatique n'est pas protégé in situ conformément au § 3, les articles 10, 11, 12 et 13 sont applicables. L'ayant droit de la propriété est tenu d'entreposer, de conserver et de protéger le patrimoine culturel

overeenkomstig het eerste lid in situ wordt beschermd zijn de bepalingen van de artikelen 10, 11, 12 en 13 niet van toepassing.

§ 4. Wanneer het erfgoed onder water niet in situ wordt beschermd overeenkomstig § 3, zijn de artikelen 10, 11, 12 en 13 van toepassing. De rechtverkrijgende van de eigendom moet het cultureel erfgoed onder water opslagen, bewaren en beschermen met het oog op de conservering ervan op lange termijn.

Art. 9. De ontvanger van het cultureel erfgoed onder water zorgt ervoor dat het cultureel erfgoed onder water bekendgemaakt wordt via een website toegankelijk voor het publiek.

De ontvanger van het cultureel erfgoed onder water stelt de directeur-generaal van de UNESCO in kennis van het cultureel erfgoed onder water.

Art. 10. Indien een natuurlijk persoon of rechtspersoon binnen negen maanden na de bekendmaking van het cultureel erfgoed onder water overeenkomstig artikel 9, eerste lid, bewijst dat hij de eigenaar was van het cultureel erfgoed onder water op het ogenblik van zinken, kan hij het eigendomsrecht terug opeisen. Het bewijs van eigendom wordt geleverd aan de ontvanger.

Onverminderd het bepaalde in artikel 12, eerste lid, kan de Koning de eigendom van het cultureel erfgoed onder water overdragen aan de natuurlijk persoon of rechtspersoon bedoeld in het eerste lid nadat de natuurlijk persoon of rechtspersoon bedoeld in het eerste lid de kosten vergoedt die werden gemaakt met het oog op de bescherming van het cultureel erfgoed onder water.

Art. 11. Indien een openbaar bestuur, een instelling van openbaar nut of een erkend museum binnen negen maanden na de bekendmaking van het cultureel erfgoed onder water overeenkomstig artikel 9, eerste lid, te kennen geven dat zij eigenaar wensen te worden van het cultureel erfgoed onder water, kan de Koning de eigendom van het cultureel erfgoed onder water overdragen aan het openbaar bestuur, de instelling van openbaar nut of het erkend museum nadat zij de kosten vergoeden die werden gemaakt met het oog op de bescherming van het cultureel erfgoed onder water. De kennisgeving wordt gericht aan de ontvanger.

De datum vanaf wanneer de periode van 9 maanden bedoeld in artikel 10, eerste lid, en in artikel 11 een aanvang neemt, wordt vermeld bij de bekendmaking overeenkomstig het eerste lid.

Art. 12. Indien een natuurlijk persoon of rechtspersoon overeenkomstig artikel 10, eerste lid, bewijst dat hij de eigenaar is van het cultureel

subaquatique en vue de sa conservation à long terme.

Art. 9. Le receveur du patrimoine culturel subaquatique rend public le patrimoine culturel subaquatique via un site web accessible à tous.

Le receveur du patrimoine culturel subaquatique informe le directeur général de l'UNESCO du patrimoine culturel subaquatique.

Art. 10. Si une personne physique ou morale prouve dans les neuf mois suivant la publication du patrimoine culturel subaquatique conformément à l'article 9, alinéa 1er, qu'elle était la propriétaire du patrimoine culturel subaquatique au moment du naufrage, elle peut revendiquer le droit de propriété. Le titre de propriété est fourni au receveur.

Sans préjudice de l'article 12, alinéa 1er, le Roi peut transférer la propriété du patrimoine culturel subaquatique à la personne physique ou morale visée à l'alinéa 1er, après que celle-ci ait remboursé les frais engagés en vue de la préservation du patrimoine culturel subaquatique.

Art. 11. Si une administration publique, un organisme d'intérêt public ou un musée agréé font savoir dans les neuf mois suivant la publication du patrimoine culturel subaquatique conformément à l'article 9, alinéa 1er, qu'ils souhaitent devenir propriétaire du patrimoine culturel subaquatique, le Roi peut transférer la propriété du patrimoine culturel subaquatique à l'administration publique, à l'organisme d'intérêt public ou au musée agréé après qu'ils aient remboursé les frais engagés en vue de la préservation du patrimoine culturel subaquatique. La notification est adressée au receveur.

La date à laquelle débute la période de 9 mois visée à l'article 10, alinéa 1er, et à l'article 11 est précisée lors de la publication visée à l'alinéa 1er.

