# LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS
# WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C − 2019/12565]

### 8 MAI 2019. — Loi introduisant le Code belge de la Navigation

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

La Chambre des représentants a adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

### CHAPITRE 1er. — DISPOSITION GÉNÉRALE

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

### CHAPITRE 2. – LE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

**Art. 2.** Les dispositions suivantes forment le Code belge de la Navigation :

Code belge de la Navigation

LIVRE 1er. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE 1er. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 1er. — *Notions*

**Art. 1.1.1.1. Sources de droit de la navigation**

§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :

1° « la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;

2° « la Convention sur la compétence pénale en matière d'abordage 1952 » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;

3° « la Convention sur les Abordages 1910 » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910 et approuvée par la loi du 14 septembre 1911;

4° « la Convention sur les Abordages 1960 » : la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, faite à Genève le 15 mars 1960;

5° « l'Accord ADN » : l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, fait à Genève le 26 mai 2000 et auquel la loi du 25 février 2013 a porté assentiment;

6° « la Convention AFS » : la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, faite à Londres le 5 octobre 2001 et à laquelle la loi du 16 février 2009 a porté assentiment;

7° « les Règles d'avarie commune IVR » : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article 7.1.4, § 3;

8° « la Convention sur l'assistance 1989 » : la Convention internationale sur l'Assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 et à laquelle la loi du 13 mai 2003 a porté assentiment;

9° « la Convention BUNKER » : la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001 et à laquelle la loi du 12 juillet 2009 a porté assentiment;

10° « la Convention BWM » : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et à laquelle la loi du 14 avril 2013 a porté assentiment;

11° « la Convention CDNI » : la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, aux Annexes 1 et 2, et aux Appendices I, II, III, IV et V, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996 et à laquelle la loi du 19 juin 2008 a porté assentiment;

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C − 2019/12565]

### 8 MEI 2019. — Wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

### HOOFDSTUK 1. — ALGEMENE BEPALING

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

### HOOFDSTUK 2. — HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

**Art. 2.** De hiernavolgende bepalingen vormen het Belgisch Scheepvaartwetboek :

Belgisch Scheepvaartwetboek

BOEK 1. — ALGEMENE BEPALINGEN

TITEL 1. — ALGEMENE BEPALINGEN

HOOFDSTUK 1. — *Begrippen*

**Art. 1.1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht**

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

1° "Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;

2° "Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Strafzaken) 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;

3° "Aanvaringsverdrag 1910" : het Internationaal Verdrag tot vaststelling van enige éénvormige regelen inzake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910 en goedgekeurd bij de wet van 14 september 1911;

4° "Aanvaringsverdrag 1960" : het Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, opgemaakt te Genève op 15 maart 1960;

5° "ADN-Verdrag" : het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, opgemaakt te Genève op 26 mei 2000 en waarmee ingestemd bij de wet van 25 februari 2013;

6° "AFS-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt te Londen op 5 oktober 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 16 februari 2009;

7° "Avarij-Grosse Regels IVR" : de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 7.1.4, § 3;

8° "Bergingsverdrag 1989" : het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989 en waarmee ingestemd bij de wet van 13 mei 2003;

9° "BUNKER-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, opgemaakt te Londen op 23 maart 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 12 juli 2009;

10° "BWM-Verdrag" : het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, opgemaakt te Londen op 13 februari 2004 en waarmee ingestemd bij de wet van 14 april 2013;

11° "CDNI-Verdrag" : het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, met de Bijlagen 1 en 2, en met de Aanhangsels, I, II, III, IV en V, opgemaakt te Straatsburg op 9 september 1996 en waarmee ingestemd bij de wet van 19 juni 2008;

12° « la Convention CLC 1992 » : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, avec Annexes, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, approuvée par la loi du 20 juillet 1976 et modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992, à laquelle la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;

13° « la Convention CLNI 2012 » : la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012;

14° « la Convention CMNI » : la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001 et à laquelle la loi du 29 juin 2008 a porté assentiment;

15° « la Convention COLREG » : la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972 et approuvés par la loi du 24 novembre 1975;

16° « la Convention CSC » : la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, avec Annexes, faite à Genève le 2 décembre 1972 et approuvée par la loi du 20 août 1981;

17° « le Règlement EMSA » : le Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime;

18° « la Convention FUND 1992 » : la Convention internationale de Bruxelles de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée par le Protocole de Londres de 1992, fait à Londres le 27 novembre 1992 et auquel la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;

19° « le Protocole FUND 2003 » : le Protocole de Londres de 2003 à la Convention FUND 1992, fait à Londres le 16 mai 2003 et auquel la loi du 6 octobre 2005 a porté assentiment;

20° « la Convention HNS 2010 » : la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec Annexes, faite à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres de 2010, fait à Londres le 30 avril 2010;

21° « le Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer » : le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution A.849(20) du 27 novembre 1997;

22° « le Code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer » : le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008;

23° « les Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer » : les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, approuvées par l'OMI par la Résolution LEG.3(91) du 27 avril 2006;

24° « la Convention de l'OMI » : la Convention portant création de l'Organisation maritime consultative internationale, avec Annexes, faite à Genève le 6 mars 1948 et approuvée par la loi du 26 juin 1951;

25° « la Convention INTERVENTION » : la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée par la loi du 29 juillet 1971;

26° « le Protocole INTERVENTION » : le Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, fait à Londres le 2 novembre 1973 et approuvé par la loi du 6 août 1982;

27° « le Code ISM » : le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), visé au chapitre IX de l'Annexe à la Convention SOLAS et approuvé par l'OMI par la Résolution A.741(18) du 4 novembre 1993;

28° « le Code ISPS » : le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, visé au chapitre XI-2 de l'Annexe à la Convention SOLAS;

29° « la Directive ISPS » : la Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports;

30° « le Règlement ISPS » : 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;

12° "CLC-Verdrag 1992" : het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, goedgekeurd bij de wet van 20 juli 1976 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992, waarmee ingestemd bij de wet van wet van 10 augustus 1998;

13° "CLNI-Verdrag 2012" : het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), opgemaakt te Straatsburg op 27 september 2012;

14° "CMNI-Verdrag " : het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 29 juni 2008;

15° "COLREG-Verdrag" : het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement, en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 en goedgekeurd bij de wet van 24 november 1975;

16° "CSC-Verdrag" : de Internationale Overeenkomst voor veilige containers en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 augustus 1981;

17° "EMSA-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid;

18° "FUND-Verdrag 1992" : het Internationaal Verdrag van Brussel van 1971 tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 1992, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en waarmee ingestemd bij de wet van 10 augustus 1998;

19° "FUND-Protocol 2003" : het Protocol van Londen van 2003 bij het FUND-Verdrag 1992, opgemaakt te Londen op 16 mei 2003 en waarmee ingestemd bij de wet van 6 oktober 2005;

20° "HNS-Verdrag 2010" : het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met Bijlagen, opgemaakt te Londen op 3 mei 1996 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2010, opgemaakt te Londen op 30 april 2010;

21° "IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee" : de Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.849(20) van 27 november 1997;

22° "IMO-Code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee" : de Code van internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008;

23° "IMO-Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee" : de Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie LEG.3(91) van 27 april 2006;

24° "IMO-Verdrag" : het Verdrag nopens de oprichting van een Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie, en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 6 maart 1948 en goedgekeurd bij de wet van 26 juni 1951;

25° "INTERVENTION-Verdrag" : het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en goedgekeurd bij de wet van 29 juli 1971;

26° "INTERVENTION-Protocol" : het Protocol inzake betreffende de maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen andere dan oliën, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij de wet van 6 augustus 1982;

27° "ISM-Code" : de Internationale Beheerscode voor de veilige exploitatie van schepen en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-Code), bedoeld in hoofdstuk IX van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag en goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.741(18) van 4 november 1993;

28° "ISPS-Code" : de Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten bedoeld in hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag;

29° "ISPS-Richtlijn" : Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens;

30° "ISPS-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;

31° « la Convention LC » : la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, faite à Londres le 13 novembre 1972 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;

32° « le Protocole LC » : le Protocole de 1996 à la Convention LC, fait à Londres le 7 novembre 1996 et approuvé par la loi du 21 juin 2004;

33° « la Convention LL » : la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, faite à Londres le 5 avril 1966 et approuvée par la loi du 27 décembre 1968;

34° « le Protocole LL 1988 » : le Protocole de 1988 relatif à la Convention LL, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;

35° « la Convention LLMC » : la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, approuvée par la loi du 11 avril 1989 et modifiée par le Protocole de Londres du 2 mai 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, à laquelle la loi du 10 septembre 2009 a porté assentiment;

36° « la Convention MARPOL » : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et approuvée par la loi du 17 janvier 1984;

37° « le Protocole MARPOL 1978 » : le Protocole de 1978 à la Convention MARPOL, fait à Londres le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 17 janvier 1984;

38° « le Protocole MARPOL 1997 » : le Protocole de 1997 à la Convention MARPOL telle que modifiée par le Protocole MARPOL 1978, fait à Londres le 26 septembre 1997 et approuvé par la loi du 15 juin 2004;

39° « les Directives MAS » : les Directives relatives aux services d'assistance maritime, approuvés par l'OMI par la Résolution A.950(23) du 26 février 2004;

40° « la Convention MLC » : la Convention du travail maritime, 2006, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94e session, et à laquelle la loi du 17 août 2013 a porté assentiment;

41° « la Convention NUCLEAR » : la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971 et approuvée par la loi du 11 avril 1989;

42° la « Convention PAL » : la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Londres le 1er novembre 2002 et à laquelle la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;

43° « le Protocole PAL » : le Protocole de 2002 à la Convention PAL, fait à Londres le 1er novembre 2002 et auquel la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;

44° « les Lignes directrices PAL » : les Directives de l'OMI pour l'exécution de la Convention PAL, jointe à la lettre circulaire n° 2758 de l'OMI du 20 novembre 2006;

45° « le Règlement PAL » : le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident;

46° « le Règlement concernant les droits des passagers » : le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004;

47° « les Directives PoR » : les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, approuvées par l'OMI par la Résolution A.949(23) du 5 mars 2004;

48° « les Règles de La Haye et Visby » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et le Protocole de signature, conclus à Bruxelles le 25 août 1924 et approuvés par la loi du 20 novembre 1928, et modifiés par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968 et approuvé par la loi du 28 août 1978, et par le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979 et approuvé par la loi du 17 août 1983;

49° « les Règles d'York et d'Anvers » : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article 7.1.4, § 3;

31° "LC-Verdrag" : het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zeeën ten gevolge van het storten van afvalstoffen, opgemaakt te Londen op 13 november 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;

32° "LC-Protocol" : het Protocol van 1996 bij het LC-Verdrag, opgemaakt te Londen op 7 november 1996 en goedgekeurd bij de wet van 21 juni 2004;

33° "LL-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966 en goedgekeurd bij de wet van 27 december 1968;

34° "LL-Protocol 1988" : het Protocol van 1988 aangaande het LL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;

35° "LLMC-Verdrag" : het Verdrag van Londen van 19 november 1976 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2 mei 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, waarmee ingestemd bij de wet van 10 september 2009;

36° "MARPOL-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij de wet van 17 januari 1984;

37° "MARPOL-Protocol 1978" : het Protocol van 1978 bij het MARPOL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en goedgekeurd bij de wet van 17 januari 1984;

38° "MARPOL-Protocol 1997" : het Protocol van 1997 bij het MARPOL-Verdrag zoals gewijzigd door het MARPOL-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 26 september 1997 en goedgekeurd bij de wet van 15 juni 2004;

39° "MAS-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren betreffende maritieme hulpdiensten, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.950(23) van 26 februari 2004;

40° "MLC-Verdrag" : het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting en waarmee ingestemd bij de wet van 17 augustus 2013;

41° "NUCLEAR-Overeenkomst" : de Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971 en goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989;

42° "PAL-Verdrag" : het Verdrag van Athene van 2002 betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Londen op 1 november 2002 en waarmee ingestemd bij de wet van 26 november 2012;

43° "PAL-Protocol" : het Protocol van 2002 bij het PAL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 1 november 2002 en waarmee ingestemd bij de wet van 26 november 2012;

44° "PAL-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het PAL-Verdrag, gevoegd bij IMO-Omzendbrief nr. 2758 van 20 november 2006;

45° "PAL-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen;

46° "Passagiersrechtenverordening" : de Verordening (EU) Nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) Nr. 2006/2004;

47° "PoR-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren betreffende toevluchtsoorden voor hulpbehoevende schepen, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.949(23) van 5 maart 2004;

48° "Regels van Den Haag en Visby" : het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen inzake cognossementen en het Protocol van ondertekening, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924 en goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928, en gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Brussel op 23 februari 1968 en goedgekeurd bij de wet van 28 augustus 1978, en door het Protocol ondertekend te Brussel op 21 december 1979 en goedgekeurd bij de wet van 17 augustus 1983;

49° "Regels van York en Antwerpen" : de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 7.1.4, § 3;

50° « Accord de coopération Garde côtière » : l'accord de coopération entre l'État fédéral et la Région flamande du 8 juillet 2005 concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci et auquel la loi du 4 avril 2006 a porté assentiment;

51° « la Convention SAR » : la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime, avec Annexe, faite à Hambourg le 27 avril 1979 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;

52° « la Convention sur la saisie des navires 1952 » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;

53° « la Convention SFV » : la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, avec Annexe, faite à Torremolinos le 2 avril 1977 et approuvée par la loi du 16 août 1982, et modifiée par le Protocole fait à Torremolinos le 2 avril 1993 et l'Accord fait au Cap le 11 octobre 2012 et auquel la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;

54° « la Convention SOLAS » : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974 et approuvée par la loi du 10 août 1979;

55° « le Protocole SOLAS 1978 » : le Protocole de 1978 à la Convention SOLAS, fait à Londres le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 10 août 1979;

56° « le Protocole SOLAS 1988 » : le Protocole de 1988 à la Convention SOLAS tel que modifié par le Protocole SOLAS 1978, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;

57° « la Convention SRC » : la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009 et à laquelle la loi du 2 juillet 2013 a porté assentiment;

58° « le Règlement SRC » : le Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE;

59° « la Convention sur les navires d'État 1926 » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'État, faite à Bruxelles le 10 avril 1926 et approuvée par la loi du 20 novembre 1928;

60° « le Protocole sur les navires d'État 1934 » : le Protocole additionnel à la Convention sur les navires d'État 1926, fait à Bruxelles le 24 mai 1934;

61° « la Convention STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978 et approuvée par la loi du 16 août 1982;

62° « la Convention STCW-F » : la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995 et à laquelle la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;

63° « la Convention TMC » : la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975;

64° « la Convention des NU sur le droit de la mer » : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et à laquelle la loi du 18 juin 1998 a porté assentiment;

65° « la Convention WRC » : la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 et à laquelle la loi du 8 janvier 2017 a porté assentiment.

Les renvois dans le présent code aux actes internationaux visés au premier alinéa ont également trait à leurs modifications ultérieures qui sont contraignantes pour la Belgique et qui sont entrées en vigueur.

§ 2. Dans le présent code, l'on entend par :

1° « usage » : une règle qui a trouvé une application générale ou quasi générale dans la branche d'activité concernée ou à l'endroit concerné;

2° « principes généraux du droit de la navigation » : les principes, reflétés au niveau international, qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation.

50° "Samenwerkingsakkoord Kustwacht" : het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht en waarmee ingestemd bij de wet van 4 april 2006;

51° "SAR-Verdrag" : het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee en de Bijlage, opgemaakt te Hamburg op 27 april 1979 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;

52° "Scheepsbeslagverdrag 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;

53° "SFV-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen en de Bijlage, opgemaakt te Torremolinos op 2 april 1977 en goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982 en gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Torremolinos op 2 april 1993 en de Overeenkomst opgemaakt te Kaapstad op 11 oktober 2012 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017;

54° "SOLAS-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;

55° "SOLAS-Protocol 1978" : het Protocol van 1978 bij het SOLAS-Verdrag, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;

56° "SOLAS-Protocol 1988" : het Protocol van 1988 bij het SOLAS-Verdrag zoals gewijzigd door het SOLAS-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;

57° "SRC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, opgemaakt te Hongkong op 15 mei 2009 en waarmee ingestemd bij de wet van 2 juli 2013;

58° "SRC-Verordening" : de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG;

59° "Staatsschepenverdrag 1926" : het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926 en goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928;

60° "Staatsschepenprotocol 1934" : het Additioneel Protocol bij het Staatsschepenverdrag 1926, opgemaakt te Brussel op 24 mei 1934;

61° "STCW-Verdrag" : het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978 en goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982;

62° "STCW-F-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, opgemaakt te Londen op 7 juli 1995 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017;

63° "TMC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij de wet van 7 april 1975;

64° "VN-Zeerechtverdrag" : het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, opgemaakt te Montego Bay op 10 december 1982 en waarmee ingestemd bij de wet van 18 juni 1998;

65° "WRC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken, opgemaakt te Nairobi op 18 mei 2007 en waarmee ingestemd bij de wet van 8 januari 2017.

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

§ 2. In dit wetboek wordt verstaan onder :

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

2° "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen" : op internationaal gebied weerspiegelde beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening.

**Art. 1.1.1.2. Autorités**

Dans le présent code, l'on entend par :

1° « OMI » : l'Organisation maritime internationale, créée en vertu de la Convention de l'OMI;

2° « l'autorité compétente » : la partie de l'autorité fédérale compétente pour les matières réglementées par le présent code ou en vertu de celui-ci et désignée à cette fin par le Roi;

3° « le Registre naval belge » : le service central de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports qui est chargé en particulier de l'enregistrement des navires et de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ainsi que de la publication de droits sur les navires;

4° « Contrôle de la navigation » : la partie de l'autorité fédérale chargée en particulier des tâches d'exécution et d'application fixées dans le présent code, et désignée en à cette fin par le Roi;

5° « les contrôleurs de la navigation » : les membres du personnel du Contrôle de la navigation;

6° « la Police de la navigation » : l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux;

7° « MIK »: le Carrefour d'Information Maritime visé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération Garde côtière.

**Art. 1.1.1.3. Navires**

§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :

1° « navire » : tout engin, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau, qui flotte ou a flotté et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau, en ce compris les aéroglisseurs mais à l'exclusion des engins fixes, des hydravions et des véhicules amphibies;

2° « circulation sur l'eau » : toute forme de participation, même à l'arrêt, à la circulation dans, sous ou sur les eaux publiques;

3° « aéroglisseur » : tout navire utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau à l'aide d'un coussin d'air maintenu entre l'engin et la surface de l'eau ou de la terre;

4° « engin fixe » : tout engin qui a perdu son aptitude à circuler sur l'eau en raison de sa fixation permanente à la terre ou au sol;

5° « hydravion » : tout engin qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air et qui n'est utilisé ou n'est apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau qu'en rapport avec son décollage, son atterrissage, sa circulation à la surface ou son stationnement, à l'exception des aéroglisseurs;

6° « véhicule amphibie » : tout engin qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qui participe également ou est également apte à participer à la circulation routière;

7° « navire de mer » : tout navire qui dispose ou doit disposer d'un certificat d'enregistrement, d'un certificat de sécurité ou de tout autre acte officiel dont il ressort qu'il est apte à être utilisé dans les eaux maritimes, ainsi que tout navire qui, eu égard à sa construction, est destiné à être utilisé dans les eaux maritimes à l'exception des bateaux de navigation intérieure; l'inscription du navire dans un registre de navires de mer est considérée comme étant une présomption que le navire est un navire de mer;

8° « eaux maritimes » : pour l'application des dispositions du point 7 : toutes les eaux situées du côté de la mer de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée;

9° « bateau de navigation intérieure » : un navire qui est exclusivement ou principalement destiné à la navigation sur les eaux intérieures, y compris un navire estuaire; l'enregistrement du navire dans un registre de bateaux de navigation intérieure est considérée comme étant une présomption que le navire est un bateau de navigation intérieure;

10° « navire estuaire » : un bateau de navigation intérieure qui, conformément à une réglementation belge, dispose d'un certificat attestant qu'il répond aux exigences spécifiques en matière de sécurité pour naviguer sur les voies de navigation intérieures et qui a en outre le droit de naviguer dans une zone de navigation restreinte entre l'Escaut et les ports du littoral belge, ou entre ces derniers ports;

11° « navire de plaisance » : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers;

**Art. 1.1.1.2. Overheden**

In dit wetboek wordt verstaan onder :

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

2° "de bevoegde overheid" : het onderdeel van de federale overheid dat bevoegd is voor de door of krachtens dit wetboek geregelde aangelegenheden en dat daartoe door de Koning wordt aangeduid;

3° "het Belgisch Scheepsregister" : de centrale dienst van het directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die in het bijzonder belast is met de registratie van zeeschepen en de teboekstelling van binnenschepen en met de openbaarmaking van rechten op schepen;

4° "de Scheepvaartcontrole" : het onderdeel van de federale overheid dat in het bijzonder belast is met de in dit wetboek vastgestelde uitvoerings- en handhavingsopdrachten en dat daartoe door de Koning wordt aangeduid;

5° "de scheepvaartcontroleurs" : de personeelsleden van de Scheepvaartcontrole;

6° "de Scheepvaartpolitie" : de met de politie te water belaste overheid van de federale politie;

7° MIK : het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.

**Art. 1.1.1.3. Schepen**

§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder :

1° "schip" : elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, watervliegtuigen en amfibievoertuigen;

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

3° "luchtkussenvaartuigen" : elk schip dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water met behulp van een luchtkussen dat in stand wordt gehouden tussen het toestel en het oppervlak van het water of de aarde;

4° "vast tuig" : elk tuig dat zijn geschiktheid als middel van verkeer te water heeft verloren doordat het blijvend met het land of de bodem is verbonden;

5° "watervliegtuig" : elk tuig dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht erop uitoefent en slechts gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water in verband met het opstijgen, landen, taxiën of stationeren, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

6° "amfibievoertuig" : elk tuig dat gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water en ook deelneemt of geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer;

7° "zeeschip" : elk schip dat beschikt of dient te beschikken over een certificaat van registratie, een veiligheidscertificaat of enige andere officiële akte waaruit blijkt dat het schip geschikt is om te worden gebruikt op de zeewateren, alsook elk schip dat blijkens zijn constructie bestemd is om op de zeewateren te worden gebruikt, met uitzondering van binnenschepen; de inschrijving van het schip in een register van zeeschepen geldt als een vermoeden dat het schip een zeeschip is;

8° "zeewateren", voor de toepassing van het bepaalde onder 7° : alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;

9° "binnenschip" : een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren, met inbegrip van een estuair schip; de teboekstelling van het schip in een register van binnenschepen geldt als vermoeden dat het schip een binnenschip is;

10° "estuair schip" : een binnenschip dat overeenkomstig een Belgische reglementering beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de specifieke veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en daarenboven gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Zeeschelde en de havens van de Belgische kust, of tussen deze laatste havens;

11° "pleziervaartuig" : elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

12° « éléments du navire » : tout ce qui fait partie du navire, en particulier :

*a)* la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à sa conduite;

*b)* les autres choses attachées au navire de manière telle qu'elles ne peuvent en être séparées sans leur ou lui occasionner de dommages significatifs;

*c)* les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure;

13° « accessoires du navire » : les biens de consommation se trouvant à bord qui sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire, ainsi que les choses, à l'exclusion des éléments du navire, mises à bord en vue d'y être utilisées durablement, en particulier lorsque :

*a)* leur présence à bord est imposée par ou en vertu de la loi; ou

*b)* ils peuvent être reconnus comme tels en raison de leur forme; ou

*c)* ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire;

14° « à bord » : sur ou dans le navire, ou ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre;

15° « navire belge » et « navire de mer belge » : respectivement, un navire et un navire de mer autorisé à battre pavillon belge;

16° « navire étranger » et « navire de mer étranger » : respectivement, un navire et navire de mer autorisé à battre pavillon d'un autre État que la Belgique;

17° « navire public belge » : un navire dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge;

18° « navire de souveraineté belge » : un navire utilisé exclusivement par une personne morale de droit public belge pour le chef de l'État, à des fins militaires, de justice ou de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de sauvetage de vies humaines ou de prévention ou de lutte contre la pollution environnementale;

19° « navire public étranger » : un navire appartenant à un État étranger ou exploité ou affrété par lui;

20° « navire de souveraineté étranger » : un navire de guerre, yacht d'État, navire de surveillance, bateau-hôpital, navire auxiliaire, navire de ravitaillement et autre navire appartenant à un État étranger ou exploité ou affrété par lui qui, au moment de la naissance de la créance ou de la saisie, est exclusivement affecté à un service gouvernemental et non commercial;

21° « sûretés sur navires » : les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires, les droits de rétention sur navires et les hypothèques sur navires régis par le chapitre 5 du titre 2 du livre 2 et par le chapitre 3 du titre 2 du livre 3;

22° « navire de guerre belge » : un navire souveraineté belge répondant à la definition de l'article 29 de la Convention des NU sur le droit de la mer .

§ 2. Les définitions visées au paragraphe 1er, 12° et 13°, valent également vis-à-vis des navires en construction.

§ 3. Le Roi peut :

1° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires des choses qui conformément au paragraprhe 1er ne constituent pas des navires;

2° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires de mer des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des navires de mer;

3° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme bateaux de navigation intérieure des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des bateaux de navigation intérieure;

4° soustraire certains navires, navires de mer ou bateaux de navigation intérieure à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution;

5° définir les éléments et les accessoires de tous les navires, navires de mer, bateaux de navigation intérieure ou navires en construction, ou de certains d'entre eux, de manière plus précise, en vue de l'application de dispositions particulières ou, si nécessaire, de manière dérogatoire.

12° "scheepsbestanddeel" : al hetgeen onderdeel van een schip uitmaakt, in het bijzonder :

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

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

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

13° "scheepstoebehoren" : de zich aan boord bevindende, voor het normale gebruik van het schip nodige of nuttige verbruiksgoederen, alsook de zaken, met uitsluiting van scheepsbestanddelen, die aan boord zijn gebracht om het schip duurzaam te dienen, in het bijzonder wanneer :

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

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

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

14° "aan boord" : op of in het schip of zijn vaste of niet vaste middelen tot verbinding met de wal;

15° "Belgisch schip" en "Belgisch zeeschip" : een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

16° "vreemd schip" en "vreemd zeeschip" : een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is een andere dan de Belgische vlag te voeren;

17° "Belgisch overheidsschip" : een schip waarvan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is;

18° "Belgisch gezagsschip" : een schip dat door een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon uitsluitend wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer, beveiliging, de redding van mensenlevens of de voorkoming of de bestrijding van milieuverontreiniging;

19° "vreemd overheidsschip" : een schip dat toebehoort aan of wordt geëxploiteerd of bevracht door een vreemde Staat;

20° "vreemd gezagsschip" : een oorlogsschip, staatsjacht, toezichtschip, hospitaalschip, hulpschip, bevoorradingsschip en elk ander schip dat eigendom is van of geëxploiteerd of bevracht wordt door een vreemde Staat en dat ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering of het beslag uitsluitend wordt gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden;

21° "scheepszekerheidsrechten" : de in hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2 en de in hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 3 geregelde scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten, scheepsretentierechten en scheepshypotheken;

22° « Belgisch oorlogsschip » : een Belgisch gezagsschip dat beantwoordt aan de definitie van artikel 29 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 2. De begripsomschrijvingen bedoeld in paragraaf 1, 12° en 13° gelden eveneens ten aanzien van schepen in aanbouw.

§ 3. De Koning kan :

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

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

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

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

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

**Art. 1.1.1.4. Eaux**

Dans le présent code, l'on entend par :

1° « eaux publiques » : toutes les eaux qui, conformément aux règlements applicables, sont ouvertes à la circulation publique, indépendamment du fait qu'elles appartiennent à un espace maritime ou aux eaux intérieures;

2° « eaux belges » : les zones maritimes belges et les eaux intérieures belges;

3° « zones maritimes belges » :

*a)* la mer territoriale comme définie par 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;

*b)* la zone économique exclusive telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

*c)* le plateau continental tel que 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;

4° « les eaux intérieures belges de nature maritime belge » : les eaux publiques appartenant au territoire belge qui sont également accessibles pour les navires de mer;

5° « eaux intérieures belges » : les eaux publiques qui font partie du territoire belge et qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne faisant pas partie des eaux maritimes belges.

**Art. 1.1.1.5. Avarie**

Dans le présent code, l'on entend par :

1° « avarie » : toutes les dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, et tous les dommages qui arrivent au navire ou aux marchandises;

2° « avarie commune » : les dommages et dépenses qui sont considérés comme des avaries communes conformément, selon le cas, aux Règles d'York et d'Anvers, aux Règles d'avarie commune IVR ou aux dispositions qui remplacent ces règles;

3° « avarie particulière » : toute avarie qui n'est pas une avarie commune.

**Art. 1.1.1.6. L'enregistrement**

§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :

1° « registres navals » : le registre des navires de mer, le registre des affrètements à coque nue, le registre des bateaux de navigation intérieure, le répertoire des navires non enregistrés et non immatriculés, et le registre de dépôts;

2° « enregistrement » et « enregistrer » : respectivement, l'inscription et l'opération d'inscrire un navire de mer sous un numéro spécial dans le registre des navires de mer;

3° « certificat d'enregistrement » : le document faisant apparaître pour le navire de mer y mentionné le droit de battre pavillon belge;

4° « registre d'origine » : le registre de l'État dans lequel le navire de mer est inscrit comme objet de propriété ainsi que son propriétaire en qualité de propriétaire;

5° « registre des affrètements coque nue » : le registre de l'État où le navire de mer est inscrit comme objet d'un contrat d'affrètement coque nue au nom de l'affréteur coque nue ou son délégué;

6° « enregistrement de l'affrètement coque nue » et « enregistrer l'affrètement coque nue » : l'inscription et l'opération d'inscrire un navire de mer au nom de son affréteur coque nue ou son mandataire dans le registre des affrètements coque nue d'un autre État que celui du registre d'origine;

7° « immatriculation » et « immatriculer » : l'inscription et l'opération d'inscrire un bateau de navigation intérieure sous un numéro spécial dans le registre des bateaux de navigation intérieure;

§ 2. Dans toutes les lois et les arrêtés dans lesquels les termes « immatriculation », « registre d'immatriculation » ou « registre naval » sont utilisés en lien avec les navires de mer, ces termes doivent être compris au sens de respectivement « enregistrement » et « registre des navires de mer », tel que déterminé dans ce livre.

**Art. 1.1.1.4. Wateren**

In dit wetboek wordt verstaan onder :

1° "openbare wateren" : alle wateren die overeenkomstig de toepasselijke reglementen voor het openbaar verkeer openstaan, ongeacht of zij behoren tot een maritiem rechtsgebied of tot de binnenwateren;

2° "Belgische wateren" : de Belgische maritieme zones en de Belgische binnenwateren;

3° " Belgische maritieme zones" :

*a)* de territoriale zee zoals zeewaarts afgebakend bij de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België en zoals zijwaarts afgebakend door :

- de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 8 oktober 1990, goedgekeurd bij de wet van 17 februari 1993;

- het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijwaartse afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 18 december 1996, goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1998;

*b)* de exclusieve economische zone zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee; en

*c)* het continentaal plat zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;

4° "Belgische binnenwateren van maritieme aard" : de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die ook voor zeeschepen toegankelijk zijn;

5° "Belgische binnenwateren" : de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden.

**Art. 1.1.1.5. Averij**

In dit wetboek wordt verstaan onder :

1° "averij" : alle buitengewone kosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, en alle schade aan het schip of aan de goederen overkomen;

2° "averij-grosse" : de schade en kosten die als averij-grosse worden beschouwd overeenkomstig, naargelang het geval, de Regels van York en Antwerpen, de Avarij-Grosse Regels IVR of de bepalingen die deze regels vervangen;

3° "bijzondere averij" : alle averij die geen averij-grosse is.

**Art. 1.1.1.6. Registratie**

§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder :

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

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

3° "certificaat van registratie" : het document waaruit blijkt dat het erin vermelde zeeschip het recht heeft de Belgische vlag te voeren;

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

5° "rompbevrachtingsregister" : het register van de Staat waar het zeeschip als voorwerp van een rompbevrachtingsovereenkomst staat ingeschreven op naam van de rompbevrachter of zijn gemachtigde;

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

7° "teboekstelling" en "teboekstellen" : de inschrijving respectievelijk het inschrijven van een binnenschip onder een speciaal nummer in het binnenschepenregister.

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

CHAPITRE 2. — *Sources*

**Art. 1.1.2.1. Publication des actes de l'OMI**

§ 1er. Par dérogation à l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, les codes techniques, directives et normes qui ont été adoptés par l'OMI et auxquels renvoient les conventions maritimes de l'OMI sont publiés au moyen d'un communiqué au *Moniteur belge* en français et en néerlandais qui fait mention de l'adoption par l'OMI de l'acte concerné, sans que le texte de celui-ci soit reproduit.

Pour l'application du premier alinéa, l'on entend par « conventions maritimes de l'OMI » : la Convention AFS, la Convention BWM, la Convention CSC, la Convention LL, le Protocole LL 1988, la Convention MARPOL, le Protocole MARPOL 1978, le Protocole MARPOL 1997, la Convention PAL, la Convention SFV, la Convention SOLAS, le Protocole SOLAS 1978, le Protocole SOLAS 1988, la Convention SRC, la Convention STCW, la Convention STCW-F et la Convention TMC.

§ 2. Les codes techniques, directives et normes visés au paragraphe 1er seront mis à disposition sur le site web du Registre naval belge. Les communiqués au Moniteur Belge mentionnent l'adresse du site web où le texte intégral est disponible.

**Art. 1.1.2.2. Publication des modifications aux conventions et actes internationaux**

§ 1er. Par dérogation à l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, les modifications suivantes des conventions et des codes techniques, directives et normes auxquels renvoient ces conventions sont publiées au moyen d'un communiqué au *Moniteur belge* en français et en néerlandais qui fait mention de l'adoption de la modification et de l'entrée en vigueur de la modification à l'égard de la Belgique, sans que le texte de la modification concernée soit reproduit :

1° les modifications adoptées sur la base de l'article 20 de l'Accord ADN;

2° les modifications adoptées sur la base de l'article 16 de la Convention AFS;

3° les modifications à l'annexe de la Convention BWM adoptées sur la base de l'article 19 de cette Convention;

4° les modifications adoptées sur la base de l'article 19 de la Convention CDNI;

5° les modifications adoptées sur la base des articles 9 et 10 de la Convention CSC;

6° les modifications adoptées sur la base de l'article 29 de la Convention LL;

7° les modifications adoptées sur la base de l'article VI du Protocole LL 1988;

8° les modifications adoptées sur la base de l'article 16 de la Convention MARPOL, du Protocole MARPOL 1978 et du Protocole MARPOL 1997, qui renvoient à cet article;

9° les modifications adoptées sur la base de l'article 23 de la Convention PAL;

10° les modifications à l'annexe à la Convention SFV adoptées sur la base de l'article 11 du Protocole de 1993 à cette Convention;

11° les modifications adoptées sur la base de l'article VIII de la Convention SOLAS, du Protocole SOLAS 1978 et du Protocole SOLAS 1988, qui renvoient à cet article;

12° les modifications à l'annexe de la Convention SRC adoptées sur la base de l'article 18 de cette Convention;

13° les modifications adoptées sur la base de l'article XII de la Convention STCW;

14° les modifications adoptées sur la base de l'article 10 de la Convention STCW-F;

15° les modifications adoptées sur la base de l'article 18 de la Convention TMC;

§ 2. Les modifications visées au paragraphe 1er seront mises à disposition sur le site web du Registre navel belge. Les communiqués au Moniteur Belge mentionnent l'adresse du site web où le texte intégral est disponible.

**Art. 1.1.2.3. Exécution des conventions et actes internationaux**

§ 1er. Le Roi peut, par arrêté, délibérer en Conseil des Ministres, en matière de transport par mer ou via les voies navigables, prendre toutes les mesures requises en vue de l'exécution des obligations qui découlent des conventions internationales et des actes internationaux fixés en vertu des conventions.

HOOFDSTUK 2. — *Bronnen*

**Art. 1.1.2.1. Bekendmaking van akten van de IMO**

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

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

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde technische codes, richtsnoeren en standaarden worden terbeschikking gesteld op de website van het Belgisch Scheepsregister. De berichten in het *Belgisch Staatsblad* vermelden het webadres waar de integrale tekst beschikbaar is.

**Art. 1.1.2.2. Bekendmaking van wijzigingen van internationale verdragen en akten**

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

1° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 20 van het ADN-Verdrag;

2° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 16 van AFS-Verdrag;

3° de wijzigingen aan de bijlage van het BWM-Verdrag aangenomen op grond van artikel 19 van dat verdrag;

4° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 19 van het CDNI-Verdrag;

5° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 9 en artikel 10 van het CSC-Verdrag;

6° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 29 van het LL-Verdrag;

7° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel VI van het LL-Protocol 1988;

8° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 16 van het MARPOL-Verdrag, het MARPOL-Protocol 1978 en het MARPOL-Protocol 1997, die naar dat artikel verwijzen;

9° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 23 van het PAL-Verdrag;

10° de wijzingen aan de bijlage bij het SFV-Verdrag aangenomen op grond van artikel 11 van het Protocol van 1993 bij dat verdrag;

11° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel VIII van het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978 en het SOLAS-Protocol 1988, die naar dat artikel verwijzen;

12° de wijzingen aan de bijlage van het SRC-Verdrag aangenomen op grond van artikel 18 van dat verdrag;

13° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel XII van het STCW-Verdrag;

14° de wijzingen aangenomen op grond van het artikel 10 van STCW-F-Verdrag;

15° de wijzigingen aangenomen op grond van artikel 18 van het TMC-Verdrag.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde wijzigingen worden terbeschikking gesteld op de website van het Belgisch Scheepsregister. De berichten in het *Belgisch Staatsblad* vermelden het webadres waar de integrale tekst beschikbaar is.