Art. 12. Si une personne physique ou morale prouve conformément à l'article 10, alinéa 1er, qu'elle est la propriétaire du patrimoine culturel subaquatique et si une administration publique, un organisme d'intérêt public ou un musée agréé font savoir qu'ils souhaitent devenir propriétaire conformément à l'article 11, le Roi peut transférer la propriété à l'administration publique, à l'organisme d'intérêt public ou au musée agréé après qu'ils ont indemnisé la personne physique ou morale à concurrence de la valeur du patrimoine culturel subaquatique, dont le montant est fixé de commun accord. La preuve de l'accord conclu en commun doit être présentée au receveur.

En cas de désaccord sur le montant de

erfgoed onder water en een openbaar bestuur, een instelling van openbaar nut of een museum te kennen geven dat zij eigenaar wensen te worden overeenkomstig artikel 11, kan de Koning de eigendom overgedragen aan het openbaar bestuur, de instelling van openbaar nut of het erkend museum nadat zij de natuurlijk persoon of rechtspersoon voor de waarde van het cultureel erfgoed onder water, waarvan het bedrag in onderling akkoord bepaald wordt, vergoed hebben. Het bewijs van het onderlinge akkoord wordt voorgelegd aan de ontvanger.

Indien er geen overeenstemming kan worden bereikt over het bedrag van de vergoeding bedoeld in het eerste lid, kan de Koning de eigendom overdragen aan de natuurlijk persoon of rechtspersoon overeenkomstig artikel 10, tweede lid.

Art. 13. Indien het cultureel erfgoed onder water niet wordt opgeëist door een natuurlijk persoon of een rechtspersoon overeenkomstig artikel 10, eerste lid, en geen openbaar bestuur, geen instelling van openbaar nut of geen erkend museum eigenaar wensen te worden van het cultureel erfgoed onder water overeenkomstig artikel 11 kan de Koning de eigendom overgedragen aan de vinder.

De vinder kan de eigendomsoverdracht bedoeld in het eerste lid weigeren.

Art. 14. Na afloop van de periode van 9 maanden bedoeld in artikel 10, eerste lid, en in artikel 11, eerste lid, maakt de ontvanger een voorstel over aan de Minister over de toepassing van de artikelen 10 tot en met 13.

Art. 15. Het is verboden om vondsten die niet in overeenstemming met deze wet werden bekomen te bezitten of te verhandelen.

Art. 16. Schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, kunnen niet worden ingezet voor werkzaamheden die strijdig zijn met het verdrag.

Art. 17. De inbreuken op de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot 2 jaar en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met één van deze straffen alleen.

Inbreuken op de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten met betrekking tot een schip of luchtvaartuig van een staat, worden gestraft met een gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar en een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro.

Art. 18. Vondsten die niet gemeld werden

l'indemnisation visée à l'alinéa 1er, le Roi peut transférer la propriété à la personne physique ou morale conformément à l'article 10, alinéa 2.

Art. 13. Si le patrimoine culturel subaquatique n'est pas réclamé par une personne physique ou morale conformément à l'article 10, alinéa 1er, et si aucune administration publique, aucun organisme d'intérêt public ou aucun musée agréé ne souhaite devenir propriétaire du patrimoine culturel subaquatique conformément à l'article 11, le Roi peut transférer la propriété à l'auteur de la découverte.

L'auteur de la découverte peut refuser le transfert de propriété visé à l'alinéa 1er.

Art. 14. Au terme de la période de 9 mois visée à l'article 10, alinéa 1er, et à l'article 11, alinéa 1er, le receveur fait une proposition au Ministre concernant l'application des articles 10 à 13 inclus.

Art. 15. Il est interdit de détenir ou de vendre des découvertes obtenues non conformément à la présente loi.

Art. 16. Les navires habilités à battre pavillon belge ne peuvent pas être utilisés pour des interventions contraires à la convention.

Art. 17. Les infractions aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de vingt-six à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution relatives à un navire ou aéronef d'Etat sont punies d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de vingt-six à cinq cents euros.

Art. 18. Les découvertes qui n'ont pas été signalées conformément à l'article 5, § 1er, et qui ont été obtenues ou vendues illégalement, sont confisquées.

Art. 19. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, en ce compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées à l'article 17.

Art. 20. La loi du 9 avril 2007 relative à la découverte et à la protection d'épaves est abrogée.

Art. 21. Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

overeenkomstig artikel 5, § 1, en die onrechtmatig in bezit genomen werden of verhandeld werden, worden verbeurd verklaard.

Art. 19. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op inbreuken vermeld in artikel 17.

Art. 20. De wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken wordt opgeheven.