**Art. 1.1.2.3. Uitvoering van internationale verdragen en akten**

§ 1. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, inzake vervoer over zee of de waterweg, alle maatregelen treffen welke vereist zijn ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens de verdragen vastgestelde internationale akten.

§ 2. Les arrêtés royaux pris en exécution du paragraphe 1er peuvent comprendre la modification et l'abrogation de dispositions légales.

§ 3. Le paragraphe 1er ne s'applique pas aux obligations qui découlent des règlements et des directives arrêtés en application de l'article 103 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

**Art. 1.1.2.4. Usages et principes généraux du droit de la navigation**

§ 1er. Les usages et principes généraux du droit de la navigation sont des sources particulières du droit de la navigation.

§ 2. Les usages complètent le contrat et contribuent à son interprétation. Ils peuvent déroger à la loi, sauf si celle-ci est de droit impératif ou d'ordre public.

CHAPITRE 3. — *Publications*

**Art. 1.1.3.1 Site web du Registre naval belge**

§ 1er. Chaque fois que ce code prévoit une publication sur le site web du Registre naval belge, ce site web mentionne la date de la publication concernée.

§ 2. Le Registre naval belge tient un registre spécial des publications faites en vertu de ce code, qui peut être consulté par toutes les parties intéressées.

**Art. 1.1.3.2. Arrêtés d'exécution**

Le Roi peut réglementer plus précisément les publications sur le site web du Registre naval belge et les autres publications visées par ce code.

**Art. 1.1.3.3. Autres formes de publications**

Les exigences en matière de publication prévues par le présent code ou en vertu de celui-ci n'empêchent pas les publications supplémentaires dans le pays ou à l'étranger, qui n'entraînent cependant pas d'effets juridiques supplémentaires.

**Art. 1.1.3.4. Redevances**

Pour les publications sur le site web du Registre naval belge, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

Titre 2. — Le Registre naval belge

**Art. 1.2.1.1. Tâches du Registre naval belge**

Le Registre naval belge a pour tâches :

1° l'enregistrement des navires de mer, l'enregistrement des affrètements coque nue, l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et la gestion concernant des registres navals entretenant un lien quelconque conformément au présent titre;

2° la publication d'actes, de jugements, de demandes et d'autres pièces concernant des navires et la gestion y relative, conformément de la section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 2 et de la section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 3.

Le Roi peut fixer les modalités de gestion des registres navals ainsi que l'organisation et le fonctionnement du Registre naval belge.

**Art. 1.2.1.2. Registre de dépôts**

Dans le registre de dépôts sont constatés, le jour de leur remise et par ordre de numérotation consécutive des remises :

1° le dépôt de pièces remises en vue de l'enregistrement ou de la modification de l'enregistrement de navires de mer ou en vue de l'immatriculation ou de la modification de l'immatriculation de bateaux de navigation intérieure;

2° le dépôt d'actes, de jugements, de demandes et d'exploits conformément aux chapitres 1er, 5 et 6 du titre 2 du livre 2 et aux titres 1er, 3 et 4 du titre 2 du livre 3.

Le registre est arrêté chaque jour.

Les actes, jugements, bordereaux et autres pièces remis en dehors des heures d'ouverture du Registre naval belge sont réputés remis au début de la première heure d'ouverture du Registre naval belge qui suit.

Pour autant qu'il puisse être fixé, le moment réel de la remise définit l'ordre dans lequel les dépôts s'effectuent.

§ 2. De ter uitvoering van paragraaf 1 genomen koninklijke besluiten kunnen de wijziging en de opheffing van wetsbepalingen inhouden.

§ 3. Paragraaf 1 is niet van toepassing op de verplichtingen die voortvloeien uit de verordeningen en de richtlijnen die uitgevaardigd zijn in toepassing van artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

**Art. 1.1.2.4. Gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen**

§ 1. De gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen zijn bijzondere bronnen van scheepvaartrecht.

§ 2. De gebruiken vullen de overeenkomst aan en dragen bij tot haar uitlegging. Zij kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is.

HOOFDSTUK 3. — *Bekendmakingen*

**Art. 1.1.3.1 Website van het Belgisch Scheepsregister**

§ 1. Telkens dit wetboek een bekendmaking op de website van het Belgisch Scheepsregister voorschrijft, vermeldt die website de datum van de betrokken bekendmaking.

§ 2. Het Belgisch Scheepsregister houdt een bijzonder register van de op grond van dit wetboek verrichte bekendmakingen bij, dat ter inzage is van alle belanghebbenden.

**Art. 1.1.3.2. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning kan de bekendmakingen op de website van het Belgisch Scheepsregister en de andere door dit wetboek bedoelde bekendmakingen nader regelen.

**Art. 1.1.3.3. Andere bekendmakingsvormen**

De door of krachtens dit wetboek bepaalde bekendmakingsvereisten staan niet in de weg aan bijkomende bekendmakingen in binnen- of buitenland, welke evenwel geen nadere rechtsgevolgen teweegbrengen.

**Art. 1.1.3.4. Retributies**

Voor de bekendmakingen op de website van het Belgisch Scheepsregister kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

Titel 2. — Het Belgisch Scheepsregister

**Art. 1.2.1.1. Taken van het Belgisch Scheepsregister**

Het Belgisch Scheepsregister heeft als taken :

1° de registratie van zeeschepen, de registratie van rompbevrachtingen, de teboekstelling van binnenschepen en het met een en ander verband houdende beheer van de scheepsregisters overeenkomstig deze titel;

2° de openbaarmaking van akten, vonnissen, eisen en andere stukken betreffende schepen en het desbetreffende beheer, overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 2 en afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 3.

De Koning kan het beheer van de scheepsregisters en de inrichting en de werking van het Belgisch Scheepsregister nader regelen.

**Art. 1.2.1.2. Register van neerlegging**

In het register van neerlegging worden, op de dag van hun aanbieding en in de volgorde van de uit een doorlopende nummering blijkende aanbiedingen, vastgesteld :

1° de neerlegging van stukken aangeboden ter registratie of wijziging van de registratie van zeeschepen dan wel ter teboekstelling of wijziging van de teboekstelling van binnenschepen;

2° de neerlegging van akten, vonnissen, eisen en exploten overeenkomstig de hoofdstukken 1, 5 en 6 van titel 2 van boek 2 en de hoofdstukken 1, 3 en 4 van titel 2 van boek 3.

Het register wordt elke dag afgesloten.

De buiten de openingsuren van het Belgisch Scheepsregister aangeboden akten, vonnissen, borderellen en andere stukken worden geacht aangeboden te zijn aan het begin van het eerst daaropvolgende openingsuur van het Belgisch Scheepsregister.

Voor zover het werkelijke tijdstip van aanbieding kan worden vastgesteld, bepaalt dit de onderlinge volgorde van de neerlegging.

**Art. 1.2.1.3. Certificats**

Sur la base des registres navals et des pièces qu'ils conservent, le Registre naval belge délivre sur demande des certificats, copies et indications concernant les matières qui ont été confiées à ses soins. Le Registre naval belge tient un registre de ces certificats, copies et indications.

**Art. 1.2.1.4. Procédures électroniques**

Le Roi peut :

1° fixer l'accès électronique aux registres navals;

2° fixer l'enregistrement et le dépôt électroniques d'actes et autres pièces auprès du Registre naval belge;

3° fixer la délivrance électronique par le Registre belge naval belge des certificats, copies et indications visés à l'article 1.2.1.3.

**Art. 1.2.1.5. Redevances**

Pour l'accomplissement de formalités, la délivrance de certificats, copies et indications et autres services délivrés par le Registre naval belge, une redevance peut être prélevée dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

LIVRE 2. — NAVIGATION DE MER

Titre 1er. — Dispositions générales

**Art. 2.1.1.1. Champ d'application**

Les dispositions du présent livre sont applicables sur les navires de mer et le transport par les navires de mer.

**Art. 2.1.1.2. Armateurs**

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° « propriétaire de navire » : la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire;

2° « armateur » : la personne physique ou morale qui exerce la gestion nautique;

3° « gestion nautique » : la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire;

4° « utilisateur du navire » : tout détenteur d'un droit réel ou personnel qui, pendant un certain temps, donne droit à l'usage d'un navire ou d'une partie d'un navire, à l'exception des armateurs, des affréteurs au voyage et des parties impliquées dans ou ayants droit sous un contrat de transport;

5° « copropriété quirataire » : la propriété d'un navire qui appartient de façon indivise à diverses personnes qui possèdent chacune une ou plusieurs quirats;

6° « copropriétaire quirataire» : tout propriétaire d'un navire en copropriété quirataire;

7° « quirat » : la plus petite part d'une copropriété quirataire appartenant à un copropriétaire quirataire.

8° agent maritime " : la personne physique ou morale mandatée pour représenter l'armateur en Belgique.

**Art. 2.1.1.3. Personnes embarquées**

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° « commandant » : toute personne à qui le commandement du navire de mer a été confié ou qui exerce en fait et de façon légitime ce commandement;

2° « capitaine » : le commandant d'un navire de mer, à l'exception d'un navire de mer destiné ou normalement utilisé pour la pêcherie ou pour la navigation de plaisance non commerciale ou non professionnelle;

3° « homme d'équipage » : toute personne qui, soit en vue de l'exécution d'un contrat d'engagement maritime, soit en tant qu'indépendant, soit en une autre qualité, effectue des activités à bord d'un navire;

4° « membre d'équipage » : tout homme d'équipage lié par un contrat d'engagement maritime;

5° « contrat d'engagement maritime» : le contrat de travail par lequel un travailleur s'engage à effectuer du travail à bord et au service d'un propriétaire de navire ou armateur;

6° « équipage » : l'ensemble des membres d'équipage;

**Art. 1.2.1.3. Getuigschriften**

Op grond van de scheepsregisters en de stukken die het bewaart, verstrekt het Belgisch Scheepsregister op aanvraag getuigschriften, afschriften en gegevens betreffende de aangelegenheden die aan zijn zorg zijn toevertrouwd. Het Belgisch Scheepsregister houdt van die getuigschriften, afschriften en gegevens een register bij.

**Art. 1.2.1.4. Elektronische procedures**

De Koning kan :

1° de toegang via elektronische weg tot de scheepsregisters regelen;

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

3° de elektronische aflevering door het Belgisch Scheepsregister van de in artikel 1.2.1.3 bedoelde getuigschriften, afschriften en gegevens regelen.

**Art. 1.2.1.5. Retributies**

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

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

BOEK 2. — ZEEVAART

Titel 1. — Algemene Bepalingen

**Art. 2.1.1.1. Toepassingsgebied**

De bepalingen van dit boek zijn van toepassing op zeeschepen en het vervoer via zeeschepen.

**Art. 2.1.1.2. Reders**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "scheepseigenaar" : de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip;

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

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

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

5° "scheepsmede-eigendom" : de eigendom van een schip dat onverdeeld toebehoort aan verscheidene personen die elk één of meer scheepsaandelen bezitten;

6° "scheepsmede-eigenaar" : elke eigenaar van een schip in scheepsmede-eigendom;

7° "scheepsaandeel" : elk kleinste deel van de scheepsmede-eigendom dat een scheepsmede-eigenaar toebehoort;

8° "scheepsagent" : de natuurlijke persoon of rechtspersoon gemandateerd om in België de reder te vertegenwoordigen.

**Art. 2.1.1.3. Opvarenden**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

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

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

3° "schepeling" : elke persoon die, hetzij ter uitvoering van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, hetzij als zelfstandige, hetzij in enige andere hoedanigheid, werkzaamheden verricht aan boord van een zeeschip;

4° "bemanningslid" : elke schepeling verbonden door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst;

5° "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst" : de arbeidsovereenkomst waarbij een werknemer zich ertoe verbindt om arbeid te verrichten aan boord en in dienst van een scheepseigenaar of reder;

6° "bemanning" : alle bemanningsleden;

7° « passager clandestin » : toute personne qui se trouve sans autorisation du commandant à bord d'un navire;

8° « passager » : toute personne qui se trouve à bord d'un navire sans être homme d'équipage ou passager clandestin;

9° « personne embarquée » : tout homme d'équipage, tout passager et tout passager clandestin.

§ 2. Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° déclarer inapplicables les dispositions du présentlivre ou de ses arrêtés d'exécution pour des commandants, capitaines, hommes d'équipage, membres d'équipage, contrat d'engagement maritime, passagers clandestins, passagers ou personnes embarquées particuliers désignés;

2° définir de manière plus précise ou, le cas échéant, de manière dérogatoire les notions de commandant, capitaine, homme d'équipage, membre d'équipage, équipage, contrat d'engagement maritime, passager clandestin, passager ou personne embarquée.

**Art. 2.1.1.4. Affrètements**

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° « contrat d'affrètement » : le contrat par lequel une partie, dénommée fréteur, met à disposition d'un affréteur un navire ou une partie de celui-ci moyennant rémunération;

2° « contrat d'affrètement coque nue » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du navire sans équipage, et lui cède la gestion nautique;

3° « contrat d'affrètement à temps » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du navire avec équipage pendant une durée déterminée;

4° « contrat d'affrètement au voyage » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur s'engage à exécuter un certain voyage avec le navire.

## Titre 2. — NAVIRES DE MER

### CHAPITRE 1er. — *Enregistrement et publicité*

#### *Section 1er.* — Enregistrement des navires de mer

**Art. 2.2.1.1. Notions**

Pour l'application du présent chapitre, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.

En vue de l'application du présent chapitre, un navire en construction ou en transformation est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

**Art. 2.2.1.2. Pavillon belge**

§ 1er. Aucun navire ne peut battre pavillon belge à moins d'être enregistré dans le registre belge des navires de mer.

La radiation de l'enregistrement entraîne de plein droit la déchéance du droit de battre pavillon belge.

§ 2. Sous réserve des exceptions établies par le présent titre ou en vertu de celui-ci, les navires de mer inscrits dans le registre belge des navires de mer sont tenus de battre pavillon belge.

**Art. 2.2.1.3. Certificat d'enregistrement**

§ 1er. Le commandant d'un navire de mer qui est tenu de battre pavillon belge doit à tout moment être en mesure de prouver le droit à ce pavillon par la présentation d'un certificat d'enregistrement.

§ 2. Le certificat d'enregistrement est délivré par le Registre naval belge.

Il est valable de manière illimitée et peut uniquement être retiré dans les cas prévus au paragraphe 4, 1°.

§ 3. Il est interdit de battre pavillon belge sans être en possession d'un certificat d'enregistrement. Un navire détenteur d'un certificat d'enregistrement est tenu de battre pavillon belge. Le certificat d'enregistrement doit être conservé à bord et produit à toute réquisition des autorités compétentes.

§ 4. Le Roi détermine :

1° les cas dans lesquels le certificat d'enregistrement cesse d'être valable ou peut être retiré d'office;

2° les obligations liées à la possession du certificat d'enregistrement;

3° la redevance due pour la délivrance du certificat d'enregistrement;

4° la forme et la déliverance du certificat d'enregistrement.

7° "verstekeling" : elke persoon die zich zonder toelating van de gezagvoerder aan boord van een zeeschip bevindt;

8° "passagier" : elke persoon die zich aan boord van een zeeschip bevindt zonder schepeling of verstekeling te zijn;

9° "opvarende" : elke schepeling, elke passagier en elke verstekeling.

§ 2. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit :

1° bepalingen van dit boek of zijn uitvoeringsbesluiten voor aangeduide bijzondere gezagvoerders, kapiteins, schepelingen, bemanningsleden, arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst, verstekelingen, passagiers of opvarenden buiten toepassing verklaren;

2° de begrippen gezagvoerder, kapitein, schepeling, bemanningslid, bemanning, arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, verstekeling, passagier of opvarende nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven.

**Art. 2.1.1.4. Bevrachtingen**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "bevrachtingsovereenkomst" : de overeenkomst waarbij een partij, vervrachter genoemd, een zeeschip of een deel ervan tegen vergoeding ter beschikking stelt van een bevrachter;

2° "rompbevrachtingsovereenkomst" : de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele zeeschip zonder bemanning ter beschikking stelt van de bevrachter, en aan deze het rederschap overdraagt;

3° "tijdbevrachtingsovereenkomst" : de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele zeeschip met bemanning gedurende een bepaalde tijd ter beschikking van de bevrachter stelt;

4° "reisbevrachtingsovereenkomst" : de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter zich ertoe verbindt om met het zeeschip een bepaalde reis uit te voeren.

## Titel 2. — ZEESCHEPEN

### HOOFDSTUK 1. — *Registratie en openbaarheid*

#### *Afdeling 1.* — Registratie van zeeschepen

**Art. 2.2.1.1. Begrippen**

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt een amfibievoertuig, in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, beschouwd als een schip.

Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt een schip in aanbouw of in verbouwing als schip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

**Art. 2.2.1.2. Belgische vlag**

§ 1. Geen schip mag de Belgische vlag voeren tenzij het in het Belgisch zeeschepenregister geregistreerd is.

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

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

**Art. 2.2.1.3. Certificaat van registratie**

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

§ 2. Het certificaat van registratie wordt uitgereikt door het Belgisch Scheepsregister.

Het is onbeperkt geldig en kan enkel worden ingetrokken in de gevallen voorzien in paragraaf 4, 1°.

§ 3. Het is verboden de Belgische vlag te voeren zonder in het bezit te zijn van een certificaat van registratie. Een schip dat een certificaat van registratie heeft is verplicht de Belgische vlag te voeren. Het certificaat van registratie moet aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden worden vertoond.

§ 4. De Koning bepaalt :

1° de gevallen waarin het certificaat van registratie vervalt of ambtshalve kan worden ingetrokken;

2° de verplichtingen verbonden aan het bezit van het certificaat van registratie;

3° de retributie verschuldigd voor het afleveren van het certificaat van registratie;

4° de vorm en de afgifte van het certificaat van registratie.

**Art. 2.2.1.4. Enregistrement**

Le Roi :

1° détermine les navires de mer qui doivent ou peuvent être enregistrés ainsi que les conditions auxquelles les navires de mer, leur propriétaire, leur armateur ou leur armateur-gérant doivent préalablement satisfaire à cet effet; dans ce contexte, des conditions de nationalité, de domicile, de résidence ou d'établissement du siège principal, ainsi que de composition du capital social ou des organes des associations ou sociétés peuvent en particulier être prescrites;

2° fixe la forme et la teneur de la demande à déposer auprès du Registre naval belge en vue de l'enregistrement;

3° indique les documents qui doivent être annexés à la demande ou dont la production peut être exigée à l'occasion de l'examen de celle-ci;

4° désigne les personnes qui sont tenues ou habilitées à déposer la demande;

5° détermine le délai dans lequel la demande doit avoir lieu;

6° détermine les documents à inscrire au registre et les radiations à effectuer.

**Art. 2.2.1.5. Modifications**

Le Roi détermine les modifications qui doivent être portées à la connaissance du Registre naval belge, ainsi que les modalités et le délai d'introduction de l'annonce modificative concernée.

**Art. 2.2.1.6. Radiation**

§ 1er. L'enregistrement est radié :

1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre;

2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :

*a)* dans le cas où le navire de mer est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter;

*b)* dans le cas où l'on est sans nouvelles du navire de mer pendant six mois à partir du dernier appareillage ou à compter du jour de la réception des dernières nouvelles, sans que ceci puisse être imputé à une perturbation générale de l'information;

*c)* dans le cas où le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant ne répond plus aux conditions déterminées par le Roi pour pouvoir être enregistré.

§ 2. Le Registre naval belge ne procède à la radiation qu'après avoir examiné s'il a été satisfait aux conditions légales à cet effet.

§ 3. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire de mer et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

§ 4. Aucune radiation de l'enregistrement ne peut être effectuée que trente jours après le jour où tous les créanciers inscrits au Registre naval belge et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Registre naval belge conformément aux modalités arrêtées par le Roi.

Ce délai n'est pas applicable en cas de radiation à la demande ou sur déclaration du propriétaire, si celui-ci produit en même temps l'accord écrit des créanciers et des tiers susvisés.

§ 5. Le Registre naval belge fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage.

**Art. 2.2.1.7. Port d'attache**

§ 1er. Le choix du nom d'un navire de mer dans la demande d'enregistrement ainsi que toute modification de ce choix sont soumis à l'approbation du Registre naval belge.Le port d'attache doit se situer en Belgique.

§ 2. Le commandant doit veiller à ce que soient toujours inscrits sur la poupe, en lettres apparentes et distinctes, le nom du navire et celui de son port d'attache.

**Art. 2.2.1.8. Nationalité du commandant**

Le commandement d'un navire de mer enregistré ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité d'un État membre de l'Espace économique européen. Le Roi désigne l'autorité qui peut dispenser de cette obligation et fixe les conditions à remplir à cet effet.

**Art. 2.2.1.4. Registratie**

De Koning :

1° bepaalt welke zeeschepen moeten of mogen geregistreerd worden alsook de voorwaarden waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen waarbij in het bijzonder vereisten inzake de nationaliteit, de woon- of verblijfplaats of de vestiging van de hoofdinrichting, alsook inzake de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal of van de organen van verenigingen of vennootschappen kunnen worden opgelegd;

2° stelt de vorm en de inhoud vast van de aanvraag die bij het Belgisch Scheepsregister met het oog op de registratie moet worden gedaan;

3° duidt aan welke documenten bij de aanvraag moeten worden gevoegd of waarvan de voorlegging bij het onderzoek daarvan kan worden geëist;

4° wijst de personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden om de aanvraag in te dienen;

5° bepaalt de termijn waarbinnen de aanvraag moet gebeuren;

6° bepaalt welke documenten in het register moeten worden ingeschreven en welke doorhalingen moeten worden verricht.

**Art. 2.2.1.5. Wijzigingen**

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

**Art. 2.2.1.6. Doorhaling**

§ 1. De registratie wordt doorgehaald :

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

2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve :

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

*b)* ingeval van het zeeschip geen tijding werd ontvangen gedurende zes maanden te rekenen van de dag van het laatste uitvaren of van de dag waarop de laatste berichten werden ontvangen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;

*c)* ingeval het zeeschip of de eigenaar, de reder of de exploitant ervan niet meer voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om geregistreerd te kunnen worden.

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

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

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

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

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

**Art. 2.2.1.7. Thuishaven**

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

§ 2. De gezagvoerder moet erover waken dat de naam en de thuishaven altijd met duidelijke en goed zichtbare letters op het achterschip vermeld staan.

**Art. 2.2.1.8. Nationaliteit van de gezagvoerder**

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

**Art. 2.2.1.9. Inscription dans un registre des affrètements coque nue étranger**

§ 1er. Un navire de mer enregistré ne peut être inscrit dans un registre des affrètements coque nue étranger que si le Registre naval belge l'y autorise conformément au paragraphe 5.

À la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le Registre naval belge inscrit cette dernière dans le registre des navires de mer et fait mention de ladite inscription sur le document accordant l'autorisation.

Par l'accomplissement des formalités précitées, le droit de battre pavillon belge est suspendu pour la durée de l'affrètement coque nue qui a donné lieu à l'autorisation.

§ 2. Lorsqu'un conflit international menace ou est déclenché, l'autorisation visée au paragraphe 1er pourra être retirée par le Registre naval belge.

§ 3. La résiliation du contrat d'affrètement coque nue, quelle qu'en soit la raison, fait renaître l'obligation de battre pavillon belge.

§ 4. Après l'inscription de l'autorisation visée au paragraphe 1er, les inscriptions visées aux articles 2.2.1.12 et 2.2.1.13 subsistent. Les nouvelles inscriptions doivent se faire dans le registre des navires de mer.

§ 5. L'autorisation visée au paragraphe 1er n'est donnée que si les conditions suivantes sont remplies :

1° le contrat d'affrètement coque nue mentionne que :

*a)* l'affréteur coque nue ne peut céder le bail ni sous-affréter le navire de mer concerné par un nouvel affrètement coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable;

*b)* le navire de mer ne peut pas être enregistré dans un autre État que celui du registre des affrètements coque nue étranger concerné;

*c)* l'affréteur coque nue ne peut pas modifier le nom du navire de mer ni inscrire celui-ci sous un autre nom dans le registre des affrètements coque nue;

2° la demande d'autorisation est assortie d'une déclaration écrite de chaque créancier hypothécaire inscrit prouvant qu'il marque expressément son consentement sur l'affrètement coque nue qui fait l'objet du contrat d'affrètement coque nue;

3° la législation de l'État d'enregistrement de l'affrètement coque nue satisfait aux conditions suivantes :

*a)* le droit de propriété du navire de mer et les hypothèques qui le grèvent, ainsi que leur rang et les mesures d'exécution, restent exclusivement régis par la loi du registre d'origine;

*b)* le titre de propriété et le propriétaire du navire de mer concerné sont et restent enregistrés dans le registre d'origine;

*c)* le registre d'origine peut uniquement comporter des inscriptions susceptibles de grever le navire de mer;

*d)* le registre où l'affrètement coque nue est enregistré se réfère au registre d'origine;

*e)* pendant la durée de l'affrètement coque nue, le navire de mer doit arborer le pavillon de l'État d'enregistrement de l'affrètement coque nue et doit avoir à bord un document prouvant le droit de battre ce pavillon, délivré par ou au nom de l'autorité de cet État;

*f)* la résiliation du contrat des affrètements coque nue, pour quelque raison que ce soit, met fin de plein droit à l'enregistrement de l'affrètement coque nue;

4° la charge de la preuve du respect des conditions énoncées au point 3° appartient à celui qui demande l'autorisation. Le Registre naval belge peut dispenser le demandeur de tout ou partie de cette charge.

**Art. 2.2.1.10. Inscription dans le registre des affrètements coque nue belge**

§ 1er. Un navire de mer inscrit dans un registre d'origine étranger peut être inscrit dans le registre des affrètements coque nue belge au nom de l'affréteur coque nue.

Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée. La charge de la preuve du respect de ces conditions appartient à celui qui demande l'autorisation.

**Art. 2.2.1.9. Inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister**

§ 1. Een geregistreerd zeeschip mag slechts in een buitenlands rompbevrachtingsregister worden ingeschreven als het Belgisch Scheepsregister daarin heeft toegestemd overeenkomstig paragraaf 5.

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

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

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

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

§ 4. Na de inschrijving van de in paragraaf 1 bedoelde toestemming blijven de inschrijvingen bedoeld in de artikelen 2.2.1.12 en 2.2.1.13 bestaan. Nieuwe inschrijvingen dienen te geschieden in het zeeschepenregister.

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

1° de rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt dat :

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

*b)* het zeeschip niet mag worden geregistreerd in een andere Staat dan die van het betrokken buitenlands rompbevrachtingsregister;

*c)* de rompbevrachter de naam van het zeeschip niet mag wijzigen en het ook niet onder een andere naam in het rompbevrachtingsregister mag laten registreren;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 2.2.1.10. Inschrijving in het Belgisch rompbevrachtingsregister**

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

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

§ 2. Seule l'inscription au registre des affrètements coque nue accorde au navire de mer concerné le droit de battre pavillon belge pour la durée de l'affrètement coque nue. Ce droit cesse par la résiliation ou l'écoulement du délai de l'affrètement coque nue. Les articles 2.2.1.2, § 2, 2.2.1.3, 2.2.1.7 et 2.2.1.8 s'appliquent par analogie pendant l'affrètement coque nue sur le navire de mer concerné.

§ 3. Le registre des affrètements coque nue ne peut comporter aucune inscription susceptible de grever le navire de mer. Le droit de propriété du navire de mer et les charges grevant ce droit demeurent régis par la loi de l'État du registre d'origine. Le registre des affrètements coque nue belge se réfère au registre d'origine.

*Section 2.* — Publicité des droits

**Art. 2.2.1.11. Clauses dérogatoires**

Les clauses qui dérogent à la présente section sont nulles.

**Art. 2.2.1.12. Inscription des actes et jugements**

§ 1er. Les actes et jugements faisant preuve d'une constitution, translation, déclaration ou extinction de droits réels sur un navire, sur un navire en construction, sur un navire en transformation ou sur des accessoires d'un navire, d'hypothèques sur navires ou de nomination ou licenciement d'un armateur-gérant quirataire, sont inscrits dans le registre des navires de mer.

§ 2. Les actes et jugements visés dans le paragraphe 1er ne peuvent pas être opposés aux tiers avant leur inscription.

L'alinéa précédent s'applique sous réserve de l'article 69 du titre XVII du livre III du Code civil.

**Art. 2.2.1.13. Inscription des demandes**

Sont également inscrites dans le registre des navires de mer les demandes tendant à faire constater l'existence de droits visés à l'article 2.2.1.12 ou à faire déclarer la résolution, la révocation ou l'annulation d'un acte juridique contenu dans un acte visé à cet article et les jugements rendus sur ces demandes.

Les demandes visées à l'alinéa 1er ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'irrecevabilité doit être soulevée d'office par le juge et elle peut être proposée en tout état de cause.

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

**Art. 2.2.1.14. Actes susceptibles d'inscription**

Tant les actes sous signature privé que les actes authentiques sont admis à l'inscription, à condition :

1° qu'ils répondent aux prescriptions fixées conformément à l'article 2.2.1.15;

2° qu'ils aient été enregistrés conformément au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe;

3° que le navire soit enregistré en Belgique.

**Art. 2.2.1.15. Mentions devant figurer obligatoirement dans les actes**

Le Roi peut prescrire quelles sont les mentions relatives au navire et aux parties, et quelles sont les autres données qui doivent figurer dans les actes et de quelle façon ces mentions et données doivent être reprises pour que ces actes soient susceptibles d'inscription.

Le Registre naval belge peut refuser l'inscription d'actes qui ne répondent pas à ces prescriptions.

**Art. 2.2.1.16. Actes notariés relatifs aux successions**

La transmission par décès des droits visés à l'article 2.2.1.12 est inscrite dans le registre des navires de mer au vu d'un acte notarié attestant qui sont les successeurs.

L'inscription visée au premier alinéa n'a pas d'effets en matière d'opposabilité aux tiers.

**Art. 2.2.1.17. Présentation des actes aux fins d'inscription**

§ 1er. En vue de l'inscription visée à l'article 2.2.1.12, il est présenté au Registre naval belge soit l'acte même si l'acte est sous signature privé soit une expédition de l'acte si l'acte est authentique.

§ 2. Si l'acte est sous signature privé, il est présenté en deux originaux.

Si un seul original est disponible, il peut être produit, outre cet original, une copie dont la véracité est vérifiée par le Registre naval belge.

§ 3. Si l'acte est authentique, une expédition et une copie signée par le fonctionnaire instrumentant sont présentées.

§ 2. Enkel door de inschrijving in het rompbevrachtingsregister verwerft het betrokken zeeschip voor de duur van de rompbevrachting het recht de Belgische vlag te voeren. Dit recht vervalt door de ontbinding of door het verstrijken van de termijn van de rompbevrachting. De artikelen 2.2.1.2, § 2, 2.2.1.3, 2.2.1.7 en 2.2.1.8 zijn tijdens de rompbevrachting op het betrokken zeeschip van overeenkomstige toepassing.

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

*Afdeling 2.* — Openbaarheid van rechten

**Art. 2.2.1.11. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van deze afdeling zijn nietig.

**Art. 2.2.1.12. Inschrijving van akten en vonnissen**

§ 1. Akten en vonnissen die bewijs opleveren van de vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten op een schip, een schip in aanbouw, een schip in verbouwing of scheepstoebehoren, van scheepshypotheken of van de benoeming of het ontslag van een quiratair scheepsbeheerder worden ingeschreven in het zeeschepenregister.

§ 2. Vóór hun inschrijving kunnen de in paragraaf 1 bedoelde akten en vonnissen niet aan derden worden tegengesteld.

Het vorige lid geldt onder voorbehoud van artikel 69 van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

**Art. 2.2.1.13. Inschrijving van eisen**

De eisen tot het doen vaststellen van het bestaan van in artikel 2.2.1.12 bedoelde rechten of tot ontbinding, herroeping of nietigverklaring van een rechtshandeling vervat in een in dat artikel bedoelde akte, en de op dergelijke eisen gewezen vonnissen, worden eveneens in het zeeschepenregister ingeschreven.

De in het eerste lid bedoelde eisen zijn slechts ontvankelijk nadat zij ingeschreven zijn. De onontvankelijkheid moet door de rechter ambtshalve worden opgeworpen en kan in elke stand van het geding worden voorgedragen.

Op straffe van schadevergoeding mag de griffier geen expeditie van het vonnis afgeven voordat is gebleken dat het vonnis ingeschreven is.

**Art. 2.2.1.14. Voor inschrijving vatbare akten**

Zowel onderhandse als authentieke akten worden tot inschrijving toegelaten, op voorwaarde dat :

1° zij voldoen aan de voorschriften vastgesteld overeenkomstig artikel 2.2.1.15;

2° zij werden geregistreerd overeenkomstig het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten;

3° het desbetreffende zeeschip in België is geregistreerd.

**Art. 2.2.1.15. In akten verplichte vermeldingen**

De Koning kan voorschrijven welke vermeldingen betreffende het schip, de partijen en andere gegevens in de akten moeten worden opgenomen en op welke wijze dat moet gebeuren, opdat zij voor inschrijving in aanmerking komen.

Het Belgisch Scheepsregister kan de inschrijving weigeren van akten die niet aan die voorschriften voldoen.

**Art. 2.2.1.16. Notariële akten betreffende erfopvolging**

De overgang van de in artikel 2.2.1.12 bedoelde rechten ingevolge erfopvolging wordt in het zeeschepenregister ingeschreven op zicht van een notariële akte waaruit blijkt wie de erfopvolgers zijn.

De in het eerste lid bedoelde inschrijving heeft geen gevolg betreffende de tegenstelbaarheid aan derden.

**Art. 2.2.1.17. Overlegging van akten met het oog op inschrijving**

§ 1. Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 2.2.1.12 wordt aan het Belgisch Scheepsregister de akte zelf overgelegd indien het een onderhandse akte is, of een expeditie indien het een authentieke akte is.

§ 2. Van een onderhandse akte worden twee originelen overgelegd.

Indien slechts één origineel beschikbaar is, kan naast dit origineel een afschrift ervan worden overgelegd dat door het Belgisch scheepsregister wordt nagekeken op zijn echtheid.

§ 3. Van een authentieke akte worden een expeditie en een door de instrumenterende ambtenaar ondertekend afschrift overhandigd.

§ 4. Le Roi peut déterminer que les actes peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

**Art. 2.2.1.18. Récépissés et date de l'inscription**

Le Registre naval belge donne à la personne qui requiert l'inscription d'un acte, jugement, bordereau ou autre document, un récépissé de la remise de cet acte, jugement, bordereau ou document. Ce récépissé mentionne le numéro d'ordre sous lequel l'acte, le jugement, le bordereau ou document a été déposé dans le registre de dépôts.

Le Registre naval belge ne pourra opérer les inscriptions dans le registre naval à ce destiné qu'à la date et dans l'ordre des remises, tel que déterminé conformément à l'article 1.2.1.2.

**Art. 2.2.1.19. Mentions lors de l'inscription**

Le Registre naval belge mentionne, lors de l'inscription :

1° la date de l'acte;

2° la forme de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;

3° les nom et prénoms des parties ainsi que;

*a)* en ce qui concerne les personnes physiques de nationalité belge, le numéro de registre national de celles-ci;

*b)* en ce qui concerne les personnes physiques de nationalité étrangère, le domicile de celles-ci;

*c)* en ce qui concerne les personnes morales de droit belge, le numéro d'entreprise de celles-ci;

*d)* en ce qui concerne les personnes morales droit étranger, l'adresse du siège de celles-ci;

4° la nature et les éléments principaux de l'opération.

**Art. 2.2.1.20. Restitution des actes après l'inscription**

Après l'inscription, le Registre naval belge remet au requérant, selon le cas, l'expédition de l'acte authentique ou un original de l'acte sous signature privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro.

Selon le cas, la copie signée de l'acte authentique, un original ou la copie de l'acte sous signature privé visée à l'article 2.2.1.17, § 2, reste déposé au Registre naval belge.

**Art. 2.2.1.21. Présentation des pièces de procédure aux fins d'inscription**

L'inscription visée à l'article 2.2.1.13 est faite sur présentation au Registre naval belge :

1° s'il s'agit d'une demande en justice, de l'exploit de l'huissier de justice et d'une copie signée par l'huissier de justice;

2° s'il s'agit d'un jugement, de deux copies délivrées par le greffier.

Le Roi peut déterminer que ces documents peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

**Art. 2.2.1.22. Dépôt des pièces de procédure relatives aux navires non enregistrés et non immatriculés**

Si le navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation n'est pas enregistré en Belgique, le Registre naval belge se borne à constater la remise de l'exploit ou de la copie du jugement au registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription dès le moment où le navire est enregistré.

**Art. 2.2.1.23. Restitution des pièces de procédure après inscription**

Le Registre naval belge remet au requérant l'exploit ou la copie du jugement, sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

**Art. 2.2.1.24. Rang de titres présentés le même jour**

Si plusieurs titres soumis à la publicité sont présentés le même jour au Registre naval belge aux fins d'inscription, le rang que ces titres ont entre eux se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel le Registre naval belge a mentionné la remise des titres au registre de dépôts.

**Art. 2.2.1.25. Nullité des inscriptions**

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

§ 4. De Koning kan bepalen dat akten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

**Art. 2.2.1.18. Ontvangstbewijzen en tijdstip van inschrijving**

Het Belgisch Scheepsregister verstrekt aan wie de inschrijving van een akte, vonnis, borderel of ander document aanvraagt, op diens verzoek een ontvangstbewijs van de aanbieding van die akte, dat vonnis, dat borderel of dat document. Dit ontvangstbewijs vermeldt het volgnummer waaronder de akte, het vonnis, het borderel of het document werd neergelegd in het register van neerlegging.

Het Belgisch Scheepsregister mag de inschrijvingen in het daartoe bestemde scheepsregister niet doen dan op de dag en in de volgorde van de aanbiedingen, zoals bepaald overeenkomstig artikel 1.2.1.2.

**Art. 2.2.1.19. Vermeldingen bij de inschrijving**

Het Belgisch Scheepsregister vermeldt bij de inschrijving :

1° de datum van de akte;

2° de vorm van de akte en, indien het een authentieke akte is, de vermelding van welke openbare ambtenaar of rechtbank zij uitgaat;

3° de naam en de voornamen van de partijen alsook;

*a)* wat betreft natuurlijke personen van Belgische nationaliteit, hun rijksregisternummer;

*b)* wat betreft natuurlijke personen van vreemde nationaliteit, hun woonplaats;

*c)* wat betreft rechtspersonen naar Belgisch recht, het ondernemingsnummer;

*d)* wat betreft rechtspersonen naar vreemd recht, het adres van hun zetel;

4° de aard en hoofdbestanddelen van de verrichting.

**Art. 2.2.1.20. Teruggave van akten na inschrijving**

Na de inschrijving geeft het Belgisch Scheepsregister aan de aanvrager de expeditie van de authentieke akte of een origineel van de onderhandse akte terug, naargelang het geval. Onderaan op het stuk bevestigt het de inschrijving te hebben verricht en vermeldt het datum en nummer ervan.

Het ondertekend afschrift van de authentieke akte, hetzij, naargelang het geval, een origineel van de onderhandse akte of het afschrift ervan bedoeld in artikel 2.2.1.17, § 2, blijft bij het Belgisch Scheepsregister berusten.

**Art. 2.2.1.21. Overlegging van processtukken met het oog op inschrijving**

Met het oog op de inschrijving bedoeld in artikel 2.2.1.13 worden aan het Belgisch Scheepsregister overgelegd :

1° indien het een eis in rechte betreft, het gerechtsdeurwaardersexploot en een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift;

2° indien het een vonnis betreft, twee door de griffier afgeleverde afschriften.

De Koning kan bepalen dat documenten kunnen of moeten worden overgelegd in elektronische vorm. Hij bepaalt de desbetreffende vorm- en procedurevoorschriften.

**Art. 2.2.1.22. Neerlegging van processtukken betreffende niet geregistreerde of teboekgestelde schepen**

Ingeval het schip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd is, beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot of het afschrift van het vonnis in het register van neerlegging. Het Belgisch Scheepsregister gaat alsnog tot de inschrijving over zodra het schip is geregistreerd.

**Art. 2.2.1.23. Teruggave van processtukken na inschrijving**

Het Belgisch Scheepsregister geeft aan de verzoeker het exploot respectievelijk een afschrift van het vonnis, waarop hij de verklaring aanbrengt dat de inschrijving gedaan is, terug.

**Art. 2.2.1.24. Onderlinge rang van op dezelfde dag aanboden titels**

Indien op dezelfde dag verscheidene aan openbaarmaking onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister ter inschrijving worden aangeboden, wordt hun onderlinge rang bepaald door het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register van neerlegging.

**Art. 2.2.1.25. Nietigheid van inschrijvingen**

Verzuim van een of meer van de in deze titel voorgeschreven formaliteiten, heeft alleen dan nietigheid van de inschrijving tot gevolg, wanneer daaruit nadeel voor derden ontstaat.

**Art. 2.2.1.26. Responsabilité**

§ 1er. L'État belge est responsable du préjudice résultant :

1° du fait que le Registre naval belge refuse ou omette de procéder aux inscriptions ou aux dépôts requis, et du retard ainsi engendré;

2° du fait que le Registre naval belge ne mentionne pas, dans les certificats, une ou plusieurs inscriptions relatives à des droits sur navires;

3° du fait que le Registre naval belge refuse de délivrer un certificat, et du retard ainsi engendré.

L'État belge est déchargé de la responsabilité visée à l'alinéa précédent dans le cas où le refus, le défaut, le retard ou la non-mention découle de l'insuffisance des actes ou pièces produits ou remis au Registre naval.

§ 2. Des procès-verbaux des refus ou retards visés au paragraphe 1er, 1° et 3°, seront, à la diligence des requérants, dressés sur-le-champ par un huissier de justice.

**Art. 2.2.1.27. Créanciers omis dans les certificats**

En cas de purge, le navire à l'égard duquel le Registre naval belge aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs droits d'hypothèque sur navires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le navire sur lequel les inscriptions ont été prises.

Néanmoins, cette disposition ne préjudicie pas au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.

CHAPITRE 2. — *Jaugeage*

**Art. 2.2.2.1. Notions**

§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par par :

1° « État Partie à la Convention » : un État qui est lié par la Convention TMC;

2° « certificat international de jaugeage» : le certificat de jaugeage visé aux articles 7 et 9 de la Convention TMC;

3° « certificat national de jaugeage » : le certificat de jaugeage délivré exclusivement en vertu de ce titre;

4° « longueur » : 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille, ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure; dans les navires de mer conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;

5° « jauge brute » : les dimensions hors tout d'un navire de mer;

6° « jauge nette » : la capacité d'utilisation d'un navire de mer;

7° « voyage international » : un voyage par mer, entre un pays auquel s'applique la Convention TMC et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; à cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un État contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct.

§ 2. Dans toutes les lois et dans tous les arrêtés dans lesquels les termes « tonnes », « jauge » ou « tonnage » sont utilisés sans plus de précision en lien avec des navires de mer, ces termes doivent être compris respectivement au sens de tonnes brutes, jauge brute et tonnage brut.

**Art. 2.2.2.2. Application matérielle**

§ 1er. Le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent aux navires de mer qui sont mis en œuvre ou destinés à des fins professionnelles.

§ 2. Le Roi peut déclarer applicables le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait en tout ou en partie à d'autres navires que les navires de mer visés au paragraphe 1er.

**Art. 2.2.1.26. Aansprakelijkheid**

§ 1. De Belgische Staat is aansprakelijk voor de schade die wordt veroorzaakt door :

1° de weigering of het verzuim van het Belgisch Scheepsregister tot een gevorderde inschrijving of neerlegging over te gaan, en de daarbij opgelopen vertraging;

2° het niet vermelden door het Belgisch Scheepsregister in een getuigschrift van een of meer inschrijvingen betreffende rechten op schepen;

3° de weigering van het Belgisch Scheepsregister een getuigschrift af te geven, en de daarbij opgelopen vertraging.

De Belgische Staat is van de in het vorige lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven ingeval de weigering, het verzuim, de vertraging of het ontbreken van de vermelding te wijten is aan de ontoereikendheid van de aan het Scheepsregister overlegde of aangeboden akten of stukken.

§ 2. Op aanvraag van de verzoeker wordt door een gerechtsdeurwaarder dadelijk proces-verbaal van de in paragraaf 1, 1° en 3° bedoelde weigering of vertraging opgemaakt.

**Art. 2.2.1.27. Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers**

In geval van zuivering blijft het schip, waarvoor het Belgisch Scheepsregister in zijn getuigschriften een of meer ingeschreven rechten van scheepshypotheek onvermeld mocht hebben gelaten, hiervan ontheven in de handen van de nieuwe bezitter, mits de aanvraag van het getuigschrift duidelijk het schip aanwijst waarop de inschrijvingen zijn genomen.

Deze bepaling geldt onverminderd het recht van de niet in het getuigschrift vermelde schuldeisers om te bekwamer tijd de veiling te vorderen en om zich te doen plaatsen in de rang die hun toekomt, zolang de prijs door de verkrijger niet is betaald of zolang de onder de schuldeisers geopende rangregeling niet is gesloten.

HOOFDSTUK 2. — *Meting*

**Art. 2.2.2.1. Begrippen**

§ 1. In deze titel, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder :

1° "Verdragsluitende Staat" : een Staat die gebonden is door het TMC-Verdrag;

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

3° "nationale meetbrief" : de meetbrief uitgereikt uitsluitend op grond van deze titel;

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

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

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

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

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

**Art. 2.2.2.2. Materiële toepassing**

§ 1. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 zijn van toepassing op zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.

§ 2. De Koning kan dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren op andere schepen dan de in paragraaf 1 bedoelde zeeschepen.

**Art. 2.2.2.3. Obligation d'avoir un certificat de jaugeage à bord**

Un navire de mer belge doit être pourvu :

1° d'un certificat international de jaugeage, dans le cas où il présente une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et fait des voyages internationaux; soit

2° d'un certificat national de jaugeage, dans le cas où il présente une longueur inférieure à 24 mètres ou ne fait pas de voyages internationaux.

**Art. 2.2.2.4. Délivrance de certificats de jaugeage**

Un certificat de jaugeage est délivré à la demande écrite du propriétaire du navire ou de son mandataire, par le Contrôle de la navigation contre le paiement d'une redevance.

Le Contrôle de la navigation peut néanmoins demander à l'autorité compétente d'un autre État Partie de déterminer les jauges brute et nette du navire de mer conformément à la Convention TMC et de délivrer un certificat international de jaugeage à l'usage de ce navire de mer. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

**Art. 2.2.2.5. Notification de modifications**

Le propriétaire du navire ou son mandataire doit informer par écrit le Contrôle de la navigation de toute modification de l'aménagement, de la construction ou des caractéristiques du navire de mer, qui est de nature à changer la jauge brute ou la jauge nette.

**Art. 2.2.2.6. Fin de la validité des certificats de jaugeage**

§ 1er. Un certificat international de jaugeage cesse d'être valable et est retiré par le Contrôle de la navigation si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire de mer est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de navigabilité pour navire à passagers, le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire ont subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.

§ 2. Un certificat international de jaugeage délivré par le Contrôle de la navigation à un navire de mer belge cesse d'être valable dans le cas où le navire de mer passe sous le pavillon d'un autre État.

Dans le cas où un navire de mer passe sous le pavillon d'un autre État Partie, le certificat international de jaugeage demeure toutefois valable pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle cet autre État délivre en remplacement un autre certificat international de jaugeage en fonction de la date plus rapprochée.

Le Contrôle de la navigation adresse à cet autre État, dès que possible après le changement de nationalité copie du certificat dont le navire de mer est pourvu à la date du changement, ainsi qu'un copie des calculs des jauges correspondants.

§ 3. Un certificat national de jaugeage cesse d'être valable et est retiré par le Contrôle de la navigation dans le cas où le navire a subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, ou dans le cas où le navire passe sous le pavillon d'un autre État.

§ 4. Les paragraphes 2 et 3 ne sont pas applicables aux navires de mer dont le droit de battre pavillon belge est suspendu conformément à l'article 2.2.1.9, § 1er.

**Art. 2.2.2.7. Certificat de jaugeage de navires passés sous pavillon**

§ 1er. Le certificat international de jaugeage d'un navire de mer qui passe sous pavillon belge demeure valable pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle le Contrôle de la navigation délivre en remplacement un certificat international de jaugeage, en fonction de la date plus rapprochée.

§ 2. Un navire de mer pour lequel aucun certificat international de jaugeage n'a été délivré et qui passe sous pavillon belge est rejaugé par le Contrôle de la navigation pour déterminer les jauges brute et nette.

Le Contrôle de la navigation délivre un certificat international de jaugeage ou un certificat national de jaugeage selon la distinction mentionnée à l'article 2.2.2.4.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne sont pas applicables aux navires de mer enregistrés dans un autre État qui ont été inscrits au registre des affrètements coque nue, conformément à l'article 2.2.1.9.

**Art. 2.2.2.3. Verplichting een meetbrief aan boord te hebben**

Een Belgisch zeeschip moet voorzien zijn van :

1° een internationale meetbrief, ingeval het een lengte heeft van 24 meter of meer, en internationale reizen maakt; hetzij

2° een nationale meetbrief, ingeval het een lengte heeft van minder dan 24 meter of ingeval het geen internationale reizen maakt.

**Art. 2.2.2.4. Uitreiking van meetbrieven**

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

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

**Art. 2.2.2.5. Kennisgeving van wijzigingen**

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

**Art. 2.2.2.6. Einde van de geldigheid van meetbrieven**

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

§ 2. Een door de Scheepvaartcontrole ten behoeve van een Belgisch zeeschip uitgereikte internationale meetbrief verliest zijn geldigheid ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht.

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

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

§ 3. Een nationale meetbrief verliest zijn geldigheid en wordt door de Scheepvaartcontrole ingetrokken ingeval zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden aan het zeeschip dat daaruit noodzakelijkerwijze een vermeerdering van de brutotonnenmaat of de nettotonnenmaat voortvloeit of ingeval het zeeschip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht.

§ 4. De paragrafen 2 en 3 zijn niet van toepassing op de zeeschepen waarvoor het recht de Belgische vlag te voeren werd geschorst overeenkomstig artikel 2.2.1.9, § 1.

**Art. 2.2.2.7. Meetbrief van ingevlagde schepen**

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

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

De Scheepvaartcontrole reikt naargelang het in artikel 2.2.2.4 vermelde onderscheid een internationale meetbrief dan wel een nationale meetbrief uit.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op de in een andere Staat geregistreerde zeeschepen die in het rompbevrachtingsregister werden ingeschreven overeenkomstig artikel 2.2.1.9.

**Art. 2.2.2.8. Délivrance d'un certificat de jaugeage à la demande d'une autorité étrangère**

Le Contrôle de la navigation est autorisé à donner suite à la demande d'une autorité compétente d'un autre État Partie, de délivrer un certificat international de jaugeage à l'usage d'un navire de mer qui bat ou qui battra pavillon de cet État, et de déterminer à cet effet les jauges brute et nette du navire contre le paiement des frais.

**Art. 2.2.2.9. Exhibition du certificat de jaugeage**

À la première demande de l'autorité belge compétente, le commandant d'un navire de mer belge ou étranger, ou son mandataire, doit, à quelque endroit que ce soit dans les eaux belges, exhiber un certificat de jaugeage valable.

Est considéré comme un certificat de jaugeage valable :

1° le certificat international de jaugeage;

2° le certificat national de jaugeage;

3° tout autre certificat de jaugeage admis par le Contrôle de la navigation.

**Art. 2.2.2.10. Détermination des jauges à défaut d'un certificat de jaugeage**

À la requête du Contrôle de la navigation, il est procédé à la détermination des jauges brute et nette de tout navire de mer belge ou étranger qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 2.2.2.9, alinéa 2. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

**Art. 2.2.2.11. Certificats de jaugeage Suez et Panama**

§ 1er. À la demande du propriétaire du navire ou de son mandataire, le Contrôle de la navigation peut délivrer un certificat de jaugeage spécial pour la navigation dans le canal de Suez ou de Panama, et ce, contre paiement d'une redevance.

En vue de la délivrance du certificat de jaugeage spécial visé à l'alinéa 1er, les jauges sont déterminées par le Contrôle de la navigation conformément aux prescriptions de jaugeage régissant les canaux concernés.

Le certificat de jaugeage doit mentionner conformément à quelles dispositions les jauges du navire de mer, au profit duquel le certificat de jaugeage a été délivré, ont été déterminées.

§ 2. L'article 2.2.2.5 est applicable dans le cas où le navire de mer est pourvu d'un certificat de jaugeage spécial visé au paragraphe 1er.

**Art. 2.2.2.12. Demande de jaugeage correctif**

Dans le cas où le demandeur d'un certificat de jaugeage estime que les jauges brute ou nette mentionnées dans le certificat de jaugeage ne sont pas correctement déterminées, il peut demander par écrit au Contrôle de la navigation dans les quatorze jours de la délivrance du certificat qu'il soit procédé à un nouveau jaugeage.

Pour procéder à ce second jaugeage, le Contrôle de la navigation désigne un membre du personnel qui n'a pas participé au premier.

En cas de différence entre les jaugeages, aucune redevance pour le nouveau jaugeage n'est due.

**Art. 2.2.2.13. Redevances**

§ 1er. Pour la détermination des jauges brute et nette, la délivrance du certificat de jaugeage, l'accomplissement des formalités et d'autres services délivrés par le Contrôle de la navigation en lien avec le jaugeage des navires :

1° une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État;

2° le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire peuvent être tenus de rembourser à l'État les frais engendrés.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception, ainsi que les modalités de remboursement des frais engendrés.

§ 2. Sauf dans le cas d'un nouveau jaugeage, tel que visé à l'article 2.2.2.12, alinéa 3, il n'est délivré de certificat de jaugeage que sur la production de la preuve du paiement de la redevance ou du remboursement des frais.

**Art. 2.2.2.14. Arrêtés d'exécution**

Le Roi détermine :

1° les modalités de détermination des jauges brute et nette pour la délivrance du certificat international de jaugeage et du certificat national de jaugeage;

2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat international de jaugeage et du certificat national de jaugeage;

**Art. 2.2.2.8. Uitreiking van een meetbrief op verzoek van een buitenlandse overheid**

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

**Art. 2.2.2.9. Vertoning van de meetbrief**

Op het eerste verzoek van de bevoegde Belgische overheid moet de gezagvoerder van een Belgisch of vreemd zeeschip, of zijn lasthebber, gelijk waar in Belgische wateren, een geldige meetbrief vertonen.

Als geldige meetbrief wordt beschouwd :

1° de internationale meetbrief;

2° de nationale meetbrief;

3° elke andere door de Scheepvaartcontrole aanvaarde meetbrief.

**Art. 2.2.2.10. Vaststelling van de tonnenmaat bij gebrek aan een meetbrief**

Op vordering van de Scheepvaartcontrole wordt de bruto- en nettotonnenmaat vastgesteld van elk Belgisch of vreemd zeeschip dat niet is voorzien van een geldige meetbrief als bedoeld in artikel 2.2.2.9, tweede lid. De daaraan verbonden kosten zijn ten laste van de scheepseigenaar of zijn lasthebber.

**Art. 2.2.2.11. Suez- en Panamameetbrieven**

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

Met het oog op de uitreiking van de in het eerste lid bedoelde bijzondere meetbrief worden de tonnenmaten door de Scheepvaartcontrole vastgesteld overeenkomstig de metingsvoorschriften voor het betrokken kanaal.

De meetbrief moet vermelden overeenkomstig welke bepalingen de tonnenmaten van het zeeschip waarvoor de meetbrief is uitgereikt, zijn vastgesteld.

§ 2. Artikel 2.2.2.5 is van toepassing ingeval het zeeschip van een in paragraaf 1 bedoelde bijzondere meetbrief is voorzien.

**Art. 2.2.2.12. Verzoek om een corrigerende meting**

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

Voor die tweede meting wijst de Scheepvaartcontrole een personeelslid aan dat niet aan de eerste meting heeft deelgenomen.

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

**Art. 2.2.2.13. Retributies**

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

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

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

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

§ 2. Behalve in het geval van een nieuwe meting als bedoeld in artikel 2.2.2.12, derde lid, wordt geen meetbrief uitgereikt dan op overlegging van het bewijs van betaling van de retributie of van terugbetaling van de kosten.

**Art. 2.2.2.14. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning bepaalt :

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

2° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van de internationale meetbrief en de nationale meetbrief;

3° les modalités de la demande, de la délivrance et du retrait des certificats de jaugeage;

4° les dispositions du présent titre qui ne s'appliquent pas à certains types de navires.

CHAPITRE 3. — *Sécurité*

*Section 1.* — Dispositions générales

**Art. 2.2.3.1. Notions**

§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par «organisme agréé», une organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

§ 2. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 y ont trait, l'armateur, l'utilisateur du navire, le locataire du navire, l'exploitant du navire et celui qui a en possession le navire est assimilé au propriétaire du navire.

§ 3. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.

**Art. 2.2.3.2. Application matérielle**

Le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent aux navires de mer qui sont mis en œuvre ou destinés à des fins commerciales ou professionnelles.

**Art. 2.2.3.3. Autre réglementation**

Le présent chapitre s'applique sans préjudice de la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972.

**Art. 2.2.3.4. Traitement des navires d'États non contractants**

Lorsqu'un navire de mer battant pavillon d'un État non partie de la Convention CSC, de la Convention LL, du Protocole LL 1988, de la Convention MLC, de la Convention SFV, de la Convention SOLAS, du Protocole SOLAS 1978 ou du Protocole SOLAS 1988, le Contrôle de la navigation veille à ce qu'il n'obtienne pas de traitement de faveur par rapport à un navire battant pavillon d'un État partie à la convention concernée.

**Art. 2.2.3.5. Redevances**

Pour la visite d'un navire, la délivrance d'un certificat ou une autorisation de départ, l'accomplissement des formalités et autres services fournis par le Contrôle de la navigation en lien avec la sécurité des navires, une redevance peut être prélevée dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

*Section 2.* — Navires de mer

Sous-section 1er. — Exigences de sécurité

**Art. 2.2.3.6. Obligation générale en matière de sécurité et de certificat**

§ 1er. Aucun navire de mer belge ou étranger ne peut prendre la mer à partir d'un port belge ou naviguer dans les eaux belges et aucun navire de mer ne peut prendre la mer à l'étranger sous pavillon belge sans être en état de sécurité.

§ 2. Sous réserve des articles 2.2.3.7 et 2.2.3.8, aucun navire de mer n'est autorisé à battre pavillon belge s'il n'est pourvu du certificat en cours de validité visé à l'article 2.2.3.10 ou 2.2.3.11, ainsi que des certificats en cours de validité visés à l'article 2.2.3.14, 1°.

**Art. 2.2.3.7. Régime spécial pour certains navires côtiers**

Les navires de mer belges naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte doivent être munis d'un certificat de navigabilité pour navigation restreinte côtière qui n'est valable que pour la zone qui y est indiquée.

Le certificat est délivré et la durée de sa validité est prolongée, le cas échéant, conformément à l'article 2.2.3.10, § 3, par les contrôleurs de la navigation.

Sans préjudice de l'article 2.2.3.9, le Roi fixe les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation déterminent les limites d'une zone de navigation restreinte.

3° de nadere regels in verband met de aanvraag, de uitreiking en de intrekking van de meetbrieven;

4° welke bepalingen van deze titel niet van toepassing zijn op bepaalde types van schepen.

HOOFDSTUK 3. — *Veiligheid*

*Afdeling 1.* — Algemene bepalingen

**Art. 2.2.3.1. Begrippen**

§ 1. In dit hoofdstuk, in de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt onder "erkende organisatie" verstaan, een organisatie die is erkend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties.

§ 2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 worden de reder, de scheepsgebruiker, de scheepshuurder, de scheepsexploitant en hij die het schip in bezit heeft met de scheepseigenaar gelijkgesteld.

§ 3. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop betrekking hebbende bepalingen van deel 4 wordt een amfibievoertuig, in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, beschouwd als een schip.

**Art. 2.2.3.2. Materiële toepassing**

Dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 zijn van toepassing op zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.

**Art. 2.2.3.3. Andere regelgeving**

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

**Art. 2.2.3.4. Behandeling van schepen van niet-Verdragstaten**

Ingeval een zeeschip de vlag van een Staat voert die geen partij is bijhet CSC-Verdrag, het LL-Verdrag, het LL-Protocol 1988, het MLC-Verdrag, het SFV-Verdrag, het SOLAS-Verdrag, het SOLAS-Protocol 1978 of het SOLAS-Protocol 1988, ziet de Scheepvaartcontrole erop toe dat het geen gunstiger behandeling krijgt dan een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die wel partij is bij het betrokken verdrag.

**Art. 2.2.3.5. Retributies**

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

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

*Afdeling 2.* — Zeeschepen

Onderafdeling 1. — Veiligheidseisen

**Art. 2.2.3.6. Algemene veiligheids- en certificaatplicht**

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

§ 2. Onder voorbehoud van de artikelen 2.2.3.7 en 2.2.3.8 mag geen zeeschip onder Belgische vlag varen indien het niet voorzien is van een in artikel 2.2.3.10 of 2.2.3.11 bedoeld geldig certificaat en van de in artikel 2.2.3.14, 1° bedoelde geldige certificaten.

**Art. 2.2.3.7. Bijzondere regeling voor bepaalde kustvaarders**

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

Het certificaat wordt uitgereikt door de scheepvaartcontroleurs en de geldigheidsduur ervan wordt desgevallend door hen verlengd overeenkomstig artikel 2.2.3.10, § 3.

Onverminderd artikel 2.2.3.9, stelt de Koning de voorwaarden vast waaronder de scheepvaartcontroleurs de grenzen van een beperkt vaargebied bepalen.

**Art. 2.2.3.8. Régime spécial pour les voyages spéciaux**

Les navires de mer qui entreprennent un voyage spécial doivent être munis d'une autorisation de départ fournie pour la durée et aux conditions fixées par les contrôleurs de la navigation.

L'autorisation de départ n'est fournie que si le voyage spécial ne présente aucun danger pour la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou pour l'environnement marin.

À l'étranger, l'autorisation de départ n'est donnée que sur rapport favorable d'experts d'un organisme agréé désignés par les contrôleurs de la navigation.

Les navires ayant à bord une autorisation de départ ne doivent pas être munis d'un certificat de navigabilité.

**Art. 2.2.3.9. Arrêtés d'exécution**

Le Roi détermine :

1° en fonction du service et de la navigation auxquels un navire de mer est destiné, les conditions dans lesquelles un navire de mer doit se trouver pour être en état de sécurité, en particulier les prescriptions relatives :

*a)* à la construction et l'état d'entretien;

*b)* aux moyens de sauvetage;

*c)* aux agrès et apparaux, aux objets d'armement, aux pièces détachées, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange;

*d)* aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation et aux moyens de télécommunication;

*e)* aux machines de propulsion, dont les moteurs et les groupes électrogènes de secours, de même qu'aux appareils mécaniques et électriques et aux chaudières;

*f)* à l'aptitude physique, aux brevets, permis et autres attestations de même nature, qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, au nombre de membres d'équipage, ainsi qu'à la composition de l'équipage;

*g)* au nombre de passagers qui peuvent être transportés;

*h)* à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;

*i)* aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;

*j)* à la stabilité, à l'arrimage, au lestage et à la sollicitation de la structure du navire;

*k)* aux engins de levage;

2° les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation peuvent, dans des cas particuliers, accorder une dispense d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés d'exécution;

3° la mesure dans laquelle les navires de mer doivent satisfaire aux dispositions établies en vertu du 1°, ainsi que les attributions des contrôleurs de la navigation;

4° les obligations des commandants et autres personnes embarquées ainsi que des propriétaires de navire, relatives à la sécurité des navires de mer;

5° les conditions auxquelles les organismes peuvent être agréés et mandatées à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites des navires de mer belges afférentes à des certificats concernant la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires de mer et, le cas échéant, à délivrer ou à renouveler ces certificats;

6° des règles spéciales pour des navires sans équipage.

Sous-section 2. — Certificats

**Art. 2.2.3.10. Certificat de navigabilité**

§ 1er. Le certificat de navigabilité est délivré par le Contrôle de la navigation.

Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de ce titre et des arrêtés pris en exécution de celui-ci.

§ 2. Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le certificat de navigabilité est demandé et délivré, ainsi que la teneur et la durée de la validité de celui-ci.

§ 3. La validité du certificat de navigabilité peut faire l'objet d'une seule prolongation par les contrôleurs de la navigation, d'une durée maximale d'un mois. Elle n'est pas renouvelable.

Le contrôleur de la navigation fait mention de la prolongation sur le certificat.

**Art. 2.2.3.8. Bijzondere regeling voor bijzondere reizen**

Zeeschepen die een bijzondere reis ondernemen moeten voorzien zijn van een toelating tot afvaart die wordt verstrekt voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door de scheepvaartcontroleurs.

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

In het buitenland wordt de toelating tot afvaart alleen verleend op gunstig verslag van door de scheepvaartcontroleurs aangeduide deskundigen van een erkende organisatie.

De schepen welke de toelating tot afvaart aan boord hebben, moeten niet van een certificaat van deugdelijkheid voorzien zijn.

**Art. 2.2.3.9. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning bepaalt :

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

*a)* de bouw en de staat van onderhoud;

*b)* de reddingsmiddelen;

*c)* zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de reserveonderdelen, met inbegrip van de middelen tegen brand en de wisselstukken;

*d)* de zeevaartinstrumenten, de seintoestellen en de telecommunicatiemiddelen;

*e)* de voortstuwingsmachines, waaronder de motoren en de noodaggregaten, alsook de mechanische en de elektrische toestellen en de stoomketels;

*f)* de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de kapitein en van de bemanning, het aantal bemanningsleden, alsook de samenstelling van de bemanning;

*g)* het aantal passagiers die vervoerd mogen worden;

*h)* de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;

*i)* de diepgangschalen en de vrijboordmerken;

*j)* de stabiliteit, het stuwen, het ballasten en de belasting van de scheepsstructuur;

*k)* het laad- en losgerei;

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

3° de mate waarin de zeeschepen moeten voldoen aan de krachtens het 1° vastgestelde voorschriften, alsook de bevoegdheden welke de scheepvaartcontroleurs ter zake hebben;

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

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

6° bijzondere regels voor onbemande schepen.

Onderafdeling 2. — Certificaten

**Art. 2.2.3.10. Certificaat van deugdelijkheid**

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid wordt uitgereikt door de Scheepvaartcontrole.

Het certificaat stelt vast, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het zeeschip in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van deze titel en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan.

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

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

De scheepvaartcontroleur maakt van de verlenging melding op het certificaat.

§ 4. Le certificat de navigabilité perd de plein droit sa validité dans le cas où un ou plusieurs des certificats internationaux requis conformément à l'article 2.2.3.14 cessent d'être valables pour quelque raison que ce soit.

**Art. 2.2.3.11. Certificat provisoire de navigabilité**

§ 1er. Lorsqu'un navire de mer est mis sous pavillon belge à l'étranger et que le Contrôle de la navigation est dans l'impossibilité de délivrer un certificat de navigabilité, le navire de mer doit être muni d'un certificat provisoire de navigabilité.

Ce certificat est délivré par le Contrôle de la navigation sur rapport favorable d'une organisation agréé.

Le certificat provisoire peut toutefois être délivré sans intervention d'un organisme agréé si le commandant ou un autre représentant du propriétaire du navire produit des certificats étrangers en cours de validité, nationaux ou internationaux, attestant qu'il a été satisfait à tous les points couverts par le certificat de navigabilité.

§ 2. Lorsqu'un navire de mer belge se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité avant la date d'expiration, le cas échéant prorogée conformément à l'article 2.2.3.10, § 3, il doit être pourvu d'un certificat provisoire de navigabilité délivré par le Contrôle de la navigation sur rapport favorable d'un organisme agréé.

§ 3. La validité du certificat provisoire de navigabilité expire en tout cas à l'arrivée du navire de mer dans un port belge ou, pour les navires de mer visés à l'article 2.2.3.12, à l'arrivée du navire de mer dans le port où celui-ci relâche le plus fréquemment dans le cas où il y arrive avant d'atteindre un port belge.

**Art. 2.2.3.12. Navires de mer belges ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge**

§ 1er. Le certificat de navigabilité d'un navire de mer belge ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge peut être délivré par le Contrôle de la navigation conformément à l'article 2.2.3.11, § 1er, deuxième alinéa.

Dans le cas où le navire de mer ne se trouve pas dans un port belge et se trouve dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité endéans le délai prescrit, il sera fait application de l'article 2.2.3.11, § 2 par analogie.

§ 2. Dans le cas où un navire de mer belge qui ne rejoint jamais ou qui ne rejoint qu'exceptionnellement un port belge ne peut pas satisfaire aux conditions visées au paragraphe 1er, les contrôleurs de la navigation déterminent la procédure pour l'obtention du certificat de navigabilité. Les contrôleurs de la navigation peuvent se rendre au navire à cet effet. Sans préjudice de la redevance redevable conformément à l'article 2.2.3.5, les frais – dont frais de séjour et de déplacement – sont indemnisés par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.

§ 3. L'article 2.2.3.11, § 3, est applicable par analogie à la délivrance des certificats visés au présent article.

**Art. 2.2.3.13. Conséquences d'avaries et de modifications**

§ 1er. Dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les contrôleurs de la navigation.

Dans le cas où le navire de mer se trouve à l'étranger, le commandant ou un autre représentant du propriétaire du navire désigne un organisme agréé.

§ 2. En dehors des cas visés au paragraphe 1er, dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie, ou en cas d'incident qui fait présumer qu'une avarie peut lui être survenue, et que ce navire de mer est ensuite entré dans un port ou dans le cas où une avarie est survenue ou que la présomption d'une avarie est née pendant le séjour dans un port, le voyage ne peut pas être poursuivi, avant que le commandant ne soit entré en contact avec les contrôleurs de la navigation pour émettre un rapport sur l'avarie et recevoir leurs instructions. Dans le cas où les contrôleurs de la navigation sont d'avis que l'avarie ne doit pas être réparée immédiatement, ils délivrent au commandant une déclaration écrite fixant les conditions dans lesquelles le voyage peut être poursuivi sans inconvénient.

À l'étranger, le commandant entre en contact avec le Contrôle de la navigation ou, si ceci n'est pas possible, avec un représentant d'un organisme agréé. Les contrôleurs de la navigation ou le représentant de l'organisme agréé délivre une déclaration écrite certifiant que la réparation a été convenablement exécutée ou que le voyage peut être poursuivi sans inconvénient dans les conditions mentionnées dans cette déclaration. Les contrôleurs de la navigation peuvent se rendre au

§ 4. Het certificaat van deugdelijkheid verliest van rechtswege zijn geldigheid ingeval een of meer overeenkomstig artikel 2.2.3.14 vereiste internationale certificaten, om welke reden ook, niet meer geldig is of zijn.

**Art. 2.2.3.11. Voorlopig certificaat van deugdelijkheid**

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

Dit certificaat wordt door de Scheepvaartcontrole uitgereikt op gunstig verslag van een erkende organisatie.

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

§ 2. Wanneer een Belgisch zeeschip zich in het buitenland bevindt en zijn certificaat van deugdelijkheid vóór de vervaldatum, welke in voorkomend geval overeenkomstig artikel 2.2.3.10, § 3 is uitgesteld, niet kan worden vernieuwd, moet het worden voorzien van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid dat door de Scheepvaartcontrole wordt uitgereikt op gunstig verslag van een erkende organisatie.

§ 3. De geldigheid van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid verstrijkt in elk geval bij aankomst van het zeeschip in een Belgische haven of, voor de zeeschepen bedoeld in artikel 2.2.3.12, bij aankomst van het zeeschip in de haven welke het meestal aanloopt, ingeval het daar aankomt voordat het een Belgische haven bereikt.

**Art. 2.2.3.12. Belgische schepen die nooit of uitzonderlijk een Belgische haven aanlopen**

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid van een Belgisch zeeschip dat nooit of alleen bij uitzondering een Belgische haven aanloopt, kan door de Scheepvaartcontrole worden uitgereikt overeenkomstig artikel 2.2.3.11, § 1, tweede lid.

Ingeval het zeeschip zich niet in een Belgische haven bevindt en het in de onmogelijkheid verkeert zijn certificaat van deugdelijkheid binnen de voorgeschreven termijn te vernieuwen, is artikel 2.2.3.11, § 2 van overeenkomstige toepassing.

§ 2. Ingeval een Belgisch zeeschip dat nooit of alleen bij uitzondering een Belgische haven aanloopt, niet aan de in paragraaf 1 bedoelde voorwaarden kan voldoen, wordt de procedure voor het bekomen van het certificaat van deugdelijkheid geregeld door de scheepvaartcontroleurs. De scheepvaartcontroleurs kunnen hiertoe zich naar het schip begeven. Onverminderd de retributie verschuldigd overeenkomstig artikel 2.2.3.5 worden de onkosten waaronder verblijfs- en reiskosten vergoed door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde.

§ 3. Artikel 2.2.3.11, § 3 is op de uitreiking van in dit artikel bedoelde certificaten van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.2.3.13. Gevolgen van schadegevallen en veranderingen**

§ 1. Ingeval een Belgisch zeeschip zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan door de scheepvaartcontroleurs.

Ingeval het zeeschip zich in het buitenland bevindt, wijst de gezagvoerder of een andere vertegenwoordiger van de scheepseigenaar een erkende organisatie aan.

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

In het buitenland treedt de gezagvoerder in verbinding met de Scheepvaartcontrole of, zo dit onmogelijk is, met een vertegenwoordiger van een erkende organisatie. De scheepvaartcontroleurs dan wel de vertegenwoordiger van de erkende organisatie geeft een schriftelijke verklaring af, inhoudende dat de herstelling naar behoren is geschied of dat de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet onder de daarin vastgestelde voorwaarden. De scheepvaartcontroleurs kunnen zich

navire à cet effet. Sans préjudice de la redevance due conformément à l'article 2.2.3.5, les frais – dont frais de séjour et de déplacement – sont indemnisés par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.

Dans le cas où, à l'étranger, les personnes visées à l'alinéa précédent ne sont pas disponibles, le commandant peut poursuivre le voyage sous sa propre responsabilité et sous l'obligation de consigner les faits au journal de bord.

§ 3. Une copie des rapports et déclarations des experts doit être envoyée sans délai aux contrôleurs de la navigation.

**Art. 2.2.3.14. Arrêtés d'exécution**

Le Roi détermine :

1° les certificats internationaux dont chaque navire de mer belge doit être pourvu, suivant la catégorie dans laquelle il est rangé par l'arrêté concerné et conformément aux règles et conditions qui y sont prévues;

2° les conditions dans lesquelles les certificats internationaux sont délivrés aux navires de mer étrangers conformément aux conventions internationales auxquelles la Belgique est partie;

3° la teneur et la durée de validité des certificats visés aux 1° et 2°.

**Art. 2.2.3.15. Experts et classification**

§ 1er. Tout navire de mer inscrit au registre d'un organisme agréé et qui y est rangé dans la plus haute classe de sa catégorie est dispensé des constatations à effectuer par le Contrôle de la navigation ou par l'expert ou les experts sur les points qui ont fait l'objet de la surveillance dudit organisme.

La même dispense peut être accordée quand les certificats sont délivrés par un service public compétent étranger.

Les contrôleurs de la navigation peuvent toutefois vérifier si les conditions déterminées pour l'obtention du certificat de classification ou d'autres certificats ont été observées et, au besoin, imposer des constatations complémentaires.