Art. 21. Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

- Aansluitende zone, 152
 Administratie der Douane en Accijnzen, 96, 101, 110
 Administration des Douanes et Accises, 96, 101, 110, 114
 Aéronefs, 96, 101, 110, 152, 213, 331
 Afval, 152, 213
 Antarctica, 213
 Antarctique, 213
 Assistance, 5, 71, 114, 152, 268, 274
 Basislijn, 220, 243, 298
 Bescherming van het mariene milieu, 152, 220, 243, 268, 289, 298, 331
 Bijstand, 114, 268, 274
 BMM, 220, 243
 Câbles, 105, 114, 277, 298, 331
 Capitaine, 5, 71, 114, 152, 213, 235, 239, 268, 274
 Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, 70, 71
 Code ISPS, 224
 Cultureel erfgoed onder water, 331
 Déchets, 114, 152, 213
 Détroits, 5
 Droogvallende bodemverheffingen, 114, 150
 Eolienne, 277, 298
 Epaves, 114, 152, 331
 Exclusieve economische zone, 101, 105, 110, 152, 192, 268, 281, 331
 Federale politie, 71, 96, 101, 110, 114, 224, 254
 Federale procureur, 235
 Flagrant délit, 96, 101, 110, 235, 281
 Fonds marins, 289, 331
 Garde côtière, 268, 298
 Gebied, 114, 213, 220, 224, 243, 277, 298
 Haute mer, 101, 114, 152, 239, 281
 Haven, 114, 220, 298
 Heterdaad, 96, 101, 110, 235, 281
 Iles artificielles, 105, 277, 298
 Iles artificielles,, 105, 277, 298
 Infrastructures critiques, 254
 Internationale Zeebodemautoriteit, 289
 ISPS-Code, 224
 Juge d'instruction, 235
 Kabels, 105, 114, 298, 331
 Kapitein, 5, 71, 114, 152, 213, 235, 239, 268, 274
 Kritieke infrastructures, 254
 Kunstmatige eilanden, 105, 277, 298
 Kuststaat, 152
 Kustwacht, 268, 298
 Levende rijkdommen, 105, 152, 213, 268, 289, 298
 Ligne de base, 298
 Loi maritime, 5
 luchtvaartuigen, 114, 152, 213, 277, 331
 Marien reservaat, 220, 298
 Marien ruimtelijk plan, 152, 220, 298
 Maritieme beveiliging, 224, 254
 Menselijke resten, 331
 Mer territoriale, 96, 101, 105, 110, 114, 150, 152, 243, 268, 281, 289, 298, 331
 Navire battant pavillon belge, 235, 239
 Navires de guerre, 114, 152, 213, 239, 277, 331
 OCAD, 224, 254
 OCAM, 224, 254
 Oceaanbodem, 289
 Onderzoeksrechter, 235
 Onschuldige doorvaart, 152
 Oorlogsschepen, 114, 152, 213, 239, 277, 331
 Parc d'éoliennes, 277
 Passage inoffensif, 152
 Patrimoine culturel subaquatique, 331
 Pêche, 5, 70, 71, 96, 101, 105, 110, 114, 152, 192, 213, 281, 298
 Pijpleidingen, 105, 152, 254, 277, 298, 331
 Pipelines, 105, 152, 277, 298, 331
 Piraterie, 71, 235, 239
 Piraterij, 71, 235, 239
 Plan d'aménagement des espaces marins, 152, 220, 277, 298
 Plateau continental, 105, 152, 268, 289, 298, 331
 Police fédérale, 71, 96, 101, 110, 114, 152, 254
 Police maritime, 71, 96, 101, 110, 114, 152
 Pollution, 5, 105, 114, 152, 213, 243, 268, 289, 298
 Procureur fédéral, 235
 Protection du milieu marin, 152, 220, 243, 268, 289, 298, 331
 Région flamande, 101, 114, 152, 243, 268, 298
 Réserve marine, 220, 298
 Ressources biologiques, 101, 105, 152
 Ressources biologiques de la mer, 101, 105, 152
 Restes humains, 331
 Schip dat de Belgische vlag voert, 235, 239
 Sécurité de la navigation, 71, 114, 152, 239, 298
 Soevereiniteit, 105, 289
 Souveraineté, 105, 289
 Sûreté maritime, 224, 254
 Territoriale zee, 96, 101, 105, 110, 114, 150, 152, 243, 268, 281, 289, 298, 331
 Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, 70
 UGMM, 220, 243
 Veiligheid van de scheepvaart, 71, 114, 152, 239, 298
 Verontreiniging, 5, 105, 114, 152, 213, 268, 289
 Visserij, 298
 Visserijzone, 110
 Vlaams Gewest, 101, 114, 152, 243, 268, 298
 Vlaggenstaat, 281, 331
 Volle zee, 101, 152, 239, 281
 Windmolen, 277
 windmolenparkzone, 277, 298

Zeevaartpolitie, 96, 101, 110, 114, 152
Zeewet, 5
Zone, 101, 105, 110, 114, 152, 213, 220, 224, 243,
268, 277, 281, 298, 331

Zone de pêche, 110
Zone économique exclusive, 101, 105, 110, 152,
192, 268, 281, 331