§ 2. Le Roi autorise l'organisme agréé à exécuter les tâches dans le présent chapitre et désigne quels sont les services publics étrangers compétents dont les certificats peuvent être acceptés, et détermine les conditions dans lesquelles ils peuvent l'être.

CHAPITRE 4. — *Statut réel*

**Art. 2.2.4.1. Application internationale**

§ 1er. Les droits sur un navire de mer sont régis par :

1° le droit de l'État du registre d'origine du navire inscrit dans un registre d'affrètements coque nue;

2° faute d'inscription dans un registre d'affrètements coque nue, le droit de l'État où le navire de mer est enregistré ou immatriculé;

3° faute d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit de l'État du port d'attache du navire de mer;

4° faute de port d'attache, le droit de l'État où le navire de mer est habituellement utilisé ou, si cet État ne peut pas être déterminé, le droit de l'État où le navire de mer se trouve.

§ 2. Les droits sur un navire de mer en construction ou en transformation sont régis par le droit de l'État où le navire est enregistré ou immatriculé et, faute d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'État où le navire de merest, respectivement, construit ou transformé.

En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat, respectivement, de construction ou de transformation.

§ 3. Le droit visé aux paragraphes précédents est le droit en vigueur au moment où les droits sur le navire sont invoqués.

Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire sont régies par le droit en vigueur au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

§ 4. Le droit visé aux paragraphes précédents détermine en particulier :

1° le caractère mobilier ou immobilier du navire de mer;

2° ce qui constitue un élément du navire ou un accessoire du navire de mer;

3° quels droits peuvent exister sur un navire de mer, et quelle est la nature et quel est le contenu de ces droits;

hiervoor naar het schip begeven. Onverminderd de retributie verschuldigd overeenkomstig artikel 2.2.3.5 worden de onkosten waaronder verblijfs- en reiskosten vergoed door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde.

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

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

**Art. 2.2.3.14. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning bepaalt :

1° de internationale certificaten waarvan elk Belgisch zeeschip moet voorzien zijn naargelang van de categorie waarin het bij het betrokken besluit is gerangschikt en overeenkomstig de daarin gestelde regels en voorwaarden;

2° de voorwaarden waaronder internationale certificaten aan vreemde zeeschepen worden uitgereikt overeenkomstig de internationale verdragen waarbij België partij is;

3° de inhoud en de geldigheidsduur van de onder 1° en 2° bedoelde certificaten.

**Art. 2.2.3.15. Deskundigen en classificatie**

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

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

De scheepvaartcontroleurs kunnen evenwel nazien of de voorwaarden bepaald voor het bekomen van het classificatiecertificaat of van andere certificaten zijn vervuld en, zo nodig, nadere vaststellingen gelasten.

§ 2. De Koning machtigt de erkende organisatie om de taken in dit hoofdstuk uit te voeren en duidt de bevoegde buitenlandse openbare diensten aan waarvan de certificaten kunnen worden aanvaard, en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

HOOFDSTUK 4. — *Zaakstatuut*

**Art. 2.2.4.1. Internationale toepassing**

§ 1. De rechten op een zeeschip worden beheerst door :

1° het recht van de Staat van het register van oorsprong van het in een rompbevrachtingsregister ingeschreven schip;

2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, het recht van de Staat waar het zeeschip geregistreerd of teboekgesteld is;

3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, het recht van de Staat waar de thuishaven van het zeeschip gelegen is;

4° bij gebreke van een thuishaven, het recht van de Staat waar het zeeschip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, het recht van de Staat waar het zeeschip zich bevindt.

§ 2. De rechten op een zeeschip in aanbouw of in verbouwing worden beheerst door het recht van de Staat waar het zeeschip is geregistreerd of teboekgesteld en, bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar het schip wordt gebouwd of verbouwd.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een zeeschip in aanbouw of in verbouwing als zeeschip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

§ 3. Het in het vorige paragrafen bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het schip wordt ingeroepen.

De verwerving en het verlies van rechten op een schip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

§ 4. Het in de vorige paragrafen bedoelde recht bepaalt in het bijzonder :

1° of het zeeschip roerend of onroerend is;

2° wat een bestanddeel en een toebehoren van het zeeschip is;

3° welke rechten op een zeeschip kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

4° de quelle façon ces droits naissent, changent, se transmettent et s'éteignent, et quel est leur rapport réciproque;

5° les titulaires de ces droits;

6° la disponibilité de ces droits;

7° la publication et l'opposabilité de ces droits;

§ 5. Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent également aux droits sur les navires de mer en construction ou en transformation.

**Art. 2.2.4.2. Autre réglementation**

Ne s'appliquent pas aux navires :

1° l'article 531 du Code civil;

2° les articles 87 et 89 du Code de droit international privé.

**Art. 2.2.4.3. Clauses dérogatoires**

Les clauses qui dérogent au présent titre sont nulles.

**Art. 2.2.4.4. Bien meuble**

Les navires de mer sont meubles.

Ils ne deviennent immeubles par incorporation que s'ils deviennent des engins fixes par suite de cette incorporation.

Ils ne deviennent pas immeubles par destination.

**Art. 2.2.4.5. Manières dont on acquiert la propriété**

§ 1er. La propriété d'un navire de mer s'acquiert :

1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;

2° par délaissement, prise, confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.

§ 2. Un navire enregistré ne peut faire l'objet d'un don manuel.

§ 3. En matière de navires de mer enregistrés, la possession ne vaut pas titre.

Le possesseur d'un navire de mer non enregistré n'acquiert des droits sur ce navire que par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.

**Art. 2.2.4.6. Preuve de la propriété**

Sans préjudice d'autres dispositions relatives à la preuve et à l'opposabilité des actes et jugements inscrits dans un registre naval, le juge peut dans tous les cas déduire des mentions reprises en exécution des dispositions relatives à l'enregistrement des navires de mer dans un registre naval ainsi que des documents délivrés par des autorités relativement à un navire de mer des présomptions de fait concernant la propriété du navire de mer.

**Art. 2.2.4.7. Autres droits sur les navires**

§ 1er. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit terrestre sur des meubles peuvent être constitués sur des navires de mer.

En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des navires.

§ 2. L'article 2.2.4.6 s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités sur des navires, aux droits personnels sur des navires et à la gestion nautique.

**Art. 2.2.4.8. Droits sur éléments et accessoires des navires**

Les droits sur un navire de mer s'étendent aux éléments du navire et, à moins de convention contraire, aux accessoires du navire.

CHAPITRE 5. — *Sûretés sur navires*

*Section 1re.* — Dispositions générales

**Art. 2.2.5.1. Application internationale**

§ 1er. Les droits de priorité, privilèges, hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière sur un navire de mer ou sur un navire de mer en construction sont régis par le droit de l'État où, respectivement, le navire de mer ou le navire de mer en construction a été enregistré.

En cas d'inscription dans un registre d'affrètement coque nue, le droit de l'État du registre d'origine continue de s'appliquer.

Le droit visé aux alinéas précédents est le droit applicable lorsque les droits sur le navire de mer sont invoqués. Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire de mer sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

4° op welke wijze die rechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

5° de titularissen van die rechten;

6° de beschikbaarheid van die rechten;

7° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die rechten.

§ 5. De paragrafen 3 en 4 zijn van overeenkomstige toepassing op rechten op zeeschepen in aanbouw of in verbouwing.

**Art. 2.2.4.2. Andere regelgeving**

Zijn niet van toepassing op schepen :

1° artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek;

2° artikel 87 en 89 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

**Art. 2.2.4.3. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van deze titel zijn nietig.

**Art. 2.2.4.4. Roerend goed**

Zeeschepen zijn roerende goederen.

Zij worden alleen onroerend door incorporatie wanneer zij daardoor een vast tuig worden.

Zij worden niet onroerend door bestemming.

**Art. 2.2.4.5. Verkrijging van eigendom**

§ 1. De eigendom van een zeeschip wordt verkregen :

1° behoudens de afwijkingen bepaald in de paragrafen 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;

2° door abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en op andere wijzen, overeenkomstig bijzondere wetten.

§ 2. Een geregistreerd schip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.

§ 3. Met betrekking tot een geregistreerd zeeschip geldt het bezit niet als titel.

De bezitter van een niet geregistreerd zeeschip verkrijgt slechts rechten op dat schip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.

**Art. 2.2.4.6. Bewijs van eigendom**

Onverminderd andere bepalingen betreffende het bewijs en betreffende de tegenstelbaarheid van in een scheepsregister ingeschreven akten en vonnissen, kan de rechter uit de ter uitvoering van de bepalingen betreffende de registratie van zeeschepen in een scheepsregister opgenomen vermeldingen en uit door een overheid uitgereikte documenten betreffende een zeeschip in alle gevallen feitelijke vermoedens omtrent de eigendom van dat zeeschip afleiden.

**Art. 2.2.4.7. Andere rechten op schepen**

§ 1. Op zeeschepen kunnen alle beperkte zakelijke rechten worden gevestigd die naar landrecht kunnen worden gevestigd op roerende goederen.

Bovendien kan op schepen een recht van bewoning worden gevestigd.

§ 2. Artikel 2.2.4.6 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten op schepen, persoonlijke rechten op schepen en het rederschap van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.2.4.8. Rechten op scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren**

De rechten op een zeeschip strekken zich uit tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren.

HOOFDSTUK 5. — *Scheepszekerheidsrechten*

*Afdeling 1.* — Algemene bepalingen

**Art. 2.2.5.1. Internationale toepassing**

§ 1. Voorrangsrechten, voorrechten, hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op een zeeschip of een zeeschip in aanbouw worden beheerst door het recht van de Staat waar het zeeschip respectievelijk het zeeschip in aanbouw is geregistreerd.

In geval van inschrijving in een rompbevrachtingsregister, blijft het recht van de Staat van het register van oorsprong gelden.

Het in de vorige leden bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het zeeschip wordt ingeroepen. De verwerving en het verlies van rechten op een zeeschip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

Le droit visé aux alinéas précédents règle notamment :

1° les sûretés visées à l'alinéa 1er qui peuvent grever un navire de mer, un navire de mer en construction ou un navire de mer en transformation, ainsi que la nature et le contenu de ces sûretés;

2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent, et leurs rapports mutuels;

3° les titulaires de ces sûretés;

4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;

5° leurs rangs respectifs, sans préjudice du paragraphe 2.

§ 2. L'opposabilité aux tiers des droits de rétention sur navires est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel le navire de mer, le navire de mer en construction ou le navire de mer en transformation se trouve lorsque ces droits sont invoqués.

§ 3. La procédure relative à l'exercice des sûretés sur navires est régie par le droit de l'État du tribunal devant lequel elle est menée.

§ 4. En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

**Art. 2.2.5.2. Interprétation**

Les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires et les droits de rétention sur navires sont interprétés de manière restrictive.

**Art. 2.2.5.3. Autre réglementation**

§ 1er. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° du Règlement (UE) 2015/848 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2015 relatif aux procédures d'insolvabilité (refonte);

2° de l'article 119 du Code de droit international privé.

§ 2. Sauf dérogation expresse, la loi hypothécaire ne s'applique pas aux sûretés sur navires.

**Art. 2.2.5.4. Clauses dérogatoires**

Sauf exception expresse, les clauses qui dérogent au présent chapitre sont nulles.

**Art. 2.2.5.5. Types de sûretés sur navires**

§ 1er. Sans préjudice d'une clause de réserve de propriété, les droits de priorité entre les créanciers d'un navire de mer, un navire de mer en construction ou un navire de mer en transformation résultent exclusivement de sûretés sur navires ou d'un gage visé au paragraphe 2.

En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

§ 2. Seul un navire non enregistré peut faire l'objet d'un gage au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

**Art. 2.2.5.6. Naissance et preuve des droits de priorité sur navires et des privilèges sur navires**

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires résultent de la loi et sont attachés à la qualité de la créance. Ils ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

**Art. 2.2.5.7. Qualité du débiteur**

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires s'établissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit armateur du navire de mer, du navire de mer en construction ou du navire de mer en transformation, soit employeur du membre d'équipage concerné.

Toutefois, lorsque le débiteur s'est trouvé désaisi du navire de mer par un acte illicite et que le créancier ou son successeur n'est pas de bonne foi, aucun droit de priorité sur navire ou privilège sur navire ne peut être exercé.

En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

**Art. 2.2.5.8. Cession et subrogation**

La cession d'une créance assortie d'un droit de priorité sur navire ou d'un privilège sur navire, ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, entraîne la cession du droit de priorité sur navire ou du privilège sur navire.

Het in de vorige leden bedoelde recht regelt in het bijzonder :

1° welke van de in het eerste lid bedoelde zekerheidsrechten op een zeeschip of een zeeschip in aanbouw of in verbouwing kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

2° op welke wijze die zekerheidsrechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

3° de titularissen van die zekerheidsrechten;

4° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die zekerheidsrechten;

5° onverminderd van paragraaf 2, hun onderlinge rang.

§ 2. De tegenstelbaarheid aan derden van scheepsretentierechten wordt beheerst door het recht van de Staat op het grondgebied waarvan het zeeschip of het zeeschip in aanbouw of in verbouwing zich bevindt op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 3. De rechtspleging ter zake van de uitoefening van scheepszekerheidsrechten wordt beheerst door het recht van de Staat voor de rechtbank waarvan zij wordt gevoerd.

§ 4. Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een zeeschip in aanbouw of in verbouwing als zeeschip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

**Art. 2.2.5.2. Uitlegging**

De scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten en scheepsretentierechten worden uitgelegd in beperkende zin.

**Art. 2.2.5.3. Andere regelgeving**

§ 1. Dit hoofdstuk geldt onverminderd :

1° Verordening (EU) 2015/848 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2015 betreffende insolventieprocedures (herschikking);

2° artikel 119 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijking is de Hypotheekwet niet van toepassing op scheepszekerheidsrechten.

**Art. 2.2.5.4. Afwijkende bedingen**

Behoudens uitdrukkelijke uitzondering, zijn bedingen die van dit hoofdstuk afwijken nietig.

**Art. 2.2.5.5. Soorten zekerheden op schepen**

§ 1. Onverminderd een beding van eigendomsvoorbehoud, vloeit voorrang tussen de schuldeisers van een zeeschip of een zeeschip in aanbouw of in verbouwing uitsluitend voort uit scheepszekerheidsrechten of uit een pandrecht bedoeld in paragraaf 2.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een zeeschip in aanbouw of in verbouwing als zeeschip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

§ 2. Uitsluitend een niet-geregistreerd zeeschip kan het voorwerp zijn van een pandrecht in de zin van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

**Art. 2.2.5.6. Ontstaan en bewijs van scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten**

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet en zijn verbonden aan de aard van de schuldvordering. Zij zijn aan geen formaliteit en aan geen bijzonder bewijsvoorschrift onderworpen.

**Art. 2.2.5.7. Hoedanigheid van de schuldenaar**

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan wanneer de schuldenaar hetzij eigenaar, hetzij mede-eigenaar, hetzij reder van het zeeschip of het zeeschip in aanbouw of in verbouwing, hetzij werkgever van het betrokken bemanningslid is.

Indien de schuldenaar evenwel buiten het bezit van het zeeschip is gesteld door een onrechtmatige daad en de schuldeiser of zijn rechtsopvolger niet te goeder trouw is, kan geen scheepsvoorrangsrecht of scheepsvoorrecht worden uitgeoefend.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een zeeschip in aanbouw of in verbouwing als zeeschip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

**Art. 2.2.5.8. Overdracht en subrogatie**

De overdracht van een schuldvordering waaraan een scheepsvoorrangsrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden of de subrogatie in de rechten van de houder van een dergelijke vordering heeft de overdracht van het scheepsvoorrangsrecht respectievelijk het scheepsvoorrecht tot gevolg.

**Art. 2.2.5.9. Droit de suite**

§ 1er. Les sûretés sur navires suivent le navire de mer, nonobstant tout changement de propriété, d'enregistrement ou de pavillon.

§ 2. 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 le navire de mer grevé.

**Art. 2.2.5.10. Causes d'extinction de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires**

Les privilèges sur navires et les hypothèques sur navires s'éteignent :

1° par l'extinction de l'obligation principale;

2° par la renonciation du créancier;

3° par la vente forcée du navire de mer;

4° par l'aliénation volontaire du navire de mer, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions visées aux articles 2.2.5.19 et 2.2.5.44.

*Section 2.* — Droits de priorité sur navires

**Art. 2.2.5.11. Frais visés par un droit de priorité sur navire**

§ 1er. En cas de saisie-exécution sur navire de mer, les frais de justice dus à l'autorité et les frais de garde et de conservation exposés dans le dernier port, ainsi que les éventuels frais dus à une autorité indiqués le cas échéant par le législateur régional ou communautaire compétent sont réglés sur le produit de la vente par préférence à toute autre créance, pourvu que ces frais de justice et ces frais :

1° aient été exposés à partir du commandement de payer, sauf en cas de transformation de saisie conservatoire, auquel cas les frais exposés à partir de cette dernière saisie seront pris en compte;

2° aient été liés au navire de mer saisi;

3° aient été exposés dans l'intérêt commun des créanciers; et

4° aient été nécessaires en vue de la vente, de la détermination du rang et du partage du produit de la vente.

§ 2. Peuvent notamment être visés par les frais au premier paragraphe :

1° les frais de la première saisie conservatoire sur le navire de mer concerné;

2° les frais de séquestre judiciaire;

3° les frais d'assistance, d'entretien et de réparation du navire de mer concerné;

4° les frais de livraison des biens de consommation en vue du séjour dans le port;

5° les sommes dues au commandant et aux membres de l'équipage, liées à leurs activités à bord du navire de mer concerné dans le port, en ce compris les remboursements dus à ces personnes des frais visés au présent paragraphe et des frais de rapatriement;

6° les frais de placement à bord, dans le port, de personnes en remplacement du capitaine ou de l'équipage et en vue de la garde du navire de mer ou de l'exécution de manœuvres;

7° les primes d'assurance pour la période du séjour dans le port jusqu'à la vente forcée.

§ 3. Ne sont en aucun cas visés par les frais au premier alinéa :

1° les frais de saisie conservatoire levée;

2° les frais de saisie conservatoire pratiquée après la première saisie conservatoire;

3° les frais exposés en vue de l'obtention d'un titre exécutoire;

4° les frais relatifs aux accessoires du navire ne se trouvant plus à bord, sauf lorsqu'ils ont été exposés dans le cadre de l'entretien ou de la réparation du navire de mer;

5° les frais exposés en vue de l'usage du navire de mer après la vente forcée;

6° les primes d'assurance pour la période après la vente forcée.

**Art. 2.2.5.12. Rang**

Les créances visées par le droit de priorité sur navire sont de rang égal et payées au marc le franc.

**Art. 2.2.5.9. Volgrecht**

§ 1. De scheepszekerheidsrechten volgen het zeeschip, ook in geval van verandering van eigendom, registratie of vlag.

§ 2. Indien de derde-bezitter 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 zeeschip te doen verkopen.

**Art. 2.2.5.10. Oorzaken van tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken**

De scheepsvoorrechten en de scheepshypotheken gaan teniet :

1° door het tenietgaan van de hoofdverbintenis;

2° door afstand door de schuldeiser;

3° door de gedwongen verkoop van het zeeschip;

4° door de vrijwillige vervreemding van het zeeschip, gevolgd door de vervulling van de formaliteiten en voorwaarden bedoeld in de artikelen 2.2.5.19 respectievelijk 2.2.5.44.

*Afdeling 2.* — Scheepsvoorrangsrechten

**Art. 2.2.5.11. Kosten waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt**

§ 1. In geval van uitvoerend beslag op een zeeschip worden de aan de overheid verschuldigde gerechtskosten en de in de laatste haven gemaakte kosten van bewaking en behoud, evenals de desgevallend door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever aangewezen aan de overheid verschuldigde kosten, uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, op voorwaarde dat deze gerechtskosten en kosten :

1° werden gemaakt vanaf het bevel tot betaling, tenzij in geval van omzetting van een bewarend beslag, in welk geval de kosten vanaf dat laatste beslag in aanmerking komen;

2° betrekking hadden op het in beslag genomen zeeschip;

3° werden gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers; en

4° noodzakelijk waren met het oog op de verkoop, de rangregeling en de verdeling van de opbrengst.

§ 2. Onder de in de eerste paragraaf bedoelde kosten kunnen onder meer vallen :

1° de kosten van het eerste bewarend beslag op het betrokken zeeschip;

2° de kosten van een gerechtelijk sekwester;

3° de kosten van berging, onderhoud en herstelling van het betrokken zeeschip;

4° de kosten van de levering van verbruiksgoederen met het oog op het verblijf in de haven;

5° de bedragen die aan de gezagvoerder en de bemanningsleden verschuldigd zijn in verband met hun werkzaamheden aan boord van het betrokken zeeschip in de haven, met inbegrip van de aan deze personen verschuldigde terugbetalingen van in deze paragraaf bedoelde kosten en van repatriëringskosten;

6° de kosten van het in de haven aan boord plaatsen van personen ter vervanging van de kapitein of de bemanning en teneinde het zeeschip te bewaken of manoeuvres uit te voeren;

7° de verzekeringspremies voor de periode van het verblijf in de haven tot aan de gedwongen verkoop.

§ 3. Onder de in de eerste paragraaf bedoelde kosten vallen in geen geval :

1° de kosten van een opgeheven bewarend beslag;

2° de kosten van een bewarend beslag gelegd na het eerste bewarend beslag;

3° de kosten om een uitvoerbare titel te bekomen;

4° de kosten in verband met scheepstoebehoren dat zich niet meer aan boord bevindt, tenzij wanneer deze werden gemaakt in het raam van onderhoud of herstelling van het zeeschip;

5° de kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het zeeschip na de gedwongen verkoop;

6° de verzekeringspremies voor de periode na de gedwongen verkoop.

**Art. 2.2.5.12. Onderlinge rang**

De vorderingen waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.

*Section 3.* — Privilèges sur navires

**Art. 2.2.5.13. Notion**

Dans la présente section, l'on entend par « voyage » tout déplacement d'un navire entre deux ports.

**Art. 2.2.5.14. Créances visées par un privilège sur navire**

§ 1er. Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le navire de mer et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes :

1° les créances du commandant et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du navire de mer concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;

2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de :

*a)* la rémunération du chef d'assistance; et

*b)* la contribution du navire de mer en avarie commune;

3° les créances indemnisant :

*a)* le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;

*b)* le décès ou les lésions corporelles des passagers;

*c)* la perte ou le dommage à la cargaison ou aux bagages;

4° les frais exposés par les autorités fédérales en lien avec les inspections du navire de mer et les amendes administratives imposées conformément au présent code dues pour des infractions commises avec le navire de mer.

5° les cotisations de sécurité sociale dues sur base d'un emploi d'un marin sur un navire de mer à l'organisme percepteur de ces cotisations, ainsi que les cotisations dont ce dernier assure la perception.

§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont uniquement privilégiées en principal.

**Art. 2.2.5.15. Exclusion des privilèges pour certains types de dommages**

Par dérogation à l'article 2.2.5.14, aucun privilège n'est lié aux créances qui proviennent ou résultent :

1° d'un dommage découlant du transport maritime d'hydrocarbures, d'hydrocarbures de soute ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou une autre sûreté;

2° d'un dommage provenant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

**Art. 2.2.5.16. Rang primant les hypothèques sur navires**

Les privilèges sur navires priment toujours les hypothèques sur navires, les mortgages reconnus et les charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, ainsi que le gage visé à l'article 2.2.5.5, § 2.

**Art. 2.2.5.17. Rang**

§ 1er. Les créanciers privilégiés prennent rang et sont payés conformément au rang de leur créance déterminé dans les paragraphes suivants.

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

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

§ 3. Les créances qui bénéficient du même rang en vertu du paragraphe 2 prennent rang entre elles dans l'ordre où elles sont mentionnées à l'article 2.2.5.14.

Les créances reprises sous un même numéro viennent en concurrence.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les créances visées à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, dans cette catégorie, 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.

*Afdeling 3.* — Scheepsvoorrechten

**Art. 2.2.5.13. Begrip**

In deze afdeling wordt onder "reis" verstaan elke verplaatsing van een schip tussen twee havens.

**Art. 2.2.5.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt**

§ 1. Onder voorbehoud van de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, zijn uitsluitend de volgende vorderingen bevoorrecht op het zeeschip en, behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8, op het scheepstoebehoren :

1° de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken zeeschip, inbegrepen deze ter vergoeding van overlijden of letselschade, voor de terugbetaling van kosten en voor repatriëringskosten;

2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van :

*a)* bergloon; en

*b)* de bijdrage van het zeeschip in averij-grosse;

3° de vorderingen tot vergoeding van :

*a)* schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen;

*b)* overlijden of letselschade van de passagiers;

*c)* verlies of beschadiging van lading of bagage;

4° de onkosten gemaakt door de federale overheid met betrekking tot de inspecties van het zeeschip en de administratieve geldboetes opgelegd overeenkomstig dit wetboek verschuldigd voor met het zeeschip gepleegde inbreuken;

5° de sociale zekerheidsbijdragen op grond van een tewerkstelling van een zeevarende op een zeeschip verschuldigd aan de inningsinstelling van deze bijdragen, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert.

§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.

**Art. 2.2.5.15. Uitsluiting van voorrechten voor bepaalde soorten schade**

In afwijking van artikel 2.2.5.14 is geen scheepsvoorrecht verbonden aan de vorderingen die betrekking hebben op :

1° schade in verband met het vervoer over zee van olie, bunkerolie of andere gevaarlijke of schadelijke stoffen waarvoor aan de schuldeiser een vergoeding verschuldigd is op grond van een internationaal verdrag of een nationale wet waardoor een objectieve aansprakelijkheid wordt ingevoerd alsmede een verplichte verzekering of een andere zekerheid;

2° schade als gevolg van de radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met toxische, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van hetzij nucleaire brandstof, hetzij radioactieve producten of afval.

**Art. 2.2.5.16. Rang boven scheepshypotheken**

De scheepsvoorrechten gaan altijd boven scheepshypotheken, erkende scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard en een pandrecht bedoeld in artikel 2.2.5.5, § 2.

**Art. 2.2.5.17. Onderlinge rang**

§ 1. De bevoorrechte schuldeisers worden gerangschikt en betaald volgens de door de volgende paragrafen bepaalde rang van hun schuldvordering.

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

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

§ 3. Schuldvorderingen die overeenkomstig paragraaf 2 dezelfde rang genieten, nemen onderling rang in naar de volgorde waarin zij in artikel 2.2.5.14 zijn vermeld.

De schuldvorderingen vermeld onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk.

In afwijking van het vorige lid, worden schuldvorderingen bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 2° in die categorie bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn. Schuldvorderingen die betrekking hebben op eenzelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

Pour l'application du présent paragraphe, et sauf régime contraire instauré par le législateur régional ou communautaire compétent :

1° les créances se rattachant aux impositions, aux cotisations de sécurité sociale, aux redevances ou aux perceptions ou indemnités de même nature imposées par les pouvoirs publics ou l'Union européen auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a lié, le cas échéant, un privilège sur navire, mais auxquelles aucun droit de priorité sur navire n'est lié, priment tous les autres privilèges sur navires; et

2° les demandes d'indemnisation de dommage auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a, le cas échéant, lié un privilège sur navire, sont assimilées aux créances visées à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°.

§ 4. En cas d'insuffisance du prix, les créances qui viennent au même rang sont payées au marc le franc.

**Art. 2.2.5.18. Causes d'extinction**

Sauf dans les cas visés à l'article 2.2.5.10, les privilèges sur navires s'éteignent :

1° à l'expiration du délai de déchéance d'un an;

2° par la constitution du fonds de limitation tel que visé à l'article 2.3.2.47 à l'égard des créanciers concernés et des créances concernées qui sont effectivement soumises à la limitation de responsabilité.

**Art. 2.2.5.19. Extinction par aliénation volontaire**

Les privilèges sur navires s'éteignent par l'aliénation volontaire, dans les conditions suivantes :

1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 2.2.1.12;

2° que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à au moins huit jours d'intervalle :

*a)* au Moniteur Belge;

*b)* sur le site web du Registre naval belge;

*c)* le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi;

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

**Art. 2.2.5.20. Extinction par déchéance**

§ 1er. Le délai d'extinction visé à l'article 2.2.5.18, 1°, court :

1° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 1°, à partir du jour de la terminaison du contrat d'engagement maritime ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

2° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;

3° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;

4° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;

5° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, b), à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

6° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, c), à partir du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils auraient dû être délivrés;

7° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 4°, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée ou en ce qui concerne une amende administrative, à compter du jour auquelil n'est plus possible de faire appel de la décision de l'autorité de sanction ou à compter de la date du passage en force de chose jugée de la décision judiciaire;

8° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 5°, à partir du jour où les cotisations sont dues à l'organisme percepteur de ces cotisations;

9° pour le privilège sur navire introduit par le législateur régional ou communautaire compétent, sauf régime contraire, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée.

Voor de toepassing van deze paragraaf, en behoudens andersluidende regeling door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever :

1° gaan de vorderingen met betrekking tot belastingen, sociaal zekerheidsbijdragen, retributies of soortgelijke door de overheid of de Europese Unie opgelegde heffingen of vergoedingen waaraan de wet of de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever desgevallend een scheepsvoorrecht heeft verbonden maar waaraan geen scheepsvoorrangsrecht is verbonden, voor op alle andere scheepsvoorrechten; en

2° worden de vorderingen tot vergoeding van schade waaraan de wet of de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever desgevallend een scheepsvoorrecht heeft verbonden, gelijkgesteld met de in artikel 2.2.5.14, § 1, 3° bedoelde vorderingen.

§ 4. Indien de opbrengst ontoereikend is, worden de in rang gelijkstaande vorderingen betaald naar evenredigheid.

**Art. 2.2.5.18. Oorzaken van tenietgaan**

Behalve in de gevallen bedoeld in artikel 2.2.5.10, gaan de scheepsvoorrechten teniet :

1° door het verloop van een vervaltermijn van één jaar;

2° ten aanzien van de betrokken schuldeisers en de betrokken, daadwerkelijk voor beperking van aansprakelijkheid vatbare vorderingen, door de vorming van een beperkingsfonds als bedoeld in de artikelen 2.3.2.47.

**Art. 2.2.5.19. Tenietgaan door vrijwillige vervreemding**

De scheepsvoorrechten gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits :

1° de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 2.2.1.12;

2° de vervreemding tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt :

*a)* in het *Belgisch Staatsblad*;

*b)* op de website van het Belgisch Scheepsregister;

*c)* op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze;

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. 2.2.5.20. Tenietgaan door verval**

§ 1. De in artikel 2.2.5.18, 1°, bedoelde vervaltermijn loopt :

1° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, eerste lid, 1°, van de dag waarop de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is beëindigd of, in het geval van overlijden of letselschade, van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

2° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 2°, a), van de dag waarop de verrichtingen beëindigd zijn;

3° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 2°, b), van de dag waarop de bijdrage opeisbaar is;

4° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, a), van de dag waarop de schade veroorzaakt is;

5° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, b), van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

6° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, c), van de dag waarop de lading of de bagage is of moest worden afgeleverd;

7° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 4°,van de dag waarop de bevoorrechte schuldvordering is ontstaan of, met betrekking tot een administratieve boete, van de dag waarop tegen de beslissing van de sanctionerende overheid geen beroep meer kan worden aangetekend of van de dag waarop de rechterlijke beslissing in kracht van gewijsde is gegaan;

8° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 5°, van de dag waarop bijdragen verschuldigd werden aan de inningsinstelling van deze bijdragen;

9° met betrekking tot de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, behoudens andersluidende regeling, van de dag waarop de bevoorrechte schuldvordering is ontstaan.

§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 2.2.5.18, 1°, n'éteint pas le privilège sur navire si :

1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le navire, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou

2° avant l'expiration, le navire fait l'objet d'une saisie-exécution; ou

3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution sur le navire est interdit par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.

*Section 4.* — Droits de rétention sur navires

**Art. 2.2.5.21. Autre réglementation**

Le chapitre III du titre XVII du livre III du Code civil ne s'applique pas au droit de rétention sur navire visé à l'article 2.2.5.22.

**Art. 2.2.5.22. Droit de rétention du chantier naval**

§ 1er. Sauf disposition dérogatoire, le chantier naval chargé de la construction, de l'équipement, de la transformation ou de la réparation d'un navire dispose d'un droit de rétention sur le navire.

§ 2. Le droit de rétention sur navire octroie au chantier naval le droit de suspendre la délivrance du navire de mer qu'il a en sa possession et auquel sa créance se rapporte, jusqu'à ce que sa créance soit réglée.

§ 3. En cas de vente forcée du navire de mer après saisie, le chantier naval doit délivrer le navire de mer à l'acquéreur.

Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de priorité sur navire, d'un privilège sur navire et les créanciers hypothécaires.

Si le navire de mer auquel le droit de rétention se rapporte n'a pas été enregistré en Belgique, le Registre naval belge se limite alors au dépôt de l'acte concerné dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription du droit de rétention dès l'enregistrement du navire de mer. Dans l'attente, le dépôt entraîne la conséquence visée à l'alinéa 2. À compter du dépôt, le chantier naval a en outre priorité sur les créanciers enregistrés ultérieurement au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

§ 4. Le droit de rétention sur navire de mer s'éteint lorsque le navire, autrement qu'à la suite d'une vente forcée, cesse d'être en la possession du chantier naval.

**Art. 2.2.5.23. Autres droits de rétention**

Aucun autre droit de rétention que celui visé à l'article 2.2.5.22 n'est opposable aux tiers.

*Section 5.* — Hypothèques sur navires

Sous-section 1re. — Dispositions générales

**Art. 2.2.5.24. Autre réglementation**

La présenté section s'applique sans préjudice :

1° de la section 5 du chapitre 3 de la loi hypothécaire;

2° de l'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires;

3° du chapitre 2 du titre 4 du livre VII du Code de droit économique,

pour autant que ces législations portent sur les crédits garantis par une hypothèque sur navire.

**Art. 2.2.5.25. Biens susceptibles d'hypothèque sur navire**

Les navires, les navires en construction et les navires en transformation peuvent être grevés d'une hypothèque sur navire.

**Art. 2.2.5.26. Constitution de l'hypothèque sur navire**

Une hypothèque sur navire peut être constituée par la convention des parties et dans les autres cas établis par la loi.

**Art. 2.2.5.27. Capacité de l'affectant hypothécaire sur navire**

§ 1er. À peine de nullité absolue, une hypothèque sur navire ne peut être constituée que par une personne qui a la capacité d'aliéner le navire, le navire en construction ou le navire en transformation.

§ 2. Les navires des mineurs et des interdits ne peuvent être hypothéqués que pour les causes et dans les formes établies par la loi.

§ 2. Het verloop van de in artikel 2.2.5.18, 1° bedoelde vervaltermijn doet het scheepsvoorrecht niet teniet indien :

1° door een bevoorrechte schuldeiser voor de afloop ervan een bewarend beslag op het schip wordt gelegd dat wordt gehandhaafd en leidt tot de gedwongen verkoop; of

2° voor de afloop ervan op het schip uitvoerend beslag wordt gelegd; of

3° bewarend of uitvoerend beslag op het schip wordt verhinderd door de wet, in welk geval de vervaltermijn gedurende de verhindering niet loopt.

Afdeling *4.* — Scheepsretentierechten

**Art. 2.2.5.21. Andere regelgeving**

HOOFDSTUK III van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek is niet op het in artikel 2.2.5.22 bedoelde scheepsretentierecht van toepassing.

**Art. 2.2.5.22. Scheepsretentierecht van de scheepswerf**

§ 1. Behoudens afwijkend beding beschikt de met de bouw, uitrusting, ombouw of herstelling van een schip belaste scheepswerf over een scheepsretentierecht.

§ 2. Het scheepsretentierecht geeft de scheepswerf het recht om de afgifte van het zeeschip dat hij in zijn bezit heeft en waarop zijn schuldvordering betrekking heeft op te schorten totdat deze vordering is voldaan.

§ 3. In geval van gedwongen verkoop van het zeeschip na beslag, moet de scheepswerf het zeeschip aan de koper afgeven.

De scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven, heeft evenwel recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvoorrangsrecht, een scheepsvoorrecht en de scheepshypotheekhouders zijn betaald.

Is het zeeschip waarop het scheepsretentierecht betrekking heeft, niet in België geregistreerd, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van de betrokken akte in het register van neerlegging. Het Belgisch Scheepsregister gaat alsnog tot de inschrijving van het scheepsretentierecht over zodra het zeeschip is geregistreerd. In afwachting daarvan heeft de neerlegging het in het tweede lid bedoelde gevolg. Vanaf de neerlegging heeft de scheepswerf bovendien voorrang op de nadien geregistreerde pandhouders in de zin van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

§ 4. Het scheepsretentierecht gaat teniet wanneer het zeeschip, anders dan ten gevolge van gedwongen verkoop, ophoudt zich in het bezit van de scheepswerf te bevinden.

**Art. 2.2.5.23. Andere retentierechten**

Andere retentierechten dan dit bedoeld in artikel 2.2.5.22 kunnen niet aan derden worden tegengesteld.

*Afdeling 5.* — Scheepshypotheken

Onderafdeling *1.* — Algemene bepalingen

**Art. 2.2.5.24. Andere regelgeving**

Deze afdeling geldt onverminderd :

1° afdeling 5 van hoofdstuk 3 van de Hypotheekwet;

2° het koninklijk besluit nr. 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leningen;

3° hoofdstuk 2 van titel 4 van boek VII van het Wetboek van economisch recht,

voor zover zij op door een scheepshypotheek gewaarborgde kredieten van toepassing zijn.

**Art. 2.2.5.25. Voor scheepshypotheek vatbare goederen**

Schepen, schepen in aanbouw en schepen in verbouwing kunnen worden bezwaard met een scheepshypotheek.

**Art. 2.2.5.26. Vestigen van de scheepshypotheek**

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd bij overeenkomst tussen de partijen en in de andere gevallen door de wet bepaald.

**Art. 2.2.5.27. Bekwaamheid van de scheepshypotheekgever**

§ 1. Op straffe van volstrekte nietigheid kan een scheepshypotheek alleen worden gevestigd door degene die bekwaam is om het schip, het schip in aanbouw of het schip in verbouwing te vervreemden.

§ 2. Schepen van minderjarigen en van onbekwaamverklaarden kunnen niet anders met scheepshypotheek bezwaard worden dan wegens de oorzaken en met inachtneming van de vormen die bij de wet bepaald zijn.

**Art. 2.2.5.28. Constitution par le commandant ou un mandataire**

Une hypothèque sur navire ne peut être constituée que par le commandant ou un mandataire lorsqu'il dispose d'un mandat exprès l'en chargeant.

**Art. 2.2.5.29. Forme**

L'hypothèque sur navire peut être constituée par acte authentique ou par acte sous signature privée.

**Art. 2.2.5.30. Élection de domicile**

L'acte de constitution d'hypothèque contient élection de domicile par le créancier à une adresse en Belgique.

À défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites à l'adresse du créancier mentionnée dans l'acte ou, à défaut d'une adresse en Belgique, au procureur du Roi de Bruxelles.

Il est loisible au créancier ou à ses représentants de changer ou de supprimer le domicile élu au moyen d'une déclaration sous signature privée ou sous forme authentique, qu'ils peuvent faire inscrire au registre des navires de mer ou au registre des bateaux de navigation intérieure.

**Art. 2.2.5.31. Hypothèque sur un navire en construction**

Une hypothèque peut être constituée sur un navire en construction dès que le contrat de construction a été signé et, lorsque le constructeur construit pour son propre compte, dès que le navire a été enregistré ou immatriculé.

**Art. 2.2.5.32. Hypothèque sur navire conditionnelle ou annulable**

§ 1er. Lorsque le droit de l'affectant hypothécaire sur le navire est soumis à une condition suspensive ou résolutoire, ou lorsque ce droit est susceptible d'annulation, l'hypothèque sur navire est soumise à la même condition ou est susceptible de la même annulation, selon le cas.

§ 2. Par dérogation à l'article 2.2.5.27, § 1er, le maître de l'ouvrage au contrat de construction qui n'a pas encore obtenu le droit de propriété peut constituer une hypothèque sous la condition suspensive de l'obtention de ce droit.

**Art. 2.2.5.33. Délimitation de l'hypothèque sur navire**

À peine de nullité absolue, l'hypothèque doit être constituée sur un ou plusieurs navires spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Sans préjudice de l'article 2.2.1.27, la désignation du navire ou des navires peut s'effectuer au moyen de tout élément utile, dont ceux relatifs à l'enregistrement ou à l'immatriculation.

**Art. 2.2.5.34. Indivisibilité des hypothèques sur navires**

Une hypothèque peut être constituée sur plus d'un navire.

Sauf disposition dérogatoire, l'hypothèque est indivisible et subsiste en entier sur tous les navires grevés et sur chaque portion de ces navires.

**Art. 2.2.5.35. Éléments du navire, accessoires du navire et fret**

L'hypothèque constituée sur un navire, sur un navire en construction ou sur un navire en transformation s'étend :

1° aux éléments du navire;

2° sauf disposition dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8, aux accessoires du navire et au fret.

**Art. 2.2.5.36. Individualisation des matériaux de construction du navire**

Sauf clause dérogatoire, l'hypothèque sur le navire en construction ou en transformation s'étend aux matériaux, éléments du navire, accessoires du navire et autres choses qui sont la propriété du propriétaire du navire, identifiés et présents sur le chantier en vue de leur traitement, de leur incorporation ou de leur placement sur le navire concerné.

**Art. 2.2.5.37. Subrogation réelle**

§ 1er. Lorsque le navire a subi une avarie mais que l'indemnité n'est pas employée à la réparation du navire et que la sûreté ne suffit donc pas, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur l'indemnité.

§ 2. En cas de perte du navire ou d'innavigabilité, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur les choses sauvées ou leur produit.

**Art. 2.2.5.28. Vestiging door de gezagvoerder of een lasthebber**

Een scheepshypotheek kan slechts worden gevestigd door de gezagvoerder of een lasthebber wanneer deze daartoe over een uitdrukkelijke lastgeving beschikt.

**Art. 2.2.5.29. Vorm**

De scheepshypotheek kan worden gevestigd bij authentieke of bij onderhandse akte.

**Art. 2.2.5.30. Woonstkeuze**

De akte van scheepshypotheekvestiging bevat keuze van woonplaats door de schuldeiser op een adres in België.

Bij gebreke van keuze van woonplaats mogen alle betekeningen en kennisgevingen betreffende de inschrijving gedaan worden aan het in de akte vermelde adres van de schuldeiser of, bij gebrek aan adres in België, aan de procureur des Konings te Brussel.

De schuldeiser of zijn vertegenwoordigers kunnen de gekozen woonplaats wijzigen of schrappen door een verklaring in onderhandse of authentieke vorm, die zij in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister kunnen laten inschrijven.

**Art. 2.2.5.31. Scheepshypotheek op schepen in aanbouw**

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd op een schip in aanbouw zodra de scheepsbouwovereenkomst ondertekend is en, ingeval de scheepsbouwer voor eigen rekening bouwt, zodra het schip geregistreerd of teboekgesteld is.

**Art. 2.2.5.32. Voorwaardelijke of vernietigbare scheepshypotheek**

§ 1. Wanneer het recht van de scheepshypotheekgever op het schip onderworpen is aan een opschortende of ontbindende voorwaarde, of wanneer dit recht vatbaar is voor vernietiging, is de scheepshypotheek onderworpen aan dezelfde voorwaarde of vatbaar voor dezelfde vernietiging, naargelang het geval.

§ 2. In afwijking van artikel 2.2.5.27, § 1, kan de opdrachtgever bij een scheepsbouwovereenkomst die nog geen eigendomsrecht op het schip heeft verworven, een hypotheek vestigen onder opschortende voorwaarde dat hij dit recht verwerft.

**Art. 2.2.5.33. Afbakening van de scheepshypotheek**

Op straffe van volstrekte nietigheid, moet de scheepshypotheek worden verleend op één of meer duidelijk aangewezen schepen en voor een bepaald bedrag.

Onverminderd artikel 2.2.1.27 kan de aanwijzing van het schip of de schepen gebeuren aan de hand van alle nuttige gegevens, waaronder deze betreffende de registratie of de teboekstelling.

**Art. 2.2.5.34. Ondeelbaarheid van de scheepshypotheek**

Een scheepshypotheek kan worden gevestigd op meer dan één schip.

Behoudens afwijkend beding is de scheepshypotheek ondeelbaar en blijft zij voor het geheel bestaan op al de bezwaarde schepen en op ieder gedeelte ervan.

**Art. 2.2.5.35. Scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en vracht**

De op een schip, een schip in aanbouw of een schip in verbouwing gevestigde scheepshypotheek strekt zich uit tot :

1° de scheepsbestanddelen;

2° behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8, het scheepstoebehoren en de vracht.

**Art. 2.2.5.36. Individualisering van scheepsbouwmaterialen**

Behoudens afwijkend beding, strekt de scheepshypotheek op een schip in aanbouw of in verbouwing zich uit tot op de werf aanwezige en met het oog op de verwerking, inbouw in of plaatsing aan boord van het betrokken schip geïdentificeerde materialen, scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en andere zaken die eigendom zijn van de scheepseigenaar.

**Art. 2.2.5.37. Zaakvervanging**

§ 1. Wanneer het schip averij heeft opgelopen doch de vergoeding niet wordt aangewend voor de herstelling ervan en de zekerheid dientengevolge ontoereikend is geworden, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op die vergoeding uitoefenen.

§ 2. Wanneer het schip verloren is gegaan of onzeewaardig is geworden, wordt de vordering van de hypothecaire schuldeiser eisbaar, en kan hij zijn rechten eveneens op de geredde voorwerpen of op de opbrengst ervan uitoefenen.

§ 3. Lorsque le débiteur apporte la preuve que l'avarie, la perte ou l'innavigabilité est née en dehors de sa faute personnelle, il a le droit de constituer une hypothèque équivalente sur un autre navire ou de fournir une autre sûreté équivalente en remplacement du paiement de la créance.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent sauf stipulations contraires et sous réserve des dispositions relatives à l'enlèvement d'épaves.

**Art. 2.2.5.38. Hypothèque sur navire pour sûreté de l'ouverture d'un crédit**

§ 1er. L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable. Elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créditeur, laquelle pourra être établie par tous les moyens légaux.

§ 2. Le créditeur conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit.

L'opposition doit être signifiée au Registre naval belge et au créditeur, et doit contenir une élection de domicile au sein de la Belgique.

Le Registre naval belge inscrira cette opposition et mention de cette inscription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura effet que pendant deux ans, si elle n'est renouvelée : il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

**Art. 2.2.5.39. Hypothèque sur navire pour sûreté de créances futures**

Une hypothèque peut être constituée pour sûreté de créances futures à la condition qu'au moment de la constitution de l'hypothèque, les créances garanties soient déterminées ou déterminables. Son rang est fixé au jour de son inscription, sans égard aux époques auxquelles les créances garanties prennent naissance.

**Art. 2.2.5.40. Révocabilité de certaines hypothèques sur navires**

Si une hypothèque est constituée pour sûreté de créances futures pouvant naître pendant une durée indéterminée ou pour sûreté de créances découlant d'un contrat à durée indéterminée, la personne contre laquelle une telle hypothèque est inscrite ou le tiers détenteur du navire affecté de l'hypothèque peut à tout moment résilier l'hypothèque, moyennant un préavis d'au moins trois mois et de maximum six mois, lequel préavis est adressé au créancier par envoi recommandé avec accusé de réception. Le délai de préavis prend cours à la date de l'accusé de réception.

Quant aux créances futures, la résiliation a pour conséquence que l'hypothèque sur navire ne garantit plus que les créances garanties qui existent à l'expiration du délai de préavis. Quant aux contrats à durée indéterminée, restent garanties par l'hypothèque sur navire les seules créances issues de l'exécution de ces contrats qui existent à l'expiration du délai de préavis.

Celui qui résilie l'hypothèque sur navire peut exiger que le créancier lui notifie par écrit l'inventaire des créances encore garanties au terme du délai de préavis.

**Art. 2.2.5.41. Intérêt garanti**

L'hypothèque sur navire qui a été inscrite pour un capital générant des intérêts garantit, au même rang que le principal, trois années d'intérêts au plus.

**Art. 2.2.5.42. Rang**

Entre les créanciers hypothécaires, le rang est déterminé par le jour de l'inscription et, si les hypothèques sur navires sont inscrits le même jour, par le numéro d'ordre de l'inscription.

**Art. 2.2.5.43. Envoi en possession du navire**

§ 1er. Il est permis de stipuler dans l'acte hypothécaire que si les engagements pris envers lui ne sont pas respectés, le créancier hypothécaire aura le droit de se faire envoyer en possession du navire s'il est le premier inscrit et si ce droit a été publié par l'inscription.

§ 3. Indien hij bewijst dat de averij, het verlies of de onzeewaardigheid is ontstaan buiten zijn persoonlijke schuld, heeft de schuldenaar het recht om, in plaats van betaling van de vordering, een gelijkwaardige scheepshypotheek te doen vestigen op een ander schip of een andere gelijkwaardige zekerheid te verschaffen.

§ 4. De voorgaande paragrafen gelden behoudens afwijkend beding en onder voorbehoud van de bepalingen betreffende het ruimen van wrakken.

**Art. 2.2.5.38. Scheepshypotheek tot zekerheid van een kredietopening**

§ 1. De scheepshypotheek verleend tot zekerheid van een geopend krediet is geldig. Haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de door de kredietgever aangegane verbintenissen worden uitgevoerd, welke uitvoering kan worden bewezen door alle wettelijke middelen.

§ 2. De kredietgever behoudt tegenover derden het recht om over de scheepshypotheek te beschikken, zelfs indien verbintenissen op het krediet toe te rekenen, vertegenwoordigd zijn door verhandelbare titels. Nochtans kan de houder van deze titels door een verzet de gevolgen schorsen van akten van opheffing of andere, die aan zijn recht nadeel zouden toebrengen.

Het verzet moet betekend worden aan het Belgisch Scheepsregister en aan de kredietgever en het moet keuze van woonplaats bevatten binnen België.

Het verzet wordt door het Belgisch Scheepsregister ingeschreven en van deze inschrijving wordt melding gemaakt onderaan op het origineel van het exploot. Het verzet heeft slechts gevolg gedurende twee jaar, indien het niet vernieuwd wordt kan de opheffing ervan worden verleend bij een eenvoudig exploot.

**Art. 2.2.5.39. Scheepshypotheek tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen**

Een scheepshypotheek mag worden verleend tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen indien deze op het ogenblik van de vestiging ervan bepaald of bepaalbaar zijn. Haar rang wordt bepaald naar de dagtekening van haar inschrijving, ongeacht de tijdstippen waarop de gewaarborgde schuldvorderingen ontstaan.

**Art. 2.2.5.40. Opzegbaarheid van bepaalde scheepshypotheken**

Indien een scheepshypotheek wordt gevestigd tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen die over een onbepaalde duur kunnen ontstaan of tot zekerheid van schuldvorderingen uit hoofde van een overeenkomst van onbepaalde duur, kan de persoon tegen wie de scheepshypotheek wordt ingeschreven of de derde-bezitter van het schip de scheepshypotheek steeds opzeggen met een opzegging van minstens drie maanden en maximum zes maanden, welke aan de schuldeiser wordt gericht bij aangetekende zending met ontvangstmelding. De opzeggingstermijn gaat in op de dag van de ontvangstmelding.

Inzake toekomstige schuldvorderingen heeft de opzegging tot gevolg dat de scheepshypotheek enkel nog strekt tot zekerheid van gewaarborgde schuldvorderingen die bestaan bij het verstrijken van de opzeggingstermijn. Inzake overeenkomsten van onbepaalde duur, blijven slechts die schuldvorderingen door de scheepshypotheek gewaarborgd welke bij het verstrijken van de opzeggingstermijn tengevolge van de uitvoering van de overeenkomst bestaan.

Wie de scheepshypotheek opzegt, kan eisen dat de schuldeiser hem schriftelijk de inventaris meedeelt van de schuldvorderingen die nog gewaarborgd zijn op het einde van de opzeggingstermijn.

**Art. 2.2.5.41. Gewaarborgde interest**

De scheepshypotheek die is ingeschreven voor een kapitaal dat interesten opbrengt, waarborgt ten hoogste drie jaar interest in dezelfde rang als de hoofdsom.

**Art. 2.2.5.42. Onderlinge rang**

Tussen de hypothecaire schuldeisers onderling wordt de rang bepaald door de dag van de inschrijving en, indien de scheepshypotheken op dezelfde dag zijn ingeschreven, door het volgnummer van de inschrijving.

**Art. 2.2.5.43. Inbezitstelling van het schip**

§ 1. In de hypotheekakte kan worden bedongen dat, bij nietnakoming van de jegens hem aangegane verbintenissen, de hypothecaire schuldeiser gerechtigd is zich het bezit van het schip te doen toewijzen indien hij de eerste ingeschrevene is en indien dit recht door de inschrijving openbaar is gemaakt.

§ 2. Le créancier est envoyé en possession du navire par ordonnance rendue sur requête conformément à l'article 1025 et suivants du Code judiciaire par le tribunal de l'entreprise ayant pouvoir de juridiction sur l'arrondissement dans lequel est situé le port d'attache du navire.

L'envoi en possession est toujours précédé, dans un délai de dix jours, par un commandement de payer.

Ce commandement contient :

1° l'indication du titre en vertu duquel il est fait et la copie entière de ce titre, à moins que sa signification au créancier ait déjà été effectuée dans les trois ans précédant le commandement, ou lorsqu'il s'agit d'un acte authentique ou d'un acte sous signature privé établissant une hypothèque sur navire;

2° la date du jour, mois et an;

3° le nom, profession et domicile de la partie poursuivante;

4° l'élection de domicile en Belgique, à laquelle toute signification, même d'offres réelles de paiement, pourra ensuite être faite valablement;

5° le nom et le domicile de l'huissier de justice et l'indication de l'adresse de son étude;

6° le nom et le domicile ou, à défaut de domicile, la résidence du débiteur;

7° l'indication de la somme due et la mention que faute de paiement, il sera procédé à l'envoi en possession du navire, dont l'on indiquera également le nom, l'espèce, le tonnage et le mode de puissance motrice;

8° la mention de la personne à laquelle copie de l'exploit est remise.

Il ne peut être statué sur la requête que quinze jours après sa signification au propriétaire, avec invitation de communiquer dans ce délai ses observations, s'il y échet, au tribunal.

L'ordonnance n'est exécutoire qu'après avoir été signifiée au propriétaire.

§ 3. L'ordonnance visée au paragraphe 2, alinéa 1er, peut être frappée d'opposition devant le tribunal de l'entreprise.

L'opposition est signifiée à la partie poursuivante.

Le jugement rendu sur cette opposition peut être frappé d'appel dans les quinze jours de la signification.

§ 4. L'ordonnance visée au paragraphe 2, alinéa 1er, et le jugement visé au paragraphe 3, alinéa 3, sont exécutoires nonobstant opposition.

Le tribunal peut subordonner l'exécution du jugement à la constitution d'une sûreté qu'il détermine et dont il fixe, s'il y a lieu, les modalités.

§ 5. Si le propriétaire n'est pas domicilié en Belgique, ou s'il n'y a pas fait élection de domicile, les significations, sauf celles mentionnées au paragraphe 2, seront faites au greffe du tribunal de l'entreprise.

Les délais fixés dans le présent article ne sont pas augmentés à raison des distances.

§ 6. L'exercice par le créancier des droits accordés en vertu des paragraphes précédents n'est pas suspendu par le décès ou la faillite du débiteur ou de l'affectant hypothécaire sur navire ou par une réorganisation judiciaire le concernant.

§ 7. L'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié à tous les créanciers inscrits, au domicile qu'ils ont élu dans l'inscription, et est également publié à deux reprises par extrait et à huit jours d'intervalle au moins :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

§ 8. Le dispositif de l'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié au commandant connu.

Si le navire se trouve en pays étranger, ce dispositif peut être notifié au commandant par l'intermédiaire du MIK.

§ 9. Le créancier envoyé en possession du navire doit respecter les engagements contractés sans fraude par le capitaine en tant que représentant du propriétaire du navire ou par l'armateur.

Il est responsable de sa gestion.

§ 2. De schuldeiser wordt in het bezit van het schip gesteld bij beschikking, op verzoekschrift overeenkomstig artikel 1025 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek verleend door de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

De inbezitstelling wordt steeds, binnen een termijn van tien dagen, voorafgegaan door een bevel tot betaling.

Dit bevel bevat :

1° de opgave van de titel krachtens welke het gedaan wordt en een volledig afschrift van die titel, tenzij de betekening ervan aan de schuldeiser reeds is gedaan in de loop van de drie jaar die aan de beschikking voorafgaan of wanneer het een authentieke of een onderhandse akte betreft waarbij een scheepshypotheek wordt gevestigd;

2° de opgave van dag, maand en jaar;

3° de naam, het beroep en de woonplaats van de vervolgende partij;

4° de keuze van woonplaats in België, waaraan elke betekening, zelfs van een aanbod van gerede betaling, vervolgens geldig wordt gedaan;

5° de naam en de woonplaats van de gerechtsdeurwaarder en de opgave van het adres van zijn kantoor;

6° de naam en de woonplaats of, bij gebreke van een woonplaats, de verblijfplaats van de schuldenaar;

7° de opgave van het verschuldigd bedrag en de vermelding dat, bij gebreke van betaling, zal worden overgegaan tot de inbezitstelling van het schip, waarvan tevens de naam, de soort, de tonnenmaat en de aard van zijn beweegkracht wordt opgegeven;

8° de vermelding van de persoon aan wie afschrift van het exploot wordt afgegeven.

Over het verzoekschrift kan eerst uitspraak worden gedaan vijftien dagen na de betekening ervan aan de eigenaar, met aanmaning om zijn bezwaren, zo er bestaan, binnen die tijd aan de rechtbank mede te delen.

De beschikking is slechts voor tenuitvoerlegging vatbaar nadat zij aan de eigenaar is betekend.

§ 3. Tegen de beschikking bedoeld in paragraaf 2, eerste lid, kan voor de ondernemingsrechtbank verzet worden gedaan.

Het verzet wordt aan de vervolgende partij betekend.

Tegen het op dat verzet gewezen vonnis kan binnen vijftien dagen na de betekening beroep worden ingesteld.

§ 4. De beschikking bedoeld in paragraaf 2, eerste lid en het vonnis bedoeld in paragraaf 3, derde lid, zijn uitvoerbaar niettegenstaande verzet.

De rechtbank kan de uitvoering van het vonnis afhankelijk maken van de stelling van een zekerheid die hij bepaalt en waarvan hij, zo daartoe grond bestaat, de modaliteiten vaststelt.

§ 5. Heeft de eigenaar zijn woonplaats niet binnen België, of heeft hij er zijn woonplaats niet gekozen, dan worden de andere dan de in paragraaf 2 vermelde betekeningen gedaan aan de griffie van de ondernemingsrechtbank.

De in dit artikel gestelde termijnen worden niet verlengd naargelang van de afstanden.

§ 6. De uitoefening door de schuldeiser van de door de vorige paragrafen toegekende rechten wordt niet geschorst door het overlijden of het faillissement van de schuldenaar of van de scheepshypotheekgever of door een hem betreffende gerechtelijke reorganisatie.

§ 7. De beschikking, het vonnis of het arrest wordt betekend aan al de ingeschreven schuldeisers, ter woonplaats door hen in de inschrijving gekozen, alsmede tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen bij uittreksel bekendgemaakt :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 8. Het beschikkend gedeelte van de beschikking, het vonnis of het arrest wordt betekend aan de gekende gezagvoerder.

Bevindt het schip zich in een vreemd land, dan mag van dat beschikkend gedeelte aan de gezagvoerder kennis worden gegeven via het MIK.

§ 9. De schuldeiser die in het bezit van het schip is gesteld moet de door de kapitein als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder zonder bedrog aangegane verbintenissen eerbiedigen.

Hij is aansprakelijk voor zijn beheer.

§ 10. Pendant un an à dater de la signification faite aux créanciers inscrits ou de la dernière publication, le débiteur, le propriétaire et tout créancier inscrit ou muni d'un titre exécutoire peuvent requérir le créancier envoyé en possession du navire de faire procéder à la vente du navire dans les formes prescrites par les articles 2.2.6.38, 2.2.6.39 et 2.2.6.40.

Le juge des saisies peut néanmoins, à la demande de tout intéressé, le débiteur dûment appelé ainsi que le propriétaire, les créanciers inscrits et, le cas échéant, les créanciers munis d'un titre exécutoire qui ont requis la vente, ordonner qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier maritime.

Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

**Art. 2.2.5.44. Purge sur aliénation volontaire**

§ 1er. L'hypothèque sur navire s'éteint par l'aliénation volontaire du navire, du navire en construction ou du navire en transformation 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 quinze jours à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles élus par eux dans les inscriptions :

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

2° l'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 deuxième le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Dans le cas où le titre du nouveau propriétaire comprendrait, en plus d'un navire hypothéqué, d'autres immeubles ou meubles, le cas échéant des navires, le prix de chaque navire frappé d'inscriptions particulières et distinctes sera déclaré dans la notification par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

§ 2. 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 quiconque.

Sauf clause dérogatoire 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.

§ 3. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend 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 être suivie, dans les dix jours, de la demande de résolution.

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

§ 4. 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 et adjudications publiques, à la charge :

1° que cette réquisition sera signifiée par un huissier de justice au nouveau propriétaire, dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier;

2° qu'elle contiendra soumission du requérant, ou d'une personne désignée par lui, de porter le prix à cinq pour cent en dessus de celui stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire; cette enchère portera le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits; elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat;

3° que la même signification sera faite dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal;

§ 10. Gedurende een jaar te rekenen van de aan de ingeschreven schuldeisers gedane betekening of van de laatste bekendmaking, mogen de schuldenaar, de eigenaar en elke ingeschreven of van een uitvoerbare titel voorziene schuldeiser de in bezit van het schip gestelde schuldeiser verzoeken tot de verkoop van het schip over te gaan op de wijze voorgeschreven bij de artikelen 2.2.6.38, 2.2.6.39 en 2.2.6.40.

Op aanvraag van elke belanghebbende, de schuldenaar, de eigenaar, de ingeschreven schuldeisers en, in voorkomend geval, de van een uitvoerbare titel voorziene schuldeisers, die de verkoop hebben gevorderd, behoorlijk opgeroepen, kan de beslagrechter evenwel gelasten dat, zelfs in het buitenland, tot de verkoop zal worden overgegaan door een scheepsmakelaar.

In dat geval bepaalt hij de voorwaarden waaronder de verkoop zal geschieden.

**Art. 2.2.5.44. Zuivering na vrijwillige vervreemding**

§ 1. De scheepshypotheek gaat teniet door vrijwillige vervreemding van het schip, het schip in aanbouw of het schip in verbouwing, 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 door hen bij de inschrijving gekozen woonplaats, 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, dan wel 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.

Ingeval de titel van de nieuwe eigenaar naast een met hypotheek bezwaard schip andere onroerende of roerende goederen, desgevallend schepen omvat, dan zal, indien daartoe reden bestaat, de prijs van ieder schip waarop bijzondere en afzonderlijke inschrijvingen zijn genomen, in de kennisgeving worden opgegeven bij vergelijkende waardering naar evenredigheid van de totale in de titel vermelde prijs.

§ 2. 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 afwijkend beding 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 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.

§ 3. Indien een van de ingeschreven schuldeisers een rechtsvordering 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 rechtsvordering tot ontbinding wil instellen, is de zuivering geschorst; zij kan pas worden hervat nadat de schuldeiser afstand heeft gedaan van de rechtsvordering tot ontbinding, of nadat deze vordering is afgewezen.

§ 4. Binnen vijftien dagen na de kennisgeving, gedaan op verzoek van de nieuwe eigenaar, kan iedere ingeschreven schuldeiser vorderen dat het schip in openbare veiling verkocht wordt, op voorwaarde :

1° dat deze vordering door een gerechtsdeurwaarder aan de nieuwe eigenaar wordt betekend, uiterlijk binnen veertig dagen na de kennisgeving gedaan ten verzoeke van de laatstgenoemde;

2° dat zij een bod bevat waarbij de verzoeker of een door hem aangewezen persoon de prijs verhoogt met vijf procent boven de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven; dit bod slaat op de hoofdprijs en de lasten, zonder enige aftrek ten nadele van de ingeschreven schuldeisers; de kosten van de eerste overeenkomst moeten niet in aanmerking worden genomen;

3° dat dezelfde betekening binnen dezelfde termijn gedaan wordt aan de vorige eigenaar en aan de hoofdschuldenaar;

4° que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou par son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de sa procuration; ils devront aussi être signés, le cas échéant, par le surenchérisseur;

5° que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges; ou, qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation;

6° que la signification contiendra citation, pour la réception de cette caution, à comparaître dans les trois jours devant le juge du lieu où se trouve le navire, et s'il est en cours de voyage, devant le juge du port d'attache.

Le surenchérisseur ne pourra en aucun cas être contraint d'étendre sa surenchère à d'autres biens que le navire hypothéqué pour sa créance. Sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses prédécesseurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celles des exploitations.

§ 5. Dans la procédure de réception de la caution, il n'est pas pris jugement de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.

Si la caution est rejetée, la surenchère est déclarée nulle et l'acquéreur maintenu, à moins qu'il n'ait été fait de surenchère par d'autres créanciers.

Si la caution est reçue, le jugement désigne l'officier ministériel chargé de procéder à la vente, et en fixe la date. Il y est procédé d'après les conditions primitives ou d'après un nouveau cahier des charges arrêté de commun accord entre le surenchérisseur et les parties intéressées.

§ 6. Lorsqu'une surenchère a été notifiée dans les termes des paragraphes qui précèdent, chacun des créanciers inscrits a le droit de se faire subroger à la poursuite, conformément à l'article 1609 du Code judiciaire, si le surenchérisseur ou le nouveau propriétaire ne donne pas suite à la procédure dans le mois de la surenchère.

Les articles 1610 et 1611 du code précité sont également applicables au cas de surenchère.

§ 7. Dix jours au moins avant l'adjudication, l'annonce de la revente est publiée :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'annonce visée dans le précédent alinéa mentionne :

1° la date et la nature de l'acte d'aliénation sur lequel la surenchère a été faite, et, le cas échéant, le nom du notaire qui l'a reçu;

2° le prix énoncé dans l'acte ou l'évaluation;

3° le montant de la surenchère;

4° les noms, profession et domicile du précédent propriétaire et du surenchérisseur;

5° le nom du navire ainsi que son mode de puissance motrice et, le cas échéant, la puissance des moyens de propulsion, les matériaux de sa coque, l'année de sa construction, ses dimensions et son tonnage;

6° le lieu où il est amarré;

7° l'indication du jour, heure et lieu de l'adjudication.

Une annonce reprenant les mêmes données peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 8. Les formalités prescrites par les paragraphes 4 et 7 doivent être observées à peine de nullité.

À peine de déchéance, les moyens de nullité doivent être proposés conformément à l'article 1331, alinéa 4, du Code judiciaire.

L'article 1331, alinéa 5, est applicable.

§ 9. Le surenchérisseur, même en cas de subrogation à la poursuite, est déclaré adjudicataire si, au jour fixé pour l'adjudication, il ne se présente pas d'autre enchérisseur.

L'article 2.2.6.46 du présent code et les articles 1585, 1586, 1589, 1590, 1591 et 1595 du Code judiciaire sont applicables à la surenchère.

4° dat het origineel en de afschriften van deze exploten worden ondertekend door de verzoekende schuldeiser of door zijn gemachtigde, voorzien van een uitdrukkelijke volmacht, die in dit geval verplicht is afschrift van zijn volmacht te geven; zij moeten in voorkomend geval ook ondertekend worden door de opbieder;

5° dat de verzoeker aanbiedt persoonlijke of hypothecaire borg te stellen ten belope van vijfentwintig procent van de prijs en van de lasten, ofwel, wanneer hij een gelijk bedrag in consignatie gegeven heeft, dat hij afschrift betekent van het bewijs van consignatie;

6° dat de betekening dagvaarding inhoudt om met het oog op de aanneming van die borg binnen drie dagen te verschijnen voor de rechter van de plaats waar het schip ligt en, wanneer het in de vaart is, vóór de rechter van de thuishaven.

De opbieder kan in geen geval worden verplicht om in zijn hoger bod andere goederen te begrijpen dan het schip dat voor zijn schuldvordering met hypotheek bezwaard is. Behoudens het verhaal van de nieuwe eigenaar op zijn rechtsvoorgangers, tot vergoeding van de schade die hij ingevolge de verdeling van door hem verkregen goederen of door de splitsing van bedrijven mocht lijden.

§ 5. In de rechtspleging tot aanneming van de borg wordt geen vonnis tot voeging gewezen en worden de niet-verschenen partijen niet opnieuw gedagvaard.

Wordt de borg verworpen, dan wordt het opbod van onwaarde verklaard en blijft de koper verbonden, ten ware andere schuldeisers een opbod hadden gedaan.

Wordt de borg aangenomen, dan wijst het vonnis de ministeriële ambtenaar aan die belast is met de verkoop, en bepaalt het de dag waarop deze zal geschieden. Daartoe wordt overgegaan volgens de eerste voorwaarden of volgens een nieuw lastenkohier, in gemeen overleg opgemaakt door de opbieder en de belanghebbende partijen.

§ 6. Wanneer overeenkomstig de voorgaande paragrafen een hoger bod is betekend, heeft iedere ingeschreven schuldeiser het recht zich in de plaats van de vervolgende partij te doen stellen, overeenkomstig artikel 1609 van het Gerechtelijk Wetboek, ingeval de opbieder of de nieuwe eigenaar geen gevolg aan de rechtspleging geeft binnen een maand nadat het hoger bod is gedaan.

De artikelen 1610 en 1611 van het voornoemde wetboek zijn mede op het hoger bod van toepassing.

§ 7. Ten minste tien dagen vóór de toewijzing wordt een aankondiging van de herveiling bekendgemaakt :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

De in het vorige lid bedoelde aankondiging vermeldt :

1° de datum en de aard van de akte van vervreemding waarop het hoger bod is gedaan, en, in voorkomend geval, de naam van de notaris voor wie ze werd verleden;

2° de in de akte vermelde prijs of de waardering;

3° het bedrag van het hoger bod;

4° de namen, het beroep, de woonplaats van de vorige eigenaar en van de opbieder;

5° de naam van het schip alsmede de aard van de voortstuwing ervan en in voorkomend geval het vermogen van de voortstuwingsmiddelen, de materialen van de romp, het bouwjaar, de afmetingen en de tonnenmaat;

6° de ligplaats;

7° de dag, het uur en de plaats van de toewijzing.

Een aankondiging met dezelfde gegevens kan worden aangeplakt op de meest in het oog vallende of andere geschikte plaatsen aan boord of aan wal.

§ 8. De door de paragrafen 4 en 7 voorgeschreven formaliteiten moeten in acht worden genomen op straffe van nietigheid.

Op straffe van verval moeten de middelen van nietigheid worden voorgedragen overeenkomstig artikel 1331, vierde lid, van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 1331, vijfde lid, is van toepassing.

§ 9. De opbieder wordt, zelfs in geval van indeplaatsstelling bij de vervolging, koper verklaard, indien zich geen andere bieder aanmeldt op de dag voor de toewijzing bepaald.

Artikel 2.2.6.46 van dit wetboek en de artikelen 1585, 1586, 1589, 1590, 1591 en 1595 van het Gerechtelijk Wetboek zijn op het hoger bod van toepassing.

§ 10. L'adjudicataire du navire est tenu, au-delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de l'inscription dans le registre naval concerné, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

§ 11. Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier paierait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires, ou si ces derniers, sommés par huissier de justice de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers, dans l'ordre de leurs créances.

§ 12. Si le navire est adjugé après revente au nouveau propriétaire visé au paragraphe 1er, celui-ci aura recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre, et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque paiement.

§ 13. Sous réserve de l'article 2.2.6.46, l'adjudication par suite de surenchère sur aliénation volontaire ne peut être frappée d'aucune autre surenchère.

Les demandes en nullité devront être formées, à peine de déchéance, dans la quinzaine de la vente.

§ 14. À défaut, par les créanciers, d'avoir requis la mise aux enchères conformément au paragraphe 4, la valeur du navire demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront radiées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux dispositions du Code judiciaire. L'article 2.2.5.51 est applicable aux inscriptions.

Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges sur navires et hypothèques sur navires, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignant le prix jusqu'à concurrence de ses créances.

Il reste soumis aux privilèges sur navires et hypothèques sur navires venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont la libération n'a pas été réalisée.

**Art. 2.2.5.45. Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés**

Les hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, constitués sur des navires en vertu d'un droit étranger, sont reconnus et exécutoires à condition :

1° que ces hypothèques, mortgages et charges aient été constitués et publiés conformément au droit du pays où le navire a été enregistré ou immatriculé;

2° que le registre et tous les actes qui doivent obligatoirement être déposés conformément au droit visé au 1° soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies des actes puissent être obtenues;

3° que, soit le registre, soit les actes visés sous 2°, indiquent à tous le moins :

*a)* le nom et l'adresse de la personne en faveur de laquelle l'hypothèque, le mortgage ou l'autre charge a été constitué ou le fait que la sûreté a été constituée au porteur;

*b)* le montant maximal garanti, si cela est prescrit par le droit visé sous 1° ou si ce montant a été indiqué dans l'acte en vertu duquel a été constitué hypothèque, le mortgage ou l'autre charge;

*c)* la date et les autres données qui, conformément au droit visé sous 1°, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques, mortgages et charges.

*Sous-section 2. — Publicité*

**Art. 2.2.5.46. Moment de l'inscription**

L'hypothèque sur navire peut être inscrite tant qu'elle existe.

Elle ne peut plus être inscrite :

1° en cas de décès du débiteur, passé trois mois à compter de l'ouverture de la succession;

2° après l'inscription de l'acte d'aliénation;

3° après la faillite du débiteur;

4° après la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation.

§ 10. Diegene aan wie het schip wordt toegewezen, is gehouden de toewijzingsprijs te voldoen en bovendien de verkrijger of de begiftigde die het bezit verloren heeft, te vergoeden voor de wettig gemaakte kosten van zijn overeenkomst, voor die van de inschrijving in het betrokken scheepsregister, voor die van de kennisgeving en voor die welke door hem zijn gemaakt om de herverkoop te bekomen.

§ 11. De schuldeiser die de veiling heeft gevorderd en van zijn vordering afstand doet, kan, zelfs indien hij het bedrag van het bod betaalt, de openbare veiling niet beletten, tenzij al de overige hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk toestemmen, of tenzij dezen, na door een deurwaarder te zijn aangemaand om binnen vijftien dagen de veiling te vervolgen, aan die aanmaning geen gevolg geven. In dit geval behoort het bedrag van het bod aan de schuldeisers, volgens de rang van hun schuldvorderingen.

§ 12. Indien het schip na herveiling wordt toegewezen aan de in paragraaf 1 bedoelde nieuwe eigenaar, kan deze het bedrag dat de bij zijn titel bedongen prijs te boven gaat, en de interest van dat bedrag te rekenen van de dag van elke betaling, op de verkoper verhalen als naar recht.

§ 13. Onder voorbehoud van artikel 2.2.6.46 is toewijzing ten gevolge van een hoger bod bij vrijwillige vervreemding niet vatbaar voor enig ander hoger bod.

De eisen tot nietigverklaring moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen vijftien dagen na de verkoop.

§ 14. Indien de schuldeisers geen veiling hebben gevorderd overeenkomstig paragraaf 4, blijft de waarde van het schip onherroepelijk bepaald op de prijs die in de overeenkomst was bedongen of door de nieuwe eigenaar was opgegeven.

De inschrijvingen die niet in batige rang komen ten opzichte van de prijs, worden doorgehaald voor het gedeelte dat de prijs te boven gaat, ingevolge de minnelijke of gerechtelijke rangregeling, opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek. Artikel 2.2.5.51 is op die inschrijvingen van toepassing.

De nieuwe eigenaar bevrijdt zich van de scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, hetzij door aan de batig gerangschikte schuldeisers het bedrag te betalen van de opeisbare schuldvorderingen of van de schuldvorderingen die hij vrij is te voldoen, hetzij door de prijs ten belope van de schuldvorderingen in consignatie te geven.

De nieuwe eigenaar blijft onderworpen aan de batig gerangschikte scheepsvoorrechten en scheepshypotheken, voor de niet opeisbare schuldvorderingen waarvan geen bevrijding is ingetreden.

**Art. 2.2.5.45. Erkenning van vreemde hypotheken en gelijkgestelde rechten**

Naar vreemd recht gevestigde hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op schepen worden erkend en zijn uitvoerbaar op voorwaarde dat :

1° dergelijke hypotheken, scheepsverbanden en lasten werden gevestigd en openbaar gemaakt in overeenstemming met het recht van het land waarin het schip geregistreerd of teboekgesteld is;

2° het register en alle in overeenstemming met het onder 1° bedoelde recht verplicht neer te leggen stukken door het publiek kunnen worden geraadpleegd, en dat uittreksels uit het register en afschriften van de stukken kunnen worden verkregen;

3° hetzij het register, hetzij de stukken bedoeld onder 2°, ten minste vermelden :

*a)* de naam en het adres van de persoon ten gunste van wie de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd dan wel de vestiging ervan aan drager;

*b)* het maximaal gewaarborgde bedrag, indien zulks wordt voorgeschreven door het recht bedoeld onder 1° of indien dit bedrag is vermeld in het stuk waardoor de hypotheek, het scheepsverband of de andere last werd gevestigd;

*c)* de datum en de andere gegevens die, overeenkomstig het recht bedoeld onder 1°, de rang bepalen ten opzichte van andere hypotheken, scheepsverbanden en lasten.

Onderafdeling 2. — *Openbaarheid*

**Art. 2.2.5.46. Tijdstip van inschrijving**

De scheepshypotheek kan worden ingeschreven zolang zij bestaat.

Zij kan echter niet meer worden ingeschreven :

1° bij overlijden van de schuldenaar, later dan drie maanden na het openvallen van de erfenis;

2° na inschrijving van de akte van vervreemding;

3° na faillissement van de schuldenaar;

4° na doorhaling van de registratie of de teboekstelling.

L'effet des inscriptions prises avant l'ouverture d'une faillite est régi par les lois particulières sur la faillite.

**Art. 2.2.5.47. Mentions lors de l'inscription**

Hormis les énonciations prescrites à l'article 2.2.1.19, le Registre naval belge mentionne, le cas échéant :

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

2° les conditions auxquelles la créance est soumise;

3° la clause d'envoi en possession du navire;

4° l'élection de domicile.

**Art. 2.2.5.48. Durée de validité de l'inscription**

L'effet de l'inscription de l'hypothèque sur navire cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de quinze ans à compter du jour de sa constitution.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au Registre naval belge, de deux bordereaux signés par le créancier et contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

Un renouvellement de l'inscription après l'expiration du délai fixé à l'alinéa 1er vaudra également comme inscription première.

**Art. 2.2.5.49. Cession de droits d'hypothèque sur navires**

Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque sur navires est sous signature privé, le titre constitutif de l'hypothèque sur navires, portant la mention de l'inscription, doit être présenté au Registre naval belge. Le Registre naval belge fait mention de la cession sur l'acte sous signature privé.

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

**Art. 2.2.5.50. Radiation et réduction des inscriptions**

Les inscriptions sont radiées ou réduites en vertu d'un acte par lequel le bénéficiaire de l'hypothèque accorde la mainlevée et consent à la radiation ou à la réduction, 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.

La radiation ou la réduction est opérée par le Registre naval belge, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de mainlevée, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie signée, soit sur le dépôt des deux originaux de l'acte sous signature privé, soit sur le dépôt d'une copie du jugement délivrée par le greffier, selon le cas.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré par le notaire que l'acte ne contient pas de condition ou de réserve.

Si l'acte de mainlevée est sous seing privé, la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation de l'acte constitutif d'hypothèque, portant la mention de l'inscription. Le Registre naval belge y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

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

L'acte de mainlevée ou le jugement est inscrit dans le registre naval concerné.

**Art. 2.2.5.51. Radiation d'office après vente forcée**

En cas de la vente forcée d'un navire, toutes les inscriptions grevant le navire peuvent être radiées d'office par le Registre naval belge sur présentation d'un certificat délivré par l'huissier de justice belge qui a procédé à la vente forcée du navire.

Par ce certificat, l'huissier de justice atteste que le navire a été adjugé pour quitte et libre de toutes charges et que l'acquéreur a payé le prix aux créanciers ou, à défaut de paiement, qu'il a effectué un versement libératoire de l'entièreté des sommes dont il est tenu.

Le certificat est inscrit dans le registre naval concerné.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt du certificat concerné dans le registre de dépôts.

Het gevolg van de inschrijvingen genomen vóór de opening van een faillissement wordt geregeld door de bijzondere wetten op het faillissement.

**Art. 2.2.5.47. Vermeldingen bij de inschrijving**

Behalve hetgeen in artikel 2.2.1.19 is voorgeschreven, vermeldt het Belgisch Scheepsregister, in voorkomend geval :

1° de voet en de vervaldag van de interest, alsook de termijn van terugbetaling van de hoofdsom;

2° de voorwaarden waaraan de schuldvordering is onderworpen;

3° het beding van inbezitstelling van het schip;

4° de keuze van woonplaats.

**Art. 2.2.5.48. Geldigheidsduur van de inschrijving**

De inschrijving van de scheepshypotheek houdt op van kracht te zijn indien zij niet is hernieuwd voor het verloop van vijftien jaar te rekenen van de dag waarop zij is geschied.

De inschrijving wordt hernieuwd na indiening bij het Belgisch Scheepsregister van twee door de schuldeiser ondertekende borderellen waarin de te hernieuwen inschrijving nauwkeurig wordt aangewezen; anders geldt zij enkel als eerste inschrijving.

Een hernieuwing van de inschrijving na het verstrijken van de in het eerste lid bepaalde termijn geldt eveneens als eerste inschrijving.

**Art. 2.2.5.49. Overdracht van scheepshypotheekrechten**

Wanneer een scheepshypotheekrecht wordt overgedragen bij een onderhandse akte, moet de titel van scheepshypotheekvestiging, voorzien van de vermelding van de inschrijving, aan het Belgisch Scheepsregister worden voorgelegd. Het Belgisch Scheepsregister maakt op de onderhandse akte 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. 2.2.5.50. Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen**

De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd krachtens een akte waarbij de begunstigde van de hypotheek opheffing verleent en toestemt in de doorhaling of vermindering, krachtens een vonnis dat in laatste aanleg is gewezen of in kracht van gewijsde is gegaan, of krachtens een vonnis dat uitvoerbaar is verklaard niettegenstaande verzet.

De doorhaling of de vermindering door het Belgisch Scheepsregister gebeurt op overlegging, hetzij van een expeditie van de authentieke akte van opheffing, hetzij van de akte in brevet en van een ondertekend afschrift, hetzij van twee originelen van de onderhandse akte, hetzij van een door de griffier afgeleverd afschrift van het vonnis, naargelang het geval.

Een woordelijk uittreksel uit de authentieke akte is voldoende, wanneer de notaris daarin verklaart dat de akte geen voorwaarde of voorbehoud bevat.

Is de akte van opheffing onderhands, dan wordt alleen tot gehele of gedeeltelijke doorhaling overgegaan op voorlegging van de akte van hypotheekvestiging, die is voorzien van de vermelding van de inschrijving. Het Belgisch Scheepsregister maakt er melding op van de gehele of gedeeltelijke doorhaling van de inschrijving.

De akte van hypotheekvestiging moet eveneens worden voorgelegd wanneer het een authentieke akte van opheffing betreft, die werd verleden krachtens een onderhandse lastgeving of die in het buitenland werd opgemaakt in de door de toepasselijke vreemde wet voorgeschreven vorm.

De akte van opheffing of het vonnis wordt ingeschreven in het betrokken scheepsregister.

**Art. 2.2.5.51. Ambtshalve doorhaling na gedwongen verkoop**

In geval van gedwongen verkoop van een schip, kunnen alle bezwarende inschrijvingen betreffende het schip ambtshalve door het Belgisch Scheepsregister worden doorgehaald op voorlegging van een getuigschrift van de Belgische gerechtsdeurwaarder die tot de gedwongen verkoop van het schip is overgegaan.

In dit getuigschrift bevestigt de gerechtsdeurwaarder dat het schip gedwongen werd verkocht voor vrij en onbelast en dat de koper de prijs heeft betaald aan de schuldeisers of, bij gebreke van dergelijke betaling, dat hij een betaling heeft verricht die hem bevrijdt voor het geheel van de sommen waartoe hij gehouden is.

Het getuigschrift wordt ingeschreven in het betrokken scheepsregister.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het getuigschrift in het register van neerlegging.

**Art. 2.2.5.52. Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction**

Sauf clause dérogatoire, la demande en radiation ou en réduction de l'inscription d'une hypothèque sur navire, par action principale, sera portée devant le tribunal de l'entreprise de l'arrondissement où le navire a son port d'attache.

À défaut de port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer.

**Art. 2.2.5.53. Actions contre les créanciers**

Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploit fait à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le registre naval, et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

**Art. 2.2.5.54. Radiation sur ordre du tribunal**

La radiation doit être ordonnée par le tribunal lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi ni sur un titre, ou lorsqu'elle a été faite en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque l'hypothèque sur navire s'est effacée par les voies légales.

CHAPITRE 6. — *Saisie sur navire*

*Section 1re.* — Saisie conservatoire sur navire

Sous-section 1re. — Saisie conservatoire sur navires de mer

**Art. 2.2.6.1. Notions**

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° « créance maritime » : une allégation ayant l'une des causes suivantes :

*a)* dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

*b)* pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

*c)* assistance et sauvetage;

*d)* contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;

*e)* contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;

*f)* pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;

*g)* avarie commune;

*h)* prêt à la grosse;

*i)* remorquage;

*j)* pilotage;

*k)* fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;

*l)* construction, réparations ou équipement d'un navire ou frais de cale;

*m)* salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;

*n)* débours du capitaine et des chargeurs, affréteurs ou agents, effectués pour le compte du navire ou de son propriétaire;

*o)* la propriété contestée d'un navire;

*p)* la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;

*q)* toute hypothèque maritime et tout mortgage;

2° « personne » : toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les administrations et établissements publics;

3° « demandeur » : une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

**Art. 2.2.6.2. Application internationale et matérielle**

§ 1er. La présente sous-section est applicable à toute saisie conservatoire sur un navire de mer belge, par une personne qui a son domicile ou son siège en Belgique.

§ 2. S'appliquent également à la saisie conservatoire sur navire visée à l'article 2.2.6.3, § 1er, les dispositions suivantes de cette section :

1° article 2.2.6.2, § 4;

2° article 2.2.6.3, § 2 à 5;

3° article 2.2.6.6;

4° article 2.2.6.7;

5° article 2.2.6.8;

6° article 2.2.6.9;

**Art. 2.2.5.52. Rechterlijke bevoegdheid inzake eisen tot doorhaling of vermindering**

Behoudens afwijkend beding, wordt de eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van een scheepshypotheek, als hoofdvordering ingesteld, gebracht voor de ondernemingsrechtbank van het arrondissement waar het schip zijn thuishaven heeft.

Bij ontstentenis van een thuishaven is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen.

**Art. 2.2.5.53. Rechtsvorderingen tegen de schuldeisers**

De rechtsvorderingen tegen de schuldeisers, waartoe de inschrijvingen aanleiding kunnen geven, worden ingesteld door dagvaarding aan hun persoon, of aan de laatste in het scheepsregister vermelde gekozen woonplaats, en zulks niettegenstaande het overlijden, hetzij van de schuldeisers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats hebben gekozen.

**Art. 2.2.5.54. Doorhaling op bevel van de rechtbank**

De rechtbank beveelt de doorhaling wanneer de inschrijving gedaan is zonder gegrond te zijn op de wet of op een titel, of wanneer zij geschied is krachtens een titel die hetzij onregelmatig, hetzij vervallen of gekweten was, of wanneer de scheepshypotheek op wettelijke wijze is tenietgegaan.

HOOFDSTUK 6. — *Scheepsbeslag*

*Afdeling 1.* — Bewarend scheepsbeslag

Onderafdeling *1.* — Bewarend beslag op zeeschepen

**Art. 2.2.6.1. Begrippen**

In deze onderafdeling wordt verstaan onder :

1° "zeevordering" : een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken :

*a)* schade door een schip veroorzaakt door aanvaring of anderszins;

*b)* verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of in verband met de exploitatie van een schip;

*c)* berging;

*d)* overeenkomsten betreffende het gebruik of de huur van een schip onder een charterpartij of anderszins;

*e)* overeenkomsten betreffende goederenvervoer per schip onder een charterpartij, een cognossement of anderszins;

*f)* verlies van of schade aan per schip vervoerde goederen en reisgoed;

*g)* averij-grosse;

*h)* bodemerij;

*i)* sleepdiensten;

*j)* loodsdiensten;

*k)* leveringen, waar ook, van goederen of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan;

*l)* bouw, herstelling of uitrusting van een schip of dokkosten;

*m)* lonen van kapiteins, officieren of bemanningsleden;

*n)* uitgaven van de kapitein en van afzenders, bevrachters of agenten, verricht voor rekening van het schip of de eigenaar ervan;

*o)* geschillen over de eigendom van een schip;

*p)* geschillen tussen scheepsmede-eigenaars over de eigendom, het bezit, de exploitatie of de exploitatie-opbrengsten van een schip;

*q)* scheepshypotheek en scheepsverband;

2° "persoon" : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon, iedere personen- of kapitaalsvennootschap, alsmede de Staten en de openbare besturen en instellingen;

3° "eiser" : een persoon die te zijnen gunste het bestaan van een zeevordering aanvoert.

**Art. 2.2.6.2. Internationale en materiële toepassing**

§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing op het bewarend beslag op een Belgisch zeeschip, door een persoon die zijn woonplaats of hoofdzetel in België heeft.

§ 2. Op het bewarend beslag bedoeld in artikel 2.2.6.3, § 1 zijn de volgende bepalingen van deze afdeling mede van toepassing :

1° artikel 2.2.6.2, § 4;

2° artikel 2.2.6.3, § 2 tot 5;

3° artikel 2.2.6.6;

4° artikel 2.2.6.7;

5° artikel 2.2.6.8;

6° artikel 2.2.6.9;

7° article 2.2.6.10;

8° article 2.2.6.11;

9° article 2.2.6.12;

10° article 2.2.6.13;

11° article 2.2.6.14;

12° article 2.2.6.15;

13° article 2.2.6.16;

14° article 2.2.6.17;

15° article 2.2.6.18;

16° article 2.2.6.19;

17° article 2.2.6.21, § 1er, alinéas 2 et 3.

§ 3. En particulier, la loi belge s'applique aux règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever.

§ 4. La présente section n'est pas applicable à la saisie-exécution sur un navire de mer.

**Art. 2.2.6.3. Autre réglementation**

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention sur la saisie des navires 1952 s'appliquent aux événements de mer qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 8(1) ou 8(2) de cette convention.

§ 2. Les articles 1413, 1414 et 1415 du Code judiciaire ne s'appliquent pas à la saisie régie par la Convention sur la saisie des navires 1952 ou à la présente sous-section.

§ 3. Les articles 516 et 633 du Code judiciaire sont s'applique à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par la présente section.

§ 4. La présente sous-section s'applique sans préjudice de l'article 28 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

§ 5. La présente sous-section s'applique sans préjudice de l'article 507 du Code pénal.

§ 6. La présente section s'applique sans préjudice des droits et pouvoirs des autorités, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer, qui sont régis par des dispositions de droit public.

**Art. 2.2.6.4. Exigences de base**

Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un navire de mer avec l'autorisation du juge et pour garantie d'une créance maritime, ou pour garantir une autre créance déterminée par la loi.

**Art. 2.2.6.5. Navires saisissables**

§ 1er. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance maritime prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article 2.2.6.1, 1°, à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

§ 2. Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

§ 3. Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le juge, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du tribunal que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

§ 4. Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente section, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

7° artikel 2.2.6.10;

8° artikel 2.2.6.11;

9° artikel 2.2.6.12;

10° artikel 2.2.6.13;

11° artikel 2.2.6.14;

12° artikel 2.2.6.15;

13° artikel 2.2.6.16;

14° artikel 2.2.6.17;

15° artikel 2.2.6.18;

16° artikel 2.2.6.19;

17° artikel 2.2.6.21, § 1, tweede en derde lid.

§ 3. In het bijzonder is de Belgische wet van toepassing op de procedureregels betreffende het scheepsbeslag, het verkrijgen van de in artikel 2.2.6.4 bedoelde machtiging en alle andere incidenten die zich naar aanleiding van een beslag kunnen voordoen.

§ 4. Deze afdeling is niet van toepassing op het uitvoerend beslag op een zeeschip.

**Art. 2.2.6.3. Andere regelgeving**

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Scheepsbeslagverdrag 1952 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 8(1) of 8(2) van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

§ 2. De artikelen 1413, 1414 en 1415 van het Gerechtelijk Wetboek zijn niet van toepassing op het door het Scheepsbeslagverdrag 1952 of deze onderafdeling geregelde beslag van toepassing.

§ 3. De artikelen 516 en 633 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing op de territoriale bevoegdheid van de gerechtsdeurwaarder respectievelijk beslagrechter ter zake van het in deze afdeling geregelde beslag.

§ 4. Deze onderafdeling geldt onverminderd artikel 28 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 5. Deze onderafdeling geldt onverminderd artikel 507 het het Strafwetboek.

§ 6. Deze afdeling geldt onverminderd de rechten en bevoegdheden van de overheden om een schip in beslag te nemen, aan te houden of anderszins te beletten zee te kiezen, welke worden geregeld door publiekrechtelijke bepalingen.

**Art. 2.2.6.4. Grondvereisten**

Op een zeeschip kan uitsluitend bewarend beslag worden gelegd met machtiging van de rechter en ter verzekering van een zeevordering, of verzekering van een andere vordering vastgesteld door de wet.

**Art. 2.2.6.5. Voor beslag vatbare schepen**

§ 1. Onverminderd paragraaf 4 mag het beslag worden gelegd hetzij op het schip waarop de zeevordering betrekking heeft, hetzij op enig ander schip dat toebehoort aan degene die op het tijdstip van het ontstaan van de zeevordering eigenaar was van het schip waarop deze zeevordering betrekking heeft, zelfs wanneer het beslagen schip gereed is om uit te varen; ter zake van een zeevordering bedoeld onder o), p), q) van artikel 2.2.6.1, 1° mag evenwel op geen ander schip beslag worden gelegd dan op dat, waarop de vordering betrekking heeft.

§ 2. Schepen worden geacht dezelfde eigenaar te hebben wanneer alle scheepsaandelen toebehoren aan dezelfde persoon of personen.

§ 3. Voor dezelfde vordering kan door dezelfde eiser slechts eenmaal beslag op een schip worden gelegd, en slechts eenmaal een borgtocht of andere zekerheid worden gesteld; indien op een schip beslag is gelegd of een borgtocht of een zekerheid is gesteld, hetzij om opheffing van het beslag te verkrijgen, hetzij om beslaglegging te voorkomen, zal een volgend beslag op het schip of op ieder ander schip van dezelfde eigenaar door dezelfde schuldeiser voor dezelfde zeevordering worden opgeheven, en zal het schip door de rechter worden vrijgegeven, tenzij de eiser ten genoegen van de rechtbank bewijst dat de borgtocht of de zekerheid onherroepelijk was opgeheven voordat het volgend beslag is gelegd of dat er een andere geldige reden is om het beslag te handhaven.

§ 4. Wanneer, in geval van een bevrachting van een schip met overgave van rederschap, alleen de bevrachter ter zake van een op dat schip betrekking hebbende zeevordering aansprakelijk is, kan de eiser, met inachtneming van deze afdeling, beslag leggen op dat schip of op ieder ander schip dat aan de bevrachter toebehoort, maar ter zake van die zeevordering mag geen beslag worden gelegd op enig ander schip dat toebehoort aan de eigenaar.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

**Art. 2.2.6.6. Contre-caution**

La saisie est non avenue si le saisissant ne produit dans le délai fixé les garanties auxquelles le juge peut subordonner l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire qu'il accorde.

**Art. 2.2.6.7. Exploit de saisie**

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire :

1° une copie de la décision qui a autorisé à pratiquer la saisie;

2° une description sommaire du navire saisi;

3° l'heure de la signification.

Le Roi peut spécifier quelles données relatives à la description du navire doivent être mentionnées dans l'exploit.

**Art. 2.2.6.8. Signification et dénonciation**

§ 1er. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur-le-champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord. Si la signification ne peut être effectuée de cette façon, la signification consiste en la remise de la copie au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le navire.

La signification tient lieu d'interdiction de prendre la mer pour le navire. Un navire saisi peut être déplacé au sein du même port sur ordre des autorités portuaires ou des voies navigables compétentes ou de leur personnel compétent. Cet ordre doit être remis au juge qui a donné l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4.

L'exploit de saisie peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. Le paragraphe précédent n'empêche pas de signifier par ailleurs l'exploit de saisie au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'utilisateur du navire, au surveillant visé à l'article 2.2.6.10, à l'agent maritime ou au débiteur.

§ 3. La saisie est dénoncée

1° au choix du saisissant, à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation;

2° à l'autorité portuaire ou des eaux navigables compétente ou à leur personnel compétent.

La dénonciation visée à l'alinéa précédent indique qu'elle sert de sommation pour retenir le navire saisi.

**Art. 2.2.6.9. Documents de bord**

Sans préjudice de l'article 2.2.4.8, l'autorisation de saisir s'étend de plein droit aux documents de bord sans lesquels le navire ne peut prendre la mer.

Les documents visés au premier alinéa sont conservés par l'huissier de justice jusqu'à la mainlevée de la saisie conservatoire ou jusqu'à l'exécution.

Le Roi peut établir une liste des documents de bord visés au premier alinéa.

**Art. 2.2.6.10. Surveillance**

L'huissier de justice peut, en tout état de cause, préposer un surveillant à la garde du navire saisi.

**Art. 2.2.6.11. Inscription**

L'exploit de saisie est inscrit, dans les quinze jours, au registre naval tenu par le Registre naval belge.

L'inscription est faite sur la présentation au Registre naval belge de l'exploit de saisie et d'une copie, signée par l'huissier de justice, de cet exploit.

Si le navire saisi n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription de la saisie dès l'enregistrement ou l'immatriculation du navire.

**Art. 2.2.6.12. Nouvelle saisie sur le même navire**

Une saisie conservatoire déjà présentée à l'inscription ou inscrite ne fait pas obstacle à ce qu'une nouvelle saisie soit autorisée sur le même navire.

Cette nouvelle saisie est inscrite conformément à l'article 2.2.6.11.

Het vorige lid is eveneens van toepassing op alle gevallen, waarin een ander persoon dan de eigenaar voor een zeevordering aansprakelijk is.

**Art. 2.2.6.6. Tegenborgstelling**

Het beslag wordt als niet bestaande beschouwd indien de beslaglegger binnen de bepaalde termijn niet de zekerheden stelt die de rechter voor het verlenen van de machtiging tot het leggen van bewarend beslag kan eisen.

**Art. 2.2.6.7. Beslagexploot**

Het beslagexploot bevat, behalve de vermeldingen voorgeschreven in artikel 1389 van het Gerechtelijk Wetboek :

1° een afschrift van de uitspraak op grond waarvan beslag wordt gelegd;

2° een beknopte beschrijving van het in beslag genomen schip;

3° het uur van de betekening.

De Koning kan nader bepalen welke gegevens in verband met de beschrijving van het schip in het exploot moeten worden vermeld.

**Art. 2.2.6.8. Betekening en aanzegging**

§ 1. Een afschrift van het beslagexploot wordt terstond aan boord van het schip betekend aan de gezagvoerder of, bij diens afwezigheid, aan de hoogst in rang aan boord aanwezige officier. Zo de betekening niet op die wijze kan geschieden, bestaat de betekening in de terhandstelling van het afschrift aan de Procureur des Konings in wiens rechtsgebied het schip zich bevindt.

De betekening geldt als verbod tot afvaart van het schip. Een schip waarop beslag is gelegd kan evenwel binnen dezelfde haven of waterweg worden verplaatst op bevel van de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden. Dit bevel moet worden bezorgd aan de rechter die de machtiging bedoeld in artikel 2.2.6.4 heeft gegeven.

Het beslagexploot kan worden aangeplakt op de meest in het oog vallende of andere geschikte plaatsen aan boord of aan wal.

§ 2. De vorige paragraaf verhindert niet dat het beslagexploot bovendien wordt betekend aan de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de bewaker bedoeld in artikel 2.2.6.10, de scheepsagent of de schuldenaar.

§ 3. Het beslag wordt aangezegd :

1° naar keuze van de beslaglegger, aan de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole;

2° aan de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden.

De in het vorige lid bedoelde aanzegging vermeldt dat zij geldt als aanmaning de afvaart van het in beslag genomen schip te beletten.

**Art. 2.2.6.9. Scheepsdocumenten**

Onverminderd artikel 2.2.4.8, slaat de machtiging tot inbeslagneming van rechtswege op de scheepsdocumenten zonder welke het schip niet mag afvaren.

De in eerste lid bedoelde documenten worden door de gerechtsdeurwaarder bewaard tot de opheffing van het bewarend beslag of de tenuitvoerlegging.

De Koning kan een lijst van de in het eerste lid bedoelde scheepsdocumenten vaststellen.

**Art. 2.2.6.10. Bewaking**

De gerechtsdeurwaarder kan in elke stand van het geding een bewaker van het in beslag genomen schip aanstellen.

**Art. 2.2.6.11. Inschrijving**

Het beslagexploot wordt binnen vijftien dagen ingeschreven in een door het Belgisch Scheepsregister gehouden scheepsregister.

De inschrijving gebeurt op overlegging aan het Belgisch Scheepsregister van het beslagexploot en van een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift van dit exploot.

Is het schip waarop beslag werd gelegd niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot in het register van neerlegging. Het Belgisch Scheepsregister gaat alsnog tot de inschrijving van het beslag over zodra het schip is geregistreerd of teboekgesteld.

**Art. 2.2.6.12. Nieuw beslag op hetzelfde schip**

Een reeds ter inschrijving aangeboden of ingeschreven bewarend beslag verhindert niet dat een nieuw beslag op hetzelfde schip wordt toegestaan.

Dit nieuwe beslag wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 2.2.6.11.

**Art. 2.2.6.13. Durée de validité**

§ 1er. Sauf le cas de suspension prévu au paragraphe 2, la saisie vaut pendant trois années prenant cours à la date de l'ordonnance par laquelle l'autorisation de saisie visée à l'article 2.2.6.4 est accordée.

À l'expiration de ce délai :

1° la saisie cesse de plein droit de produire ses effets;

2° il n'est plus fait mention de la saisie sur un navire enregistré ou immatriculé en Belgique dans les certificats délivrés par le Registre naval belge, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

§ 2. La demande au fond suspend jusqu'au jour où la décision définitive rendue sur la demande au fond du juge ne sera plus susceptible de recours ordinaires, les délais stipulés au paragraphe 1er.

Cette suspension n'a lieu que si la demande au fond a été inscrite, avant l'expiration du délai de validité de la saisie, par le Registre naval belge dans le registre concerné. Cette suspension prend fin à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'inscription de la demande, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, ladite inscription n'ait été renouvelée pour un nouveau terme de trois ans.

Le renouvellement a lieu sur présentation au Registre naval belge d'une requête, en double exemplaire, contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler et de la cause de la suspension du délai de validité de la saisie.

Toute décision définitive, qui n'est plus susceptible de recours ordinaires, rendue sur la demande au fond est inscrite, à la requête de la partie la plus diligente, à la suite de l'inscription de cette demande.

**Art. 2.2.6.14. Demande de renouvellement**

Le créancier qui établit qu'il existe des raisons fondées pour que la saisie soit maintenue, peut obtenir l'autorisation de la renouveler.

Le renouvellement est demandé par requête motivée, signée par un avocat ou un huissier de justice.

La requête est présentée par un avocat ou un huissier de justice au juge qui a autorisé la saisie, à peine de déchéance quinze jours au moins avant l'expiration du délai de validité de la saisie,.

Il est statué sur cette requête dans le délai prévu à l'article 1418 du Code judiciaire.

L'ordonnance qui refuse le renouvellement n'est pas susceptible d'appel.

**Art. 2.2.6.15. Ordonnance de renouvellement**

L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie conservatoire contient l'indication précise de la saisie conservatoire à renouveler.

La durée du renouvellement est déterminée par le juge qui l'autorise. Ce délai prend cours le jour du renouvellement de l'inscription dans le registre naval.

**Art. 2.2.6.16. Signification et dénonciation de l'ordonnance de renouvellement**

L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie est signifiée et dénoncée conformément à l'article 2.2.6.8.

Elle est réputée non avenue si le renouvellement de l'inscription n'a pas été fait avant l'expiration de la durée de validité de la saisie existante

Le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au Registre naval belge d'une requête en double exemplaire contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée d'une copie de l'exploit de signification et de l'ordonnance, signée par l'huissier de justice.

**Art. 2.2.6.17. Inscription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque**

Une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription dans un registre naval ne fait pas obstacle à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque, quelle que soit leur date; toutefois, ces actes ne sont pas opposables aux créanciers saisissants tant que l'inscription de l'exploit de saisie n'est pas périmée.

**Art. 2.2.6.13. Geldigheidsduur**

§ 1. Buiten het geval van schorsing bedoeld in paragraaf 2, geldt het beslag gedurende drie jaar te rekenen van de datum van de beschikking waarbij de machtiging tot beslag bedoeld in artikel 2.2.6.4 is verleend.

Bij het verstrijken van deze termijn :

1° houdt het beslag van rechtswege op gevolg te hebben;

2° wordt van het beslag op een in België geregistreerd of teboekgesteld schip geen melding meer gemaakt in de getuigschriften die het Belgisch Scheepsregister verstrekt, tenzij de inschrijving is hernieuwd.

§ 2. De vordering over de zaak zelf schorst de in paragraaf 1 bepaalde termijn tot de dag waarop de eindbeslissing gewezen is op de vordering over de zaak zelf van de rechter niet meer vatbaar is voor gewone rechtsmiddelen.

Deze schorsing heeft evenwel slechts plaats wanneer de vordering over de zaak zelf, voor het verstrijken van de geldigheidstermijn van het beslag, door het Belgisch Scheepsregister in het betrokken register ingeschreven is. Deze schorsing loopt ten einde bij het verloop van drie jaar te rekenen van de inschrijving van de vordering, tenzij, vóór het verstrijken van die termijn, de inschrijving hernieuwd is voor een nieuwe termijn van drie jaar.

De hernieuwing geschiedt op voorlegging aan het Belgisch Scheepsregister van een verzoekschrift in twee exemplaren, houdende nauwkeurige aanduiding van de te hernieuwen inschrijving en van de oorzaak van de schorsing van de geldigheidsduur van het beslag.

Elke eindbeslissing die niet meer vatbaar is voor de gewone rechtsmiddelen en gewezen is op de vordering over de zaak zelf, wordt op verzoek van de meest gerede partij ingeschreven na de inschrijving van de vordering.

**Art. 2.2.6.14. Verzoek tot hernieuwing**

De schuldeiser die bewijst dat er gegronde redenen zijn om het beslag te handhaven, kan gemachtigd worden om het te hernieuwen.

De hernieuwing wordt gevraagd bij een met redenen omkleed verzoekschrift dat wordt ondertekend door een advocaat of gerechtsdeurwaarder.

Het verzoekschrift wordt, op straffe van verval, ten minste vijftien dagen vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van het beslag, door een advocaat of gerechtsdeurwaarder ingediend bij de rechter die het beslag heeft toegestaan.

Op dit verzoekschrift wordt beschikt binnen de in artikel 1418 van het Gerechtelijk Wetboek bepaalde termijn.

De beschikking die hernieuwing weigert, is niet vatbaar voor hoger beroep.

**Art. 2.2.6.15. Beschikking tot hernieuwing**

De beschikking waarbij de hernieuwing van het bewarend beslag wordt toegestaan, bevat de nauwkeurige opgave van het te hernieuwen bewarend beslag.

De rechter die de hernieuwing toestaat, bepaalt de duur ervan. De termijn gaat in op de dag waarop de inschrijving in het scheepsregister hernieuwd wordt.

**Art. 2.2.6.16. Betekening en aanzegging van de beschikking tot hernieuwing**

De beschikking waarbij de hernieuwing van het beslag wordt toegestaan, wordt betekend en aangezegd overeenkomstig artikel 2.2.6.8.

Zij wordt als niet bestaande beschouwd, indien de hernieuwing van de inschrijving niet gedaan is vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van het bestaande beslag.

De hernieuwing van de inschrijving gebeurt op overlegging aan het Belgisch Scheepsregister van een verzoekschrift in twee exemplaren, dat de te hernieuwen inschrijving nauwkeurig bepaalt en waarbij een door de gerechtsdeurwaarder ondertekend afschrift van het exploot van betekening en van de beschikking wordt gevoegd.

**Art. 2.2.6.17. Inschrijving van vervreemdings- of hypotheekakten**

Een in een scheepsregister ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag verhindert niet dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden ingeschreven, ongeacht hun datum; die akten kunnen echter tegen de beslagleggende schuldeisers niet worden ingeroepen, zolang de inschrijving van het beslagexploot niet vervallen is.

**Art. 2.2.6.18. Aliénation après inscription**

L'aliénation qui a lieu après que la saisie sur navire eut été inscrite dans un registre des navires ou dûment présentée à l'inscription peut être exécutée si, avant le jour fixé pour l'adjudication, l'acquéreur a consigné les deniers suffisants pour acquitter, en principal et accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers hypothécaires inscrits, aux créanciers privilégiés qui font opposition et aux créanciers dont la saisie a été inscrite.

Sans préjudice des articles 2.2.5.19 et 2.2.5.44, § 1er, tous les intéressés peuvent néanmoins convenir que le montant à consigner sera égal au prix d'acquisition.

De l'accord de toutes les parties, les sommes prévues aux alinéas 1er et 2 peuvent être données en dépôt auprès d'une institution financière choisie par les deux parties. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur l'institution financière à choisir, le montant est donné en dépôt auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Si les deniers ainsi déposés ont été empruntés, les prêteurs n'auront d'hypothèque que postérieurement aux créanciers hypothécaires inscrits, aux créanciers privilégiés qui font opposition et aux créanciers dont la saisie a été inscrite.

**Art. 2.2.6.19. Radiation**

§ 1er. Les inscriptions relatives à la saisie conservatoire sont radiées conformément à l'article 2.2.5.50.

Les inscriptions peuvent également être radiées à la suite d'un exploit de mainlevée signifié au Registre naval belge par l'huissier de justice saisissant. Dans ce contexte, cet huissier de justice agit sur requête et du saisissant.

L'exploit de saisie ou la demande de renouvellement visée à l'article 2.2.6.14, portant la mention de l'inscription, est dans tous les cas remis au Registre naval belge.

§ 2. La demande en radiation ou en réduction de l'inscription de la saisie, par action principale, sera portée devant le juge des saisies du lieu où l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4 a été accordée.

Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploit fait à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le registre; et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

**Art. 2.2.6.20. Mainlevée**

Sans préjudice de l'application de la Convention des NU sur le droit de la mer, le juge des saisies dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies ou en cas de cantonnement, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 2.2.6.1, 1° ci-dessous, sous les lettres o) ou p); en ce cas, le juge des saisies peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur la suffisance de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant, et si nécessaire les conditions.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

**Art. 2.2.6.21. Juridiction quant au fond**

§ 1er. Dans le cas où le Règlement (CE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale est d'application, les juges belges sont par ailleurs compétents pour statuer sur le fond du litige à condition :

1° qu'une saisie conservatoire sur le navire de mer ait été opérée en Belgique; et

2° que le demandeur ait sa résidence habituelle ou son principal établissement en Belgique, que la créance maritime soit elle-même née en Belgique, que la créance maritime soit née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite, que la créance provienne d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention sur les Abordages 1910 ou de l'article 2.7.2.2, § 2, du présent livre, que la créance soit née d'une assistance ou d'un sauvetage ou que la créance soit garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

**Art. 2.2.6.18. Vervreemding na inschrijving**

De vervreemding die plaats heeft nadat het scheepsbeslag is ingeschreven in een scheepsregister, of behoorlijk ter inschrijving is aangeboden, kan worden uitgevoerd indien de verkrijger, vóór de dag bepaald voor de toewijzing, het vereiste geld in consignatie heeft gegeven tot betaling van kapitaal en toebehoren van de opeisbare bedragen verschuldigd aan de hypothecaire schuldeisers die ingeschreven zijn, de bevoorrechte schuldeisers die verzet doen en de schuldeisers van wie het beslag is ingeschreven.

Onverminderd van de artikelen 2.2.5.19 en 2.2.5.44, § 1, mogen alle belanghebbenden evenwel overeenkomen dat het in consignatie te geven bedrag gelijk zal zijn aan de prijs die voor de verkrijging betaald is.

In onderlinge overeenstemming tussen alle partijen kunnen de in het eerste en tweede lid bedoelde bedragen in bewaring worden gegeven bij een door hen gekozen financiële instelling. Indien partijen het niet over de te kiezen financiële instelling eens raken wordt het bedrag in bewaring gegeven bij de Deposito- en Consignatiekas.

Indien de aldus gestorte gelden geleend zijn, hebben de uitleners slechts hypotheek na de hypothecaire schuldeisers die ingeschreven zijn, de bevoorrechte schuldeisers die verzet doen en de schuldeisers van wie het beslag is ingeschreven.

**Art. 2.2.6.19. Doorhaling**

§ 1. De inschrijvingen betreffende het bewarend beslag worden doorgehaald overeenkomstig artikel 2.2.5.50.

De inschrijvingen kunnen ook worden doorgehaald ingevolge een exploot van opheffing betekend aan het Belgisch Scheepsregister door de gerechtsdeurwaarder die het beslag heeft gelegd. Daarbij handelt die gerechtsdeurwaarder op verzoek van de beslaglegger.

Het beslagexploot of het in artikel 2.2.6.14 bedoelde verzoekschrift tot hernieuwing, voorzien van de melding van de inschrijving, wordt in ieder geval aan het Belgisch Scheepsregister bezorgd.

§ 2. De eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van het beslag, als hoofdvordering ingesteld, wordt gebracht voor de beslagrechter van de plaats waar de machtiging bedoeld in artikel 2.2.6.4 is gegeven.

De rechtsvorderingen tegen de schuldeisers, waartoe de inschrijvingen aanleiding kunnen geven, worden ingesteld door dagvaarding aan hun persoon, of aan de laatste in het register vermelde gekozen woonplaats, en zulks niettegenstaande het overlijden, hetzij van de schuldeisers, hetzij van hen bij wie zij woonplaats hebben gekozen.

**Art. 2.2.6.20. Opheffing**

Onverminderd de toepassing van het VN-zeerechtenverdrag, verleent de beslagrechter binnen wiens rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, opheffing van het beslag, wanneer voldoende borgtocht of zekerheid is gesteld of in geval van kantonnement, behalve ingeval het beslag werd gelegd ter zake van een zeevordering bedoeld onder o) of p) van artikel 2.2.6.1, 1°. In dat geval kan de beslagrechter de bezitter van het schip, wanneer deze voldoende borgtocht of andere zekerheid stelt, toestaan de exploitatie van het schip voort te zetten of kan hij het beheer van dat schip tijdens de duur van het beslag regelen.

Bij gebreke van overeenstemming tussen partijen over de genoegzaamheid van de borgtocht of de zekerheid stelt de beslagrechter de aard en het bedrag daarvan vast, en desgevallend de voorwaarden.

Het verzoek tot opheffing van het beslag tegen een zodanige zekerheidstelling kan niet worden uitgelegd als een erkenning van aansprakelijkheid en evenmin als een afstand van het voordeel van de wettelijke beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

**Art. 2.2.6.21. Rechtsmacht ten gronde**

§ 1. Ingeval Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken van toepassing is, zijn de Belgische rechters bovendien bevoegd om uitspraak te doen in het bodemgeschil op voorwaarde dat :

1° in België bewarend beslag op het zeeschip is gelegd; en

2° de eiser zijn woonplaats of zijn hoofdzetel heeft in België, de zeevordering is ontstaan in België, de zeevordering is ontstaan tijdens een reis tijdens welke het beslag gelegd is, de vordering voortvloeit uit een aanvaring of uit omstandigheden bedoeld in artikel 13 van het Aanvaringsverdrag 1910 of artikel 2.7.2.2, § 2 van dit boek, de schuldvordering is ontstaan ter zake van berging, of de schuldvordering is verzekerd door een scheepshypotheek of een scheepsverband op het schip waarop beslag is gelegd.

Dans le cas où le Règlement (CE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale n'est pas d'application, les juges belges sont compétents pour statuer sur le fond du procès dans tous les cas dans lesquels une saisie conservatoire a été pratiquée sur le navire de mer en Belgique.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice de la juridiction que les juges belges empruntent à d'autres règles applicables.

§ 2. Si une saisie conservatoire sur le navire de mer a été opérée en Belgique mais que les juges belges n'ont pas de juridiction pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 2.2.6.20 pour obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le juge compétent pour statuer sur le fond, et le juge des saisies fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le juge compétent.

§ 3. Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le juge des saisies pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

§ 4. Dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

§ 5. Le présent article ne s'appllique pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

**Art. 2.2.6.22. Autres droits d'action et droits de suite**

Rien dans la présente sous-section ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des dispostions de cette section, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le juge saisi du litige.

La présente sous-section ne confère au demandeur aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par les dispositions sur les sûretés sur navires.

*Sous-section 2. — Saisie conservatoire sur les biens à bord*

**Art. 2.2.6.23. Exigences de base**

Une saisie conservatoire peut être pratiquée sur les biens de consommation, la cargaison et d'autres biens qui se trouvent à bord d'un navire, ainsi que sur les titres sur ces biens conformément au Code judiciaire.

L'exploit de saisie indique les biens et titres sur lesquels la saisie conservatoire est pratiquée.

Les effets personnels du commandant, de l'équipage ou des passagers, les vivres destinés à l'utilisation par le commandant, l'équipage ou les passagers et la quantité de bunkers nécessaires pour fournir du chauffage et de la climatisation pendant un mois dans les cabines et les autres espaces de vie ne sont pas susceptibles d'être saisis.

**Art. 2.2.6.24. Dépôt du bien saisi**

§ 1er. Dans le cas où la saisie visée à l'article 2.2.6.24 empêche ou peut empêcher le départ du navire, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'usager du navire peut, en tout état de cause, donner ou faire donner le bien saisi en dépôt auprès d'un séquestre agréé ou désigné.

À cette fin, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire s'adresse au juge des saisies par requête qui détermine de quelle manière et à quelles conditions le bien saisi est donné en dépôt.

§ 2. Le dépôt visé au paragraphe 1er peut également être demandé par tout autre intéressé. Dans ce cas, le juge des saisies examine s'il est justifié à la lumière des circonstances.

§ 3. Dans le cas où la saisie visée à l'article 2.2.6.23 concerne des choses de genre et si la saisie empêche ou peut empêcher le départ du navire, tout intéressé, au lieu des biens saisis ou à saisir, peut donner ou faire donner en dépôt une même quantité de biens présentant les mêmes caractéristiques et la même qualité auprès d'un séquestre agréé ou désigné.

Ingeval Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken niet van toepassing is, zijn de Belgische rechters bevoegd om uitspraak te doen in het bodemgeschil in alle gevallen waar in België bewarend beslag op het zeeschip is gelegd.

De vorige leden gelden onverminderd de rechtsmacht die de Belgische rechters ontlenen aan andere toepasselijke regels.

§ 2. Indien in België bewarend beslag op het zeeschip is gelegd maar de Belgische rechters geen rechtsmacht hebben om in het bodemgeschil uitspraak te doen, moet de borgtocht of andere zekerheid, welke overeenkomstig artikel 2.2.6.20 gesteld moet worden om opheffing van het bewarend beslag te verkrijgen, de uitvoerbaarheid waarborgen van alle veroordelingen die later mochten worden uitgesproken door de rechter die bevoegd is om te beslissen in het bodemgeschil en de beslagrechter stelt de termijn vast waarbinnen de eiser een vordering voor de bevoegde rechter moet instellen.

§ 3. Indien de overeenkomsten tussen partijen hetzij een beding tot toekenning van bevoegdheid aan een andere rechter, hetzij een scheidsrechterlijk beding inhouden, kan de beslagrechter een termijn bepalen waarbinnen de beslaglegger zijn vordering ten gronde moet instellen.

§ 4. Indien de rechtsvordering in de gevallen bedoeld in de paragrafen 2 en 3 niet binnen de aldus vastgestelde termijn wordt ingesteld, kan de verweerder de opheffing van het beslag of de teruggave van de gegeven waarborg vorderen.

§ 5. Dit artikel is niet van toepassing op de gevallen bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868.

**Art. 2.2.6.22. Andere vorderingsrechten en volgrechten**

Geen enkele bepaling van deze onderafdeling mag worden geacht een vorderingsrecht te scheppen dat, afgezien van de bepalingen van deze afdeling, niet zou bestaan volgens de wet die de rechter, bij wie het geding aanhangig is, moet toepassen.

Deze onderafdeling kent aan de eiser geen enkel volgrecht toe waarin niet is voorzien door de in het vorige lid bedoelde wet of door de bepalingen inzake scheepszekerheidsrechten.

Onderafdeling *2. — Bewarend beslag op goederen aan boord*

**Art. 2.2.6.23. Grondvereisten**

Op verbruiksgoederen, lading en andere goederen die zich aan boord van een schip bevinden, alsmede op de titels op die goederen, kan bewarend beslag worden gelegd overeenkomstig het Gerechtelijk Wetboek.

Het beslagexploot wijst de goederen en titels aan waarop bewarend beslag wordt gelegd.

Persoonlijke bezittingen van de gezagvoerder, de bemanning of de passagiers, levensmiddelen bestemd voor gebruik door de gezagvoerder, de bemanning of de passagiers, en een hoeveelheid bunkers noodzakelijk om in de kajuiten en de andere leefruimten gedurende een maand in verwarming en koeling te voorzien, zijn niet vatbaar voor beslag.

**Art. 2.2.6.24. Bewaargeving van het in beslag genomen goed**

§ 1. Ingeval het artikel 2.2.6.24 bedoelde beslag de afvaart van het schip belet of kan beletten, kan de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker in elke stand van het geding het in beslag genomen goed in bewaring geven of doen geven bij een erkende of aangestelde sekwester.

Te dien einde wendt de scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker zich via verzoekschrift tot de beslagrechter, die bepaalt op welke wijze en onder welke voorwaarden het beslagene in bewaring wordt gegeven.

§ 2. Om de in paragraaf 1 bedoelde bewaargeving kan eveneens worden verzocht door iedere andere belanghebbende. Alsdan gaat de beslagrechter na of de bewaargeving verantwoord is in het licht van de omstandigheden.

§ 3. Ingeval het in artikel 2.2.6.23 bedoelde beslag soortgoederen betreft, en indien het beslag de afvaart van het schip belet of kan beletten, kan iedere belanghebbende, in de plaats van de beslagen of de in beslag te nemen goederen, eenzelfde hoeveelheid goederen, met dezelfde kenmerken en van dezelfde hoedanigheid, in bewaring geven of doen geven bij een erkende of aangestelde sekwester.

À cette fin, l'intéressé s'adresse au juge des saisies par requête qui détermine de quelle manière et à quelles conditions les biens sont donnés en dépôt. En vertu des pièces présentées par l'intéressé, le juge des saisies examine en particulier si la quantité, les caractéristiques et la qualité des biens présentés correspondent à la quantité, aux caractéristiques et à la qualité des biens saisis ou à saisir.

Une fois que les biens présentés ont été donnés en dépôt selon le mode et les conditions stipulées par le juge des saisies, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de plein droit; à compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur les biens donnés en dépôt.

§ 4. Dans le cas où la saisie visée à l'article 2.2.6.23 concerne des choses de genre et si la saisie empêche ou peut empêcher le départ du navire, tout intéressé peut libérer les biens saisis avec l'autorisation du juge des saisies ou empêcher la saisie sur les biens en donnant en dépôt à la Caisse des dépôts et consignations ou entre les mains d'un séquestre agréé ou désigné une somme qui représente tout au plus la valeur des biens saisis ou à saisir et ne peut à aucun moment dépasser le montant de la dette en principal, intérêts et frais.

Le juge des saisies arrête la valeur des biens saisis ou à saisir et détermine sur cette base la somme à donner en dépôt. Le juge des saisies détermine également de quelle manière et à quelles conditions la somme doit être donnée en dépôt.

Une fois que la somme a été donnée en dépôt, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de plein droit. À compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur la somme donnée en dépôt.

§ 5. Dès qu'il n'y a plus de biens saisis à bord du navire en vertu de l'application des paraghaphes 1er, 2, 3 ou 4, le navire est en tout cas libre de prendre la mer.

§ 6. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice du droit de cantonnement conformément aux dispositions du Code judiciaire.

*Section 2.* — Saisie-exécution sur navire

**Art. 2.2.6.25. Application internationale et matérielle**

Le présent chapitre s'applique à toute saisie-exécution sur navire en Belgique et dans les zones maritimes belges.

**Art. 2.2.6.26. Autre réglementation**

§ 1er . Les articles 516 et 633 du Code judiciaire sont applicable à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par le présent chapitre.

§ 2. La présente section s'applique sans préjudice de l'article 28 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

§ 3. La présente section s'applique sans préjudice de l'article 507 du Code pénal.

**Art. 2.2.6.27. Exigences de base**

§ 1er. Une saisie-exécution peut exclusivement être pratiquée sur un navire :

1° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard du propriétaire du navire; ou

2° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard d'une autre personne à la condition que la créance à l'égard de cette personne soit garantie par une sûreté sur navire sur le navire concerné.

§ 2. En dehors des cas visés au paragraphe 1er, une saisie conservatoire sur un navire ne peut être transformée en une saisie-exécution.

**Art. 2.2.6.28. Commandement préalable**

Le commandement préalable à la saisie contient, à peine de nullité, l'indication de la somme due et du navire sur lequel, faute de paiement, la saisie sera pratiquée.

Le commandement contient une description sommaire du navire saisi. Le Roi peut préciser quels éléments doivent être communiqués à ce propos dans le commandement.

**Art. 2.2.6.29. Signification du commandement**

Le commandement préalable est signifié au débiteur.

Si le navire n'est pas la propriété du débiteur, le commandement préalable est en outre signifié au propriétaire du navire.

De belanghebbende wendt zich te dien einde via verzoekschrift tot de beslagrechter die bepaalt op welke wijze en onder welke voorwaarden de goederen in bewaring worden gegeven. Op grond van de door de belanghebbende voorgelegde stukken, gaat de beslagrechter in het bijzonder na of de hoeveelheid, de kenmerken en de hoedanigheid van de aangeboden goederen overeenstemmen met de hoeveelheid, de kenmerken en de hoedanigheid van de beslagen of te beslagen goederen.

Eens de aangeboden goederen overeenkomstig de door de beslagrechter bepaalde wijze en voorwaarden in bewaring werden gegeven, zijn de oorspronkelijk beslagen of de in beslag te nemen goederen van rechtswege bevrijd; vanaf dat ogenblik rust het beslag van rechtswege op de in bewaring gegeven goederen.

§ 4. Ingeval het in artikel 2.2.6.23 bedoelde beslag soortgoederen betreft, en indien het beslag de afvaart van het schip belet of kan beletten, kan iedere belanghebbende de in beslag genomen goederen met toelating van de beslagrechter bevrijden of het beslag erop verhinderen door in de Deposito- en Consignatiekas of in handen van een erkende of aangestelde sekwester een bedrag in bewaring te geven, dat ten hoogste de waarde van de beslagen of te beslagen goederen vertegenwoordigt en in geen geval het bedrag van de schuld in hoofdsom, intresten en kosten mag overstijgen.

De beslagrechter stelt de waarde van de beslagen of te beslagen goederen vast, en bepaalt aan de hand daarvan het in bewaring te geven bedrag. De beslagrechter bepaalt eveneens op welke wijze en onder welke voorwaarden het bedrag in bewaring moet worden gegeven.

Eens het bedrag in bewaring werd gegeven, zijn de oorspronkelijk beslagen of de in beslag te nemen goederen van rechtswege bevrijd. Vanaf dat ogenblik rust het beslag van rechtswege op het in bewaring gegeven bedrag.

§ 5. Zodra er ingevolge de toepassing van paragrafen 1, 2, 3 of 4 geen beslagen goederen meer aan boord van het schip zijn, is het schip in alle geval vrij om af te varen.

§ 6. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd het recht tot kantonnement overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek.

Afdeling 2. — Uitvoerend scheepsbeslag

**Art. 2.2.6.25. Internationale en materiële toepassing**

Deze afdeling is van toepassing op elk uitvoerend beslag op een schip in België of in de Belgische zeegebieden.

**Art. 2.2.6.26. Andere regelgeving**

§ 1. De artikelen 516 en 633 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing op de territoriale bevoegdheid van de gerechtsdeurwaarder respectievelijk beslagrechter ter zake van het in dit hoofdstuk geregelde beslag.

§ 2. Deze afdeling geldt onverminderd artikel 28 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 3. Deze afdeling geldt onverminderd artikel 507 van het Strafwetboek.

**Art. 2.2.6.27. Grondvereisten**

§ 1. Op een schip kan uitsluitend uitvoerend beslag worden gelegd :

1° krachtens een ten aanzien van de scheepseigenaar uitvoerbare titel; of

2° krachtens een ten aanzien van een andere persoon uitvoerbare titel, op voorwaarde dat de vordering ten opzichte van die persoon wordt gewaarborgd door een scheepszekerheidsrecht op het betrokken schip.

§ 2. Buiten de in paragraaf 1 bepaalde gevallen kan bewarend beslag op een schip niet in uitvoerend beslag worden omgezet.

**Art. 2.2.6.28. Voorafgaand bevel**

Het bevel dat voorafgaat aan het beslag bevat op straffe van nietigheid opgave van het verschuldigde bedrag en van het schip waarop bij niet-betaling beslag zal worden gelegd.

Het bevel bevat een beknopte beschrijving van het in beslag genomen schip. De Koning kan nader bepalen welke gegevens in dat verband in het bevel moeten worden vermeld.

**Art. 2.2.6.29. Betekening van het bevel**

Het voorafgaand bevel wordt betekend aan de schuldenaar.

Is het schip geen eigendom van de schuldenaar, dan wordt het voorafgaand bevel bovendien betekend aan de scheepseigenaar.

**Art. 2.2.6.30. Inscription du commandement de transformation**

Lorsqu'une saisie conservatoire sur navires est convertie en saisie-exécution sur navire, l'inscription du commandement préalable à l'exécution tient lieu, pour l'application du présent chapitre, d'inscription de l'exploit de saisie-exécution.

Ce commandement doit être inscrit, au plus tard dans les quinze jours, dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur et contenir l'indication précise de l'inscription de la saisie conservatoire transformée en saisie-exécution.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts.

**Art. 2.2.6.31. Moment de la saisie**

Il peut être procédé à la saisie en même temps ou après la signification du commandement préalable visé à l'article 2.2.6.28.

Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le renouveler avant de pratiquer la saisie.

**Art. 2.2.6.32. Exploit de saisie**

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire, une description sommaire du navire saisi. Le Roi peut spécifier quels renseignements doivent être indiqués à ce propos dans l'exploit.

Si la saisie est faite par un exploit distinct du commandement préalable, le procès-verbal de saisie en contient la relation.

**Art. 2.2.6.33. Signification et dénonciation de la saisie**

§ 1er. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur-le-champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord. Si la signification ne peut être effectuée de cette façon, la signification consiste en la remise de la copie au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le navire.

La signification tient lieu d'interdiction de prendre la mer pour le navire. Un navire saisi peut être déplacé au sein du même port sur ordre des autorités portuaires ou des voies navigables compétentes ou de leur personnel compétent. Cet ordre doit être remis au juge qui, le cas échéant, a donné l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4.

La saisie peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. Dans les trois jours qui suivent la signification visée au paragraphe 1er, la saisie est en outre signifiée au propriétaire du navire et au débiteur si le navire saisi n'est pas sa propriété.

§ 3. Les formalités et délais stipulés dans les paragraphes 1er et 2 sont observés à peine de nullité.

§ 4. Les paragraphes précédents n'empêchent pas de signifier par ailleurs la saisie à l'armateur, à l'utilisateur du navire, au surveillant visé à l'article 2.2.6.34 ou à l'agent maritime.

§ 5. La saisie est dénoncée :

1° au choix du saisissant, à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation;

2° à l'autorité portuaire ou des voies navigables compétente ou à leur personnel compétent.

La dénonciation visée à l'alinéa précédent indique qu'elle sert de sommation pour retenir le navire saisi.

**Art. 2.2.6.34. Surveillance**

L'huissier de justice peut, en tout état de cause, préposer un surveillant à la garde du navire saisi.

**Art. 2.2.6.35. Inscription**

Sauf application de l'article 2.2.6.30, l'exploit de saisie est inscrit, conformément aux articles 2.2.6.11 et 2.2.6.12 au registre naval concerné.

L'inscription et ses effets sont régis par les articles 2.2.6.18 et 2.2.6.19.

Si le navire n'a pas été enregistré en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts.

**Art. 2.2.6.30. Inschrijving van het bevel tot omzetting**

Wanneer bewarend scheepsbeslag wordt omgezet in uitvoerend scheepsbeslag, geldt de inschrijving van het voorafgaand bevel voor de toepassing van dit hoofdstuk als inschrijving van het exploot van uitvoerend beslag.

Het bevel moet ten laatste binnen vijftien dagen worden ingeschreven in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister en de nauwkeurige aanduiding bevatten van de inschrijving van het bewarend beslag dat in uitvoerend beslag is omgezet.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot in het register van neerlegging.

**Art. 2.2.6.31. Tijdstip van beslaglegging**

Het beslag mag worden gelegd tegelijk met of na de betekening van het voorafgaand bevel bedoeld in artikel 2.2.6.28.

Laat de schuldeiser na het bevel meer dan een jaar verstrijken, dan is hij ertoe gehouden dit te hernieuwen alvorens beslag te leggen.

**Art. 2.2.6.32. Beslagexploot**

Het exploot van beslaglegging bevat, behalve de vermeldingen voorgeschreven in artikel 1389 van het Gerechtelijk Wetboek, een beknopte beschrijving van het in beslag genomen schip. De Koning kan nader bepalen welke gegevens in dat verband in het exploot moeten worden vermeld.

Is het beslag gedaan bij een van het voorafgaand bevel onderscheiden exploot, dan wordt zulks in het proces-verbaal van beslaglegging vermeld.

**Art. 2.2.6.33. Betekening en aanzegging van het beslag**

§ 1. Een afschrift van het beslagexploot wordt terstond aan boord van het schip betekend aan de gezagvoerder of, bij diens afwezigheid, aan de hoogst in rang aan boord aanwezige officier. Zo de betekening niet op die wijze kan geschieden, bestaat de betekening in de terhandstelling van het afschrift aan de Procureur des Konings in wiens rechtsgebied het schip zich bevindt.

De betekening geldt als verbod tot afvaart van het schip. Een schip waarop beslag is gelegd kan evenwel binnen dezelfde haven worden verplaatst op bevel van de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden. Dit bevel moet worden bezorgd aan de rechter die, in voorkomend geval, de machtiging bedoeld in artikel 2.2.6.4 heeft gegeven.

Het beslag kan worden aangeplakt op de meest in het oog vallende of andere geschikte plaatsen aan boord of aan wal.

§ 2. Binnen drie dagen na de betekening bedoeld in paragraaf 1, wordt het beslag bovendien betekend aan de scheepseigenaar en aan de schuldenaar, indien het in beslag genomen schip zijn eigendom niet is.

§ 3. De in paragrafen 1 en 2 bepaalde formaliteiten en termijnen worden in acht genomen op straffe van nietigheid.

§ 4. De voorgaande paragrafen verhinderen niet dat het beslag bovendien wordt betekend aan de reder, de scheepsgebruiker, de bewaker bedoeld in artikel 2.2.6.34 of de scheepsagent.

§ 5. Het beslag wordt aangezegd :

1° naar keuze van de beslaglegger, aan de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole;

2° de bevoegde haven- of waterwegbesturen of hun bevoegde personeelsleden.

De in het vorige lid bedoelde aanzegging vermeldt dat zij geldt als aanmaning de afvaart van het in beslag genomen schip te beletten.

**Art. 2.2.6.34. Bewaking**

De gerechtsdeurwaarder kan in elke stand van het geding een bewaker van het in beslag genomen schip aanstellen.

**Art. 2.2.6.35. Inschrijving**

Behoudens toepassing van artikel 2.2.6.30, wordt het beslagexploot overeenkomstig de artikelen 2.2.6.11 en 2.2.6.12 ingeschreven in het betrokken scheepsregister.

De artikelen 2.2.6.18 en 2.2.6.19 zijn op de inschrijving en haar gevolgen van overeenkomstige toepassing.

Is het schip niet in België geregistreerd, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van het exploot in het register van neerlegging.

**Art. 2.2.6.36. Durée de validité**

La saisie est d'application pendant trois ans à compter de la date de la signification visée à l'art. 2.2.6.33, § 1er, alinéa 1er.

À l'expiration de ce délai :

1° la saisie cesse de plein droit de produire ses effets;

2° il n'est plus fait mention de la saisie sur un navire enregistré ou immatriculé en Belgique dans les certificats délivrés par le Registre naval belge, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

La saisie peut être renouvelée. Ce renouvellement est régi par analogie par les articles 2.2.6.14, 2.2.6.15 et 2.2.6.16.

**Art. 2.2.6.37. Radiation**

Sauf application de l'article 2.2.6.51, les inscriptions relatives à la saisie-exécution sont radiées conformément à l'article 2.2.5.50.

Les inscriptions peuvent également être radiées à la suite d'un exploit de mainlevée signifié au Registre naval belge par l'huissier de justice saisissant. Dans ce contexte, cet huissier de justice agit sur requête du saisissant.

L'exploit de saisie ou le commandement de transformation visé à l'article 2.2.6.30, portant la mention de l'inscription, est dans tous les cas remis au Registre naval belge.

**Art. 2.2.6.38. Décision d'entamer la procédure de vente**

Dans les huit jours à dater de l'inscription de l'exploit de saisie ou, s'il y a eu une saisie conservatoire antérieure, dans les huit jours du commandement de transformation de la saisie conservatoire en saisie-exécution, une requête est présentée au juge des saisies, à l'effet de désigner un officier public ou ministériel qui sera chargé de procéder à la vente.

Le juge désigne dans son ordonnance le lieu où il sera procédé à la vente. Ce lieu peut être situé en dehors de l'arrondissement dans lequel se trouve le navire.

Le juge peut aussi ordonner, à la requête de toute partie intéressée qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de navires. Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

**Art. 2.2.6.39. Conditions de vente**

Les conditions de vente, dressées par l'officier public ou ministériel désigné, indiquent les lieu, jour et heure de la vente.

**Art. 2.2.6.40. Consultations et litiges**

§ 1er. Au moins quinze jours avant la vente, l'officier public ou ministériel désigné fait sommation par exploit d'huissier de prendre connaissance des conditions de vente :

1° au débiteur contre lequel la saisie est pratiquée;

2° au propriétaire du navire s'il n'est pas le débiteur;

3° aux créanciers inscrits et aux créanciers opposants, soit à leur domicile élu dans l'inscription, soit à leur domicile, soit à leur siège social.

L'exploit mentionne les lieu, jour et heure de la vente.

L'officier public ou ministériel désigné avertit, en outre, des conditions de la vente tout tiers se prétendant créancier par envoi recommandé.

§ 2. Si les conditions de vente font l'objet de contestations, celles-ci ne sont recevables que si elles sont présentées à l'officier public ou ministériel désigné dans les huit jours de la sommation. L'officier public ou ministériel désigné en dresse un procès-verbal et sursoit à toutes opérations.

Après le dépôt au greffe du procès-verbal par l'officier public ou ministériel désigné, le juge des saisies fixe les jour et heure pour l'examen et le règlement des contestations. Les parties sont appelées par pli judiciaire à la diligence du greffier et elles sont entendues si elles comparaissent. À l'audience fixée, le juge fixe le jour et l'heure pour l'examen et le jugement des litiges. Le cas échéant, le juge des saisies fixe un nouveau délai pour l'adjudication. La décision n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.

§ 3. Le créancier qui peut introduire une action résolutoire est tenu, sous peine de déchéance, d'exercer celle-ci avant le jour de l'adjudication et de notifier sa décision en ce sens à l'officier public ou ministériel désigné avant le jour de l'adjudication.

L'officier public ou ministériel désigné informe les parties visées au paragraphe 1er de l'introduction de l'action résolutoire.

**Art. 2.2.6.36. Geldigheidsduur**

Het beslag geldt gedurende drie jaar te rekenen van de datum van de betekening bedoeld in art. 2.2.6.33, § 1, eerste lid.

Bij het verstrijken van deze termijn :

1° houdt het beslag van rechtswege op gevolg te hebben;

2° wordt van het beslag op een in België geregistreerd of teboekgesteld schip geen melding meer gemaakt in de getuigschriften die het Belgisch Scheepsregister verstrekt, tenzij de inschrijving is hernieuwd.

Het beslag kan worden hernieuwd. De artikelen 2.2.6.14, 2.2.6.15 en 2.2.6.16 zijn op deze hernieuwing van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.2.6.37. Doorhaling**

Behoudens toepassing van artikel 2.2.6.51, worden de inschrijvingen betreffende uitvoerend beslag doorgehaald overeenkomstig artikel 2.2.5.50.

De inschrijvingen kunnen ook worden doorgehaald ingevolge een exploot van opheffing betekend aan het Belgisch Scheepsregister door de gerechtsdeurwaarder die het beslag heeft gelegd. Daarbij handelt die gerechtsdeurwaarder op verzoek van de beslaglegger.

Het beslagexploot of het in artikel 2.2.6.30 bedoelde bevel tot omzetting, voorzien van de melding van de inschrijving, wordt in ieder geval aan het Belgisch Scheepsregister bezorgd.

**Art. 2.2.6.38. Beschikking tot aanvang van de verkoopprocedure**

Binnen acht dagen na de inschrijving van het exploot van beslaglegging of, indien een voorafgaand bewarend beslag is gelegd, binnen acht dagen na het bevel tot omzetting van het bewarend in uitvoerend beslag, wordt bij de beslagrechter een verzoekschrift ingediend tot het aanstellen van een openbare of ministeriële ambtenaar die met de verkoop zal worden belast.

In zijn beschikking wijst de rechter de plaats aan waar de verkoop zal geschieden. Deze plaats kan gelegen zijn buiten het arrondissement waar het schip zich bevindt.

Op verzoekschrift van een betrokken partij kan de rechter gelasten dat, zelfs in het buitenland, tot de verkoop zal worden overgegaan door een scheepsmakelaar. Alsdan bepaalt hij de voorwaarden voor de verkoop.

**Art. 2.2.6.39. Verkoopvoorwaarden**

In de verkoopvoorwaarden, opgemaakt door de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar, worden de plaats, de dag en het uur van de verkoop vermeld.

**Art. 2.2.6.40. Inzage en geschillen**

§ 1. Minstens vijftien dagen vóór de verkoop maant de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar bij gerechtsdeurwaardersexploot aan om inzage van de verkoopvoorwaarden te nemen :

1° de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt;

2° de scheepseigenaar, indien hij niet de schuldenaar is;

3° de ingeschreven en de verzetdoende schuldeisers, hetzij aan de in hun inschrijving gekozen woonplaats, hetzij aan hun woonplaats, hetzij aan hun maatschappelijke zetel.

Het exploot vermeldt plaats, dag en uur van de verkoop.

Bovendien geeft de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar bij een aangetekende zending kennis van de verkoopvoorwaarden aan iedere derde die schuldeiser beweert te zijn.

§ 2. Bezwaren tegen de verkoopvoorwaarden zijn alleen ontvankelijk indien zij bij de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar worden aangebracht binnen acht dagen na de aanmaning. De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar maakt er proces-verbaal van op en schorst alle verrichtingen.

Na neerlegging ter griffie van het proces-verbaal door de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar, bepaalt de beslagrechter de dag en het uur voor het onderzoek en de berechting van de bezwaren. De partijen worden door toedoen van de griffier bij gerechtsbrief opgeroepen en worden gehoord indien zij verschijnen. Op de vastgestelde zitting bepaalt de rechter de dag en het uur voor het onderzoek en de berechting van de geschillen. In voorkomend geval bepaalt de beslagrechter voor de toewijzing een nieuwe termijn. De beslissing is niet vatbaar voor verzet, noch voor hoger beroep.

§ 3. De schuldeiser die een rechtsvordering tot ontbinding kan instellen, is op straffe van verval, gehouden deze vóór de dag van de toewijzing in te stellen en zijn beslissing daartoe vóór de dag van de toewijzing te betekenen aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar.

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar brengt de in paragraaf 1 genoemde partijen van het instellen van de vordering tot ontbinding op de hoogte.

À partir du jour où la décision d'introduction de l'action résolutoire est signifiée à l'officier public ou ministériel désigné, la procédure de vente est suspendue en ce qui concerne le navire auquel se rapporte l'action résolutoire et elle ne peut être reprise que lorsque le créancier a renoncé à l'action résolutoire ou après le rejet de cette demande. En ce qui concerne les autres navires du débiteur, la procédure de vente peut également être suspendue à la demande des parties et sur la décision du juge des saisies.

La partie poursuivante et les créanciers inscrits peuvent intervenir dans l'instance en résolution.

**Art. 2.2.6.41. Vente de gré à gré**

Jusqu'au jour qui précède la date de la vente indiquée dans le cahier des charges, le juge des saisies peut déterminer que la vente aura lieu de gré à gré par un acte qui sera soumis à son approbation.

La demande peut être introduite par le saisissant, le débiteur contre lequel la saisie est opérée, le propriétaire du navire, les créanciers inscrits et les créanciers opposants.

Le demandeur signifie la citation à toutes les autres parties visées à l'alinéa précédent et à l'officier public ou ministériel désigné.

Le juge des saisies peut accéder à la demande lorsqu'un rapport d'expertise indépendant et une consultation du marché démontrent de manière crédible que le prix de vente stipulé dans l'acte correspond à la valeur de marché du navire.

Si une offre plus avantageuse est soumise par une des parties avant l'issue de la procédure, le juge des saisies peut déterminer que la vente sera effectuée conformément à cette offre.

La vente de gré à gré autorisée en vertu de présent article remplace la vente publique régie dans les articles 2.2.6.42 à 2.2.6.44 et produit les mêmes effets que l'adjudication en cas de vente publique.

Les inscriptions grevant le navire peuvent être radiées conformément à l'article 2.2.5.51.

**Art. 2.2.6.42. Mode d'adjudication**

La vente publique se déroule selon un mode de vente réputé adéquat par l'officier public ou ministériel désigné, tel qu'il est décrit dans les conditions de vente et qui offre les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable.

**Art. 2.2.6.43. Surenchère**

Toute personne a le droit de surenchérir pendant les quinze jours qui suivent la vente, dans les formes et aux conditions prévues à l'article 1592 du Code judiciaire. Par dérogation à l'article 1592, dernier alinéa, du Code judiciaire, il n'est cependant pas possible de décider à l'audience que la formalité de la surenchère ne sera pas appliquée.

Si la formalité de la surenchère est appliquée, l'officier public ou ministériel désigné procède ainsi qu'il est dit aux articles 1593 et 1594 du Code judiciaire.

**Art. 2.2.6.44. Demande en nullité**

Un extrait de l'acte d'adjudication est signifié au débiteur saisi, au propriétaire du navire s'il n'est pas le débiteur, à tous les créanciers inscrits et à ceux qui se sont fait connaître.

L'extrait contient les nom, prénom et domicile du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite, et le nom de l'officier public ou ministériel désigné qui a procédé à la vente.

Les demandes en nullité sont formulées, à peine de déchéance, dans les huit jours de cette signification.

**Art. 2.2.6.45. Fin du service du commandant**

L'adjudication définitive du navire fait cesser les fonctions du commandant.

**Art. 2.2.6.46. Folle enchère et revente**

Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le navire est vendu à la folle enchère, après une mise en demeure signifiée au fol enchérisseur, et non suivie d'effet dans les trois jours de la signification.

La revente a lieu par l'officier public ou ministériel déjà désigné, selon les mêmes conditions de vente, mais après de nouvelles publications, dans les formes et aux conditions prescrites par l'article 2.2.6.40.

Te rekenen van de dag waarop de beslissing tot het instellen van de rechtsvordering tot ontbinding aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar wordt betekend, wordt de verkoopprocedure geschorst ten aanzien van het schip waarop de vordering tot ontbinding betrekking heeft, en zij kan eerst worden hervat nadat de schuldeiser van de rechtsvordering tot ontbinding afstand heeft gedaan of nadat deze eis is afgewezen. Ten aanzien van andere schepen van de schuldenaar kan de verkoopprocedure eveneens worden geschorst, op aanvraag van de partijen en op beslissing van de beslagrechter.

De vervolgende partij en de ingeschreven schuldeisers kunnen in het geding tot ontbinding tussenkomen.

**Art. 2.2.6.41. Onderhandse verkoop**

Tot de dag vóór de in de verkoopvoorwaarden aangegeven dag van de verkoop, kan de beslagrechter bepalen dat de verkoop onderhands zal geschieden bij een overeenkomst die hem ter goedkeuring wordt voorgelegd.

De vordering kan worden ingesteld door de beslaglegger, de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt, de scheepseigenaar, de ingeschreven schuldeisers en de verzetdoende schuldeisers.

De eiser betekent de dagvaarding aan al de in het vorige lid vermelde andere partijen en aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar.

De beslagrechter kan de vordering inwilligen wanneer aan de hand van een onafhankelijk waarderingsrapport en een raadpleging van de markt aannemelijk wordt gemaakt dat de in de overeenkomst bedongen verkoopprijs overeenstemt met de marktwaarde van het schip.

Indien door één van de partijen vóór de afloop van de rechtspleging een gunstiger aanbod wordt voorgelegd, kan de beslagrechter bepalen dat de verkoop overeenkomstig dit aanbod zal geschieden.

De ingevolge dit artikel toegelaten onderhandse verkoop vervangt de in de artikelen 2.2.6.42 tot 2.2.6.44 geregelde openbare verkoop en heeft dezelfde gevolgen als de toewijzing bij openbare verkoop.

De bezwarende inschrijvingen kunnen worden doorgehaald overeenkomstig artikel 2.2.5.51.

**Art. 2.2.6.42. Veilingwijze**

De openbare verkoop verloopt volgens een door de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar passend geachte veilingwijze die in de verkoopvoorwaarden wordt omschreven en die de nodige waarborgen biedt voor het bekomen van een eerlijke prijs.

**Art. 2.2.6.43. Hoger bod**

Iedere persoon heeft recht een hoger bod te doen gedurende vijftien dagen na de verkoop en in de vormen en onder de voorwaarden gesteld in artikel 1592 van het Gerechtelijk Wetboek. In afwijking van artikel 1592, laatste lid van het Gerechtelijk Wetboek, kan echter niet ter zitting worden beslist dat de formaliteit van het hoger bod niet zal worden toegepast.

In geval de formaliteit van het hoger bod wordt toegepast, handelt de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar zoals bepaald is in de artikelen 1593 en 1594 van het Gerechtelijk Wetboek.

**Art. 2.2.6.44. Vordering tot nietigverklaring**

Een uittreksel uit de akte van toewijzing wordt betekend aan de beslagen schuldenaar, aan de scheepseigenaar indien hij niet de schuldenaar is, aan alle ingeschreven schuldeisers en aan degenen die zich hebben aangemeld.

Het uittreksel bevat de naam, de voornaam en de woonplaats van de beslaglegger, van de partij tegen wie het beslag geschiedt en van de koper, de dag van de toewijzing, de prijs waarvoor de toewijzing is gedaan en de naam van de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar die de verkoop heeft gehouden.

Op straffe van verval worden de vorderingen tot nietigverklaring ingesteld binnen acht dagen na de betekening.

**Art. 2.2.6.45. Einde van de dienst van de gezagvoerder**

De definitieve toewijzing van het schip doet de dienst van de gezagvoerder ophouden.

**Art. 2.2.6.46. In gebreke blijven en wederverkoop**

Voldoet de koper niet aan de voorwaarden van de toewijzing, dan wordt het schip ten laste van hem aan wie het toegewezen is, verkocht na een ingebrekestelling die betekend is aan de in gebreke blijvende koper en zonder gevolg is gebleven binnen drie dagen na de betekening.

De wederverkoop geschiedt door de reeds aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar, onder dezelfde veilingsvoorwaarden doch na nieuwe bekendmakingen in de vormen en onder de voorwaarden voorgeschreven in artikel 2.2.6.40.

Si l'acheteur, après mise en demeure, satisfait encore aux conditions de l'adjudication, la preuve de leur exécution par l'acheteur est signifiée à l'officier public ou ministériel désigné et à celui qui a procédé à la mise en demeure.

**Art. 2.2.6.47 Report des droits sur le prix**

Sous réserve des dispositions suivantes, les droits des créanciers inscrits sont reportés sur le prix de l'adjudication.

**Art. 2.2.6.48. Sommes à payer**

L'officier public ou ministériel désigné délivre à l'adjudicataire un certificat indiquant les sommes dont il est tenu à la suite de la vente, à savoir :

1° le prix;

2° les intérêts;

3° les frais, droits et honoraires;

4° tous autres accessoires.

**Art. 2.2.6.49. Paiement**

L'adjudicataire paie les montants dont il est question à l'article 2.2.6.48, 1°, 2° et 4° de la manière déterminée dans les conditions de vente.

Il paie le montant visé à l'article 2.2.6.48, 3°, entre les mains de l'officier public ou ministériel désigné.

L'acheteur est libéré par ces paiements.

**Art. 2.2.6.50. Désignation d'un liquidateur**

Le dossier de la procédure d'adjudication et d'ordre est déposé au greffe du juge des saisies par l'officier public ou ministériel désigné. Celui-ci présente une requête au juge des saisies aux fins de faire désigner un liquidateur.

Le dépôt du dossier et de la requête a lieu dans les huit jours à compter de :

1° l'expiration du délai de huit jours prévu à l'article 2.2.6.49, si, dans ce délai, l'adjudication n'est pas attaquée;

2° l'expiration du délai d'un mois après la prononciation du jugement qui a statué sur la demande en nullité; ou

3° en cas d'appel du jugement, de la dénonciation de l'arrêt à l'officier public ou ministériel commis, par la partie la plus diligente.

Les articles 2.3.2.51, § 1er, 2, 3, 4, 6, alinéas 2 et 7 et 3.3.3.21, § 1er, 2, 3, 4, 6, alinéas 2 et 7, sont applicables au liquidateur par analogie.

**Art. 2.2.6.51. Notification au Registre naval belge**

Dans le délai prévu à l'article 2.2.6.50, l'officier public ou ministériel désigné remet deux extraits signés de l'acte d'adjudication et de vente au Registre naval belge.

L'officier public ou ministériel désigné délivre également au Registre naval belge le certificat visé à l'article 2.2.5.46.

Le Registre naval belge inscrit l'acte et le certificat dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt des pièces dans le registre de dépôts.

**Art. 2.2.6.52. Publication**

Dans les quinze jours de la notification qui lui est faite par le greffier de l'ordonnance du juge des saisies, le liquidateur adresse aux créanciers inscrits et opposants et à ceux qui se sont fait connaître à l'officier public ou ministériel désigné, un avis par lequel il les informe de sa nomination et de la déclaration qu'ils ont à faire au greffe, conformément à l'article 2.2.6.58.

L'avis est publié, dans le même délai, par les soins du liquidateur :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Voldoet de koper na ingebrekestelling alsnog aan de voorwaarden van de toewijzing, dan wordt het bewijs van de voldoening door de koper betekend aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar en aan degene die de ingebrekestelling heeft laten verrichten.

**Art. 2.2.6.47. Overgang van rechten op de prijs**

Onder voorbehoud van de volgende bepalingen, gaan de rechten van de ingeschreven schuldeisers over op de prijs van de toewijzing.

**Art. 2.2.6.48. Te betalen bedragen**

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar geeft aan de koper een bewijs af, waarin de bedragen zijn vermeld die hij op grond van de verkoop gehouden is te betalen, te weten :

1° de prijs;

2° de interesten;

3° de kosten, rechten en erelonen;

4° alle andere bijkomende kosten.

**Art. 2.2.6.49. Betaling**

De koper betaalt de in artikel 2.2.6.48, 1°, 2° en 4°, bedoelde bedragen op de in de verkoopvoorwaarden bepaalde wijze.

Hij betaalt het in artikel 2.2.6.48, 3°, bedoelde bedrag in handen van de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar.

Door deze betalingen is de koper bevrijd.

**Art. 2.2.6.50. Aanstelling van een vereffenaar**

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar legt het dossier van de procedure van toewijzing en rangregeling neer ter griffie van de beslagrechter. Hij dient bij de beslagrechter een verzoek in om een vereffenaar te doen aanstellen.

Het dossier en het verzoekschrift worden neergelegd binnen acht dagen, te rekenen :

1° van het verstrijken van de termijn van acht dagen, bepaald in 2.2.6.49, indien de toewijzing binnen die termijn niet bestreden wordt;

2° van het verstrijken van de termijn van een maand na het wijzen van het vonnis waarbij op de vordering tot nietigverklaring is beschikt; of

3° ingeval tegen het vonnis hoger beroep is ingesteld, te rekenen van de aanzegging van het arrest aan de benoemde openbare of ministeriële ambtenaar door de meest gerede partij.

De artikelen 2.3.2.51, § 1, 2, 3, 4, 6, tweede lid en 7 en 3.3.3.21, § 1, 2, 3, 4, 6, tweede lid en 7 zijn op de vereffenaar van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.2.6.51. Kennisgeving aan het Belgisch Scheepsregister**

Binnen de in artikel 2.2.6.50 bepaalde termijn overhandigt de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar twee ondertekende afschriften van de akte van toewijzing en verkoping aan het Belgisch Scheepsregister.

De aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar geeft aan het Belgisch Scheepsregister tevens het in artikel 2.2.5.46 bedoelde getuigschrift af.

Het Belgisch Scheepsregister schrijft de akte en het getuigschrift in het zeeschepenregister of het binnenschepenregister in.

Is het schip niet in België geregistreerd of teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van de stukken in het register van neerlegging.

**Art. 2.2.6.52. Bekendmaking**

Binnen vijftien dagen nadat de griffier hem kennis heeft gegeven van de beschikking van de beslagrechter, zendt de vereffenaar aan de ingeschreven en de verzetdoende schuldeisers en aan degenen die zich aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar kenbaar hebben gemaakt, een bericht om hen te laten weten dat hij benoemd is en dat zij overeenkomstig artikel 2.2.6.58 ter griffie aangifte moeten doen.

Het bericht wordt door de zorg van de vereffenaar binnen dezelfde termijn bekendgemaakt :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

**Art. 2.2.6.53. Déclaration de créances**

Dans le mois de l'envoi de l'avis visé à l'article 2.2.6.52 qui leur est adressé par le liquidateur, les créanciers doivent faire parvenir au greffe du tribunal de l'entreprise, à peine de déchéance de leurs droits sur le prix de l'adjudication, la déclaration du montant de leur créance ou de son estimation provisoire et, le cas échéant, du privilège sur navire ou de l'hypothèque sur navire auquel ils prétendent et des demandes en justice qu'ils ont introduites.

Cette déclaration contient élection de domicile dans l'arrondissement judiciaire où le navire est saisi.

Les pièces justificatives y sont jointes.

**Art. 2.2.6.54. Interruption de la prescription**

La prescription de la créance cesse de courir à partir de la date de l'envoi de la déclaration si celle-ci est parvenue au greffe du tribinal d'entreprise dans les délais.

**Art. 2.2.6.55. Liste des créances et avis**

À l'expiration du délai de déclaration des créances, le liquidateur dépose au greffe du tribunal de l'entreprise, dans le mois, la liste des créances déclarées avec la mention des hypothèques sur navire et des privilèges sur navire invoqués par les créanciers.

Il y joint son avis au sujet du fondement de ces créances, les sûretés sur navires et un projet de distribution ou d'ordre.

**Art. 2.2.6.56. Règlement des litiges**

Dans les huit jours du dépôt par le liquidateur des pièces prévues à l'article 2.2.6.55, le greffier convoque sous pli judiciaire et dans les délais de citation, le liquidateur, le débiteur saisi et le créancier, à comparaître devant le tribunal de l'entreprise, aux jour et heure préalablement fixés par le juge, pour y entendre statuer sur les contestations des créances et, s'il y échet, sur les contredits relatifs au rang des sûretés sur navires.

Les créanciers peuvent prendre connaissance du dossier au greffe du tribunal de l'entreprise.

**Art. 2.2.6.57. Conclusions**

Les contestations et les contredits sont produits sous forme de conclusions.

**Art. 2.2.6.58. Instances pendantes**

Si avant d'être déclarée, une créance a fait l'objet d'une demande en justice sur laquelle il n'a pas été statué par une décision définitive au fond, cette demande est renvoyée au tribunal de l'entreprise de saisi de l'examen des créances, selon les règles énoncées aux articles 661 à 663 du Code judiciaire.

Si la demande a été soumise au juge d'appel, une copie de la décision d'appel est transmise, à la diligence du liquidateur, par les soins du greffier, au tribunal de l'entreprise saisi de la contestation des créances.

**Art. 2.2.6.59. Jugement**

Le tribunal du commerce, après avoir entendu le liquidateur en son avis, statue par un seul jugement sur l'ensemble des contestations et des contredits qui lui ont été soumis. Il arrête le tableau de répartition des deniers.

Néanmoins, si certaines contestations n'étaient pas en état d'être jugées, le tribunal peut liquider les droits des parties en y comprenant le montant des créances contestées, lequel, provisoirement consigné, est ultérieurement distribué dans les mêmes formes, s'il y échet.

Le jugement n'est pas susceptible d'opposition.

**Art. 2.2.6.60. Intérêts**

Les intérêts et arrérages dus aux créanciers colloqués cessent de courir à partir de l'adjudication.

**Art. 2.2.6.61. Notification du jugement**

Dans les huit jours, le greffier notifie le jugement, sous pli judiciaire, au liquidateur et aux parties.

**Art. 2.2.6.62. Règlement séparé des créances**

Il est procédé de la même manière qu'indiqué dans l'article précédent pour les demandes relatives aux créances dont le jugement a été réservé.

**Art. 2.2.6.53. Aangifte van schuldvorderingen**

Binnen een maand na de verzending door de vereffenaar van het bericht bedoeld in artikel 2.2.6.52 moeten de schuldeisers, op straffe van verval van hun rechten op de prijs van de toewijzing, aan de griffie van de ondernemingsrechtbank de aangifte doen geworden van het bedrag of van de voorlopige raming van hun schuldvordering en, indien daartoe grond bestaat, van het scheepsvoorrecht of van de scheepshypotheek waarop zij aanspraak maken en van de rechtsvorderingen die zij hebben ingesteld.

Deze aangifte bevat keuze van woonplaats in het gerechtelijk arrondissement waar het schip in beslag is genomen.

De bewijsstukken worden bijgevoegd.

**Art. 2.2.6.54. Stuiting van de verjaring**

De verjaring van de schuldvordering houdt op te lopen vanaf de datum waarop de aangifte verzonden is, indien deze binnen de termijnen op de griffie van de ondernemingsrechtbank is toegekomen.

**Art. 2.2.6.55. Lijst van de schuldvorderingen en advies**

Bij het verstrijken van de termijn voor aangifte van de schuldvorderingen legt de vereffenaar binnen de maand de lijst van de aangegeven schuldvorderingen ter griffie van de ondernemingsrechtbank neer, met vermelding van de scheepshypotheken en de scheepsvoorrechten waarop de schuldeisers zich beroepen.

Hij voegt hierbij zijn advies over de gegrondheid van deze schuldvorderingen, de scheepszekerheidsrechten en een ontwerp van verdeling of van rangregeling.

**Art. 2.2.6.56. Berechting van geschillen**

Binnen acht dagen nadat de vereffenaar de in artikel 2.2.6.55 bepaalde stukken heeft neergelegd, roept de griffier de vereffenaar, de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt en de schuldeiser bij gerechtsbrief en binnen de termijnen van dagvaarding op om voor de ondernemingsrechtbank te verschijnen op dag en uur door de rechter vooraf bepaald, ten einde aldaar uitspraak te horen doen over de geschillen inzake schuldvorderingen en, indien daartoe grond bestaat, over de tegenspraken omtrent de rang van de scheepszekerheidsrechten.

De schuldeisers kunnen op de griffie van de ondernemingsrechtbank inzage nemen van het dossier.

**Art. 2.2.6.57. Conclusies**

De geschillen en tegenspraken worden voorgelegd in de vorm van conclusies.

**Art. 2.2.6.58. Hangende gedingen**

Indien een schuldvordering vóór haar aangifte het voorwerp is geweest van een rechtsvordering waarover geen uitspraak is gedaan in een eindbeslissing over de zaak zelf, wordt deze vordering, volgens de regels bepaald in de artikelen 661 tot 663 van het Gerechtelijk Wetboek, verwezen naar de ondernemingsrechtbank waarbij het onderzoek van de schuldvorderingen aanhangig is.

Indien de vordering onderworpen is geweest aan de rechter in hoger beroep, doet de griffier, op verzoek van de vereffenaar een afschrift van de beslissing in hoger beroep toekomen aan de ondernemingsrechtbank waarbij het geschil inzake de schuldvorderingen aanhangig is.

**Art. 2.2.6.59. Vonnis**

Na het advies van de vereffenaar te hebben gehoord, doet de ondernemingsrechtbank bij een enkel vonnis uitspraak over de gezamenlijke geschillen en tegenspraken die haar zijn voorgelegd. Zij sluit de tabel van de verdeling der gelden af.

Zijn sommige geschillen echter niet in staat van wijzen, dan kan de rechtbank de rechten van de partijen vereffenen, met inbegrip van het bedrag van de betwiste schuldvorderingen dat, voorlopig in consignatie gegeven, later in dezelfde vormen wordt verdeeld indien daartoe grond bestaat.

Tegen het vonnis staat geen verzet open.

**Art. 2.2.6.60. Interesten**

De interesten en rentetermijnen, verschuldigd aan de gerangschikte schuldeisers, houden op te lopen vanaf de toewijzing.

**Art. 2.2.6.61. Kennisgeving van het vonnis**

Binnen acht dagen geeft de griffier bij gerechtsbrief kennis van het vonnis aan de vereffenaar en aan de partijen.

**Art. 2.2.6.62. Afzonderlijke berechting van schuldvorderingen**

Op dezelfde wijze als in het vorige artikel bepaald wordt gehandeld voor de eisen betreffende de schuldvorderingen waarover nog uitspraak moet worden gedaan.

Si elles sont rejetées, leur montant est réparti entre les créanciers définitivement admis, conformément au tableau de répartition.

**Art. 2.2.6.63. Affectation du prix**

Le prix d'adjudication est affecté par préférence au paiement des créances admises au procès-verbal définitif de distribution ou d'ordre.

Cette affectation est opposable à tous autres créanciers et, le cas échéant, à la faillite du débiteur, prononcée après l'adjudication ou la réorganisation judiciaire du débiteur qui est homologuée ou ordonnée après l'adjudication.

**Art. 2.2.6.64. Appel**

Le liquidateur est averti de l'appel et de la fixation du jour par les soins du greffier de la cour.

L'arrêt, rendu après l'audition du liquidateur en son avis, lui est notifié par le greffier sous pli judiciaire, en même temps qu'aux parties.

**Art. 2.2.6.65. Bordereaux de collocation**

Dans les quinze jours qui suivent l'expiration du délai d'appel ou, le cas échéant, dans les quinze jours qui suivent la notification de l'arrêt, le liquidateur délivre aux créanciers les bordereaux de collocation.

Ceux-ci sont établis pour le montant qui a été attribué aux créanciers sous déduction du prorata des frais et honoraires du liquidateur.

Les bordereaux sont déclarés exécutoires par le juge des saisies.

**Art. 2.2.6.66. Quittance**

Les créanciers donnent quittance de leur collocation et la déduisent de leur créance.

**Art. 2.2.6.67. Frais et honoraires du liquidateur**

L'état des frais et honoraires du liquidateur est taxé par le juge des saisies qui peut de même, au cours de la liquidation, ordonner le versement d'une provision au liquidateur.

L'ordonnance de taxation détermine la répartition du montant des frais et honoraires au prorata des sommes colloquées.

Les sommes allouées au liquidateur lui sont payées, sur production de l'expédition de l'ordonnance.

CHAPITRE 7. — *Navires publics*

Section *1re*. — Navires publics belges

**Art. 2.2.7.1. Navires publics belges et leurs cargaisons**

§ 1er. Sous réserve de l'article 2.2.7.2 et des autres dérogations expresses, les navires publics belges et leurs cargaisons sont assujettis au présent code.

§ 2. Le paragraphe précédent s'applique sans préjudice :

1° des exceptions et dérogations qui résultent du droit supranational et international applicable;

2° de l'immunité dont jouissent, en vertu du droit international, les navires publics belges et leurs cargaisons devant des tribunaux étrangers.

**Art. 2.2.7.2. Saisie sur des navires publics belges**

§ 1er. À moins qu'une hypothèque sur navire n'ait été constituée sur le navire, ni une saisie conservatoire, ni une saisie-exécution ne peuvent être pratiquées sur les navires de souveraineté belges et les biens se trouvant à leur bord qu'en ce qui concerne l'hypothèque sur navire constituée.

§ 2. L'article 1412*bis* du Code judiciaire ne s'applique pas aux navires publics belges.

*Section 2.* — Navires publics étrangers

**Art. 2.2.7.3. Application internationale et matérielle**

§ 1er. Par dérogation à l'article 2.2.7.4, la présente section s'applique exclusivement dans le cas où le navire public étranger n'appartient pas à un État partie à la Convention sur les navires d'État 1926 ou au Protocole sur les navires d'État 1934, ou dans le cas où le demandeur ou le défendeur n'est pas un ressortissant d'un tel État.

§ 2. La présente section est également applicable à toutes les actions portées devant des tribunaux belges impliquant des navires publics étrangers dans le cas où le navire n'est pas un navire de mer au sens de la Convention sur les navires d'État 1926, mais bien un navire au sens de l'article 1.1.1.3 du présent code.

§ 3. La présente section s'applique sous réserve d'autres conventions liant la Belgique impliquant l'immunité des États.

Worden zij afgewezen, dan wordt hun bedrag, overeenkomstig de verdelingstabel, verdeeld over de definitief in aanmerking genomen schuldeisers.

**Art. 2.2.6.63. Aanwending van de prijs**

De prijs van de toewijzing wordt bij voorkeur aangewend tot betaling van de schuldvorderingen die in aanmerking zijn genomen in het definitief proces-verbaal van verdeling of van rangregeling.

Deze aanwending kan worden ingeroepen tegen alle andere schuldeisers en, indien daartoe grond bestaat, tegen het faillissement van de schuldenaar, dat na de toewijzing is uitgesproken, of de gerechtelijke reorganisatie van de schuldenaar, die na de toewijzing is gehomologeerd of bevolen.

**Art. 2.2.6.64. Hoger beroep**

De griffier van het hof geeft aan de vereffenaar bericht van het hoger beroep en van de bepaling van de dag waarop het wordt opgeroepen.

Van het arrest, gewezen nadat het advies van de vereffenaar is gehoord, wordt hem, terzelfdertijd als aan partijen, door de griffier bij gerechtsbrief kennis gegeven.

**Art. 2.2.6.65. Borderellen van toewijzing**

Binnen vijftien dagen na het verstrijken van de termijn van hoger beroep of, indien daartoe grond bestaat, binnen vijftien dagen na de kennisgeving van het arrest, geeft de vereffenaar aan de schuldeisers de borderellen van toewijzing af.

Deze worden opgemaakt voor het bedrag dat aan de schuldeisers is toegekend, onder aftrek van het deel der kosten en erelonen van de vereffenaar.

De borderellen worden uitvoerbaar verklaard door de beslagrechter.

**Art. 2.2.6.66. Kwijting**

De schuldeisers geven kwijting voor het bedrag dat hun toegewezen is en brengen het in mindering van hun vordering.

**Art. 2.2.6.67. Kosten en erelonen van de vereffenaar**

De staat der kosten en erelonen van de vereffenaar wordt begroot door de beslagrechter, die tevens in de loop van de vereffening kan bevelen dat aan de vereffenaar een voorschot wordt gestort.

De beschikking tot begroting bepaalt de verdeling van het bedrag der kosten en erelonen naar evenredigheid van de geplaatste bedragen.

De toegewezen bedragen worden betaald aan de vereffenaar, op overlegging van de uitgifte van de beschikking.

HOOFDSTUK 7. — Overheidsschepen

Afdeling *1.* — Belgische overheidsschepen

**Art. 2.2.7.1. Belgische overheidsschepen en hun ladingen**

§ 1. Onder voorbehoud van artikelen 2.2.7.2 en andere uitdrukkelijke uitzonderingen zijn Belgische overheidsschepen en hun ladingen aan dit wetboek onderworpen.

§ 2. De vorige paragraaf geldt onverminderd :

1° de uitzonderingen en afwijkingen welke voortvloeien uit toepasselijk supranationaal en internationaal recht;

2° de immuniteit die Belgische overheidsschepen en hun ladingen voor vreemde rechtbanken genieten overeenkomstig het internationaal recht.

**Art. 2.2.7.2. Beslag op Belgische overheidsschepen**

§ 1. Tenzij wanneer op het schip een scheepshypotheek werd gevestigd, kan op Belgische gezagsschepen en de zich aan boord ervan bevindende zaken noch bewarend, noch uitvoerend beslag worden gelegd dan met betrekking tot de gevestigde scheepshypotheek.

§ 2. Artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek is niet op Belgische overheidsschepen van toepassing.

*Afdeling 2.* — Vreemde overheidsschepen

**Art. 2.2.7.3. Internationale en materiële toepassing**

§ 1. In afwijking van artikel 2.2.7.4, is uitsluitend deze afdeling van toepassing ingeval het vreemde overheidsschip niet behoort tot een Staat die bij het Staatsschepenverdrag 1926 of het Staatsschepenprotocol 1934 Partij is, of ingeval de eiser of de verweerder geen onderdaan van een dergelijke Staat is.

§ 2. Deze afdeling is mede van toepassing op alle vorderingen die met betrekking tot vreemde overheidsschepen worden gebracht voor Belgische rechtbanken ingeval het schip geen zeeschip is in de zin van het Staatsschepenverdrag 1926 is, maar wel een schip in de zin van artikel 1.1.1.3 van dit wetboek.

§ 3. Deze afdeling geldt onder voorbehoud van andere België bindende verdragen betreffende de immuniteit van Staten.

**Art. 2.2.7.4. Autre réglementation**

Sans préjudice de l'article 2.2.7.3, § 1er, les dispositions directement applicables de la Convention sur les navires d'État 1926 et du Protocole sur les navires d'État 1934 s'appliquent à toutes les actions portées devant des tribunaux belges impliquant des navires publics étrangers.

**Art. 2.2.7.5. Navires publics étrangers et leurs cargaisons**

§ 1er. Les navires publics étrangers, les cargaisons appartenant à des États étrangers et les cargaisons et passagers transportés à bord de navires publics étrangers, de même que les États étrangers qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont propriétaires de ces cargaisons, sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.

§ 2. Pour les responsabilités et obligations visées au paragraphe 1er, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés et pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.

§ 3. Les actions du chef d'abordage, d'accident nautique, d'assistance ou d'avaries communes, ainsi que les actions du chef des contrats relatifs à des cargaisons appartenant à un État étranger et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, peuvent être poursuivies devant les tribunaux ayant compétence en vertu du paragraphe 2.

**Art. 2.2.7.6. Navires de souveraineté étrangers et leurs cargaisons**

L'article 2.2.7.5, § 1er et 2, n'est pas applicable aux navires de souveraineté étrangers ni aux cargaisons appartenant aux États étrangers et transportées à bord de ces navires.

**Art. 2.2.7.7. Moyens de défense**

Les États étrangers peuvent invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires.

**Art. 2.2.7.8. Saisie sur des navires publics étrangers et cargaisons appartenant aux États étrangers**

§ 1er. Les navires de souveraineté étrangers et les cargaisons appartenant aux États étrangers qui sont transportées à bord de navires de souveraineté étrangers sont insaisissables.

§ 2. Les cargaisons appartenant aux États étrangers et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, sont insaisissables.

§ 3. Si le juge estime qu'il y a un doute quant au fait que le navire ou la cargaison sont des navires de souveraineté étrangers ou une cargaison comme visé aux paragraphes 1 ou 2, l'attestation signée par le représentant diplomatique de l'État concerné vaudra comme preuve en vue d'obtenir la mainlevée d'une saisie ordonnée par le tribunal.

La déclaration visée au premier alinéa est produite au juge :

1° soit à l'intervention du gouvernement belge s'il reçoit une telle attestation;

2° soit par l'État étranger lui-même, en cas de comparution devant le tribunal.

Si l'État étranger estime que ses intérêts nationaux sont lésés, il peut s'en prévaloir pour s'abstenir de fournir la preuve ou de produire les pièces.

Titre 3. — ARMATEURS

CHAPITRE 1er. — *Dispositions générales*

*Section 1er* . — Copropriété quirataire

**Art. 2.3.1.1. Application internationale**

§ 1er. Le droit applicable à la copropriété quirataire est déterminé conformément à l'article 2.2.4.1.

Ce droit détermine en particulier les droits et les compétences des copropriétaires quirataires et des armateurs-gérants quirataires, et en particulier la question de savoir si un ou plusieurs copropriétaires quirataires et l'armateur-gérant quirataire peuvent lier les copropriétaires quirataires vis-à-vis de tiers.

§ 2. L'article 2.3.1.9, § 1er, dernier alinéa est d'application sur la procédure en Belgique.

**Art. 2.2.7.4. Andere regelgeving**

Onverminderd artikel 2.2.7.3, § 1, zijn de rechtstreeks werkende bepalingen van het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934 van toepassing op alle vorderingen die met betrekking tot vreemde overheidsschepen worden gebracht voor Belgische rechtbanken.

**Art. 2.2.7.5. Vreemde overheidsschepen en hun ladingen**

§ 1. Vreemde overheidsschepen, de aan vreemde Staten toebehorende ladingen en de in vreemde overheidsschepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals vreemde Staten die eigenaar van dergelijke schepen zijn of deze exploiteren of eigenaar zijn van dergelijke ladingen, zijn wat betreft de aanspraken in verband met de exploitatie van deze schepen of het vervoer van deze ladingen, onderworpen aan dezelfde regels inzake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en rederijen van toepassing zijn.

§ 2. Ten aanzien van de in paragraaf 1 bedoelde aansprakelijkheden en verbintenissen zijn de regels betreffende de bevoegdheid van de rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particulieren toebehorende koopvaardijschepen en voor particuliere ladingen en hun eigenaars.

§ 3. Rechtsvorderingen wegens aanvaring, scheepvaartongevallen, berging of averij-grosse betreffende de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen, die voor regerings- en niet voor handelsdoeleinden worden vervoerd aan boord van koopvaardijschepen, alsmede de rechtsvorderingen uit hoofde van overeenkomsten betreffende die ladingen, kunnen worden ingesteld voor de rechtbanken bevoegd overeenkomstig paragraaf 2.

**Art. 2.2.7.6. Vreemde gezagsschepen en hun ladingen**

Artikel 2.2.7.5, § 1 en 2 is niet van toepassing op vreemde gezagsschepen en op de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen die aan boord van vreemde gezagsschepen worden vervoerd.

**Art. 2.2.7.7. Verweermiddelen**

Vreemde Staten kunnen alle verweermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid inroepen, waarvan particuliere schepen en hun eigenaars zich kunnen bedienen.

**Art. 2.2.7.8. Beslag op vreemde overheidsschepen en vreemde overheidsladingen**

§ 1. Vreemde gezagsschepen en de aan de vreemde Staten toebehorende ladingen die aan boord van vreemde gezagsschepen worden vervoerd zijn onbeslagbaar.

§ 2. De aan vreemde Staten toebehorende ladingen, die voor regerings- en niet voor handelsdoeleinden worden vervoerd aan boord van koopvaardijschepen, zijn onbeslagbaar.

§ 3. Indien er naar het oordeel van de rechter waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, twijfel bestaat of het schip of de lading een vreemd gezagsschip respectievelijk een lading bedoeld in paragrafen 1 of 2 is, zal, met het oog op de opheffing van een door het gerecht bevolen beslag, een verklaring ondertekend door de diplomatieke vertegenwoordiger van de betrokken Staat gelden als bewijs.

De in het eerste lid bedoelde verklaring wordt aan de rechter bezorgd :

1° hetzij door tussenkomst van de Belgische regering, indien zij een dergelijke verklaring ontvangt;

2° hetzij door de vreemde Staat zelf, indien deze voor de rechter verschijnt.

Indien de vreemde Staat meent dat zijn nationale belangen worden geschaad, kan hij zich daarop beroepen om zich van het leveren van bewijs of het overleggen van stukken te onthouden.

Titel 3. — REDERS

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

*Afdeling 1.* — Scheepsmede-eigendom

**Art. 2.3.1.1. Internationale toepassing**

§ 1. Het op scheepsmede-eigendom toepasselijke recht wordt bepaald overeenkomstig artikel 2.2.4.1.

Dit recht bepaalt in het bijzonder de rechten en de bevoegdheden van de scheepsmede-eigenaars en van de scheepsbeheerders, en in het bijzonder de vraag of één of meer scheepsmede-eigenaars en de scheepsbeheerder de scheepsmede-eigenaars jegens derden kan binden.

§ 2. Artikel 2.3.1.9, § 1, laatste lid is van toepassing op de rechtspleging in België.

**Art. 2.3.1.2. Application matérielle**

§ 1er. À l'exception des dérogations prévues dans les paragraphes suivants, la présente section s'applique à toute copropriété quirataire, quelle que soit sa forme, sa dénomination ou sa cause.

§ 2. À moins que tous les copropriétaires quirataires ne conviennent de soumettre leur indivision à ce titre, de s'attribuer des quirats et de laisser inscrire l'acte en question dans un registre des navires, la présente section ne s'applique pas :

1° au patrimoine commun des époux ou cohabitants légaux, dont un navire fait partie;

2° à l'indivision entre cohéritiers d'un propriétaire de navire;

3° à la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une association de fait;

4° à la copropriété d'un navire en construction entre le maître de l'ouvrage et le chantier naval.

§ 3. La présente section n'est pas applicable :

1° au rapport de droit entre les copropriétaires des quirats;

2° à la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une société sans personnalité juridique;

3° à la propriété de l'ensemble d'un navire faisant partie du patrimoine d'une personne juridique;

4° aux rapports de droit entre offreurs et propriétaires, et entre propriétaires, de certificats immobiliers au sens de la loi du 16 juin 2006 relative aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés.

**Art. 2.3.1.3. Autre réglementation**

§ 1er. Ne sont pas applicables à la copropriété quirataire :

1° les dispositions du chapitre III du titre II du livre II du Code Civil sur la copropriété;

2° le Code des Sociétés.

§ 2. L'article 108 du Code de droit international privé n'est pas applicable à la représentation par un ou plusieurs propriétaires quirataires ou par l'armateur-gérant quirataire.

**Art. 2.3.1.4. Clauses dérogatoires**

Sont nulles les clauses qui dérogents aux articles 2.3.1.1, § 2, 2.3.1.2, 2.3.1.3, 2.3.1.6, 2.3.1.8, § 6, 2.3.1.9, 2.3.1.12 et 2.3.1.17.

**Art. 2.3.1.5. Règle de la majorité**

§ 1er. Les copropriétaires quirataires prennent toute décision touchant leur intérêt commun à la majorité simple des voix.

§ 2. Tout copropriétaire quirataire dispose d'un droit de vote pro rata ses quirats.

§ 3. La majorité des voix est formée par les voix des copropriétaires quirataires dont les quirats représentent plus de la moitié de la valeur du navire.

§ 4. Les copropriétaires quirataires qui disposent d'une majorité des voix ne doivent pas consulter les autres copropriétaires quirataires.

§ 5. Par dérogation au paragraphe 1er, l'unanimité est requise pour toute modification ou dérogation à une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires quirataires.

**Art. 2.3.1.6. Raison et équité**

Les copropriétaires quirataires doivent se comporter entre eux de manière raisonnable et équitable.

**Art. 2.3.1.7. Compétence de représentation**

Les copropriétaires quirataires peuvent être représentés par l'un ou plusieurs d'entre eux, à la condition de disposer ensemble d'une majorité de quirats.

L'article 2.3.1.9, § 1er, alinéas 1er et 2, et le § 2 ainsi que l'article 2.3.1.10 s'appliquent par analogie.

**Art. 2.3.1.8. Nomination d'un armateur-gérant quirataire**

§ 1er. Les copropriétaires quirataires peuvent nommer un armateur-gérant quirataire.

§ 2. Un armateur-gérant quirataire peut mais ne doit pas être un copropriétaire quirataire. Il peut être une personne morale.

§ 3. Du fait de la nomination d'un armateur-gérant quirataire, les copropriétaires quirataires perdent la compétence de représentation prévue à l'article 2.3.1.7.

**Art. 2.3.1.2. Materiële toepassing**

§ 1. Behoudens de in de volgende paragrafen bepaalde afwijkingen, is deze afdeling van toepassing op elke scheepsmede-eigendom, ongeacht zijn vorm, benaming of oorzaak.

§ 2. Tenzij alle mede-eigenaars overeenkomen hun onverdeeldheid te onderwerpen aan deze titel, zich scheepsaandelen toekennen en de desbetreffende akte laten inschrijven in een scheepsregister, is deze afdeling niet van toepassing :

1° op het gemeenschappelijk vermogen van echtgenoten of wettelijk samenwonenden waarvan een schip deel uitmaakt;

2° op de onverdeeldheid tussen mede-erfgenamen van een scheepseigenaar;

3° op de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een feitelijke vereniging;

4° op de mede-eigendom van een schip in aanbouw tussen de opdrachtgever en de scheepswerf.

§ 3. Deze afdeling is niet van toepassing op :

1° de rechtsverhouding tussen de mede-eigenaars van scheepsaandelen;

2° de gezamenlijke eigendom van een schip in hoofde van de deelgenoten in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid;

3° de eigendom van een geheel schip die deel uitmaakt van het vermogen van een rechtspersoon;

4° de rechtsverhoudingen tussen de aanbieders en eigenaars, en de eigenaars onderling, van vastgoedcertificaten in de zin van de wet van 16 juni 2006 op de openbare aanbieding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereglementeerde markt.

**Art. 2.3.1.3. Andere regelgeving**

§ 1. Op scheepsmede-eigendom zijn niet van toepassing :

1° hoofdstuk III van titel II van boek II van het Burgerlijk Wetboek betreffende de mede-eigendom;

2° het Wetboek van Vennootschappen.

§ 2. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet van toepassing op de vertegenwoordiging door één of meer scheepseigenaars of door de quiratair scheepsbeheerder.

**Art. 2.3.1.4. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van de artikelen 2.3.1.1, § 2, 2.3.1.2, 2.3.1.3, 2.3.1.6, 2.3.1.8, § 6, 2.3.1.9, 2.3.1.12 en 2.3.1.17 zijn nietig.

**Art. 2.3.1.5. Meerderheidsregel**

§ 1. De scheepsmede-eigenaars nemen al de beslissingen die hun gemeenschappelijk belang raken bij gewone meerderheid van stemmen.

§ 2. Iedere scheepsmede-eigenaar beschikt over een stemrecht in evenredigheid met zijn scheepsaandelen.

§ 3. De meerderheid van stemmen wordt gevormd door de stemmen van de scheepsmede-eigenaars waarvan de scheepsaandelen meer dan de helft van de waarde van het schip vertegenwoordigen.

§ 4. De scheepsmede-eigenaars die beschikken over een meerderheid van stemmen moeten de andere scheepsmede-eigenaars niet raadplegen.

§ 5. In afwijking van paragraaf 1, is voor een wijziging of afwijking van een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars onder elkaar gesloten overeenkomst eenstemmigheid vereist.

**Art. 2.3.1.6. Redelijkheid en billijkheid**

Scheepsmede-eigenaars moeten zich jegens elkaar gedragen naar redelijkheid en billijkheid.

**Art. 2.3.1.7. Vertegenwoordigingsbevoegdheid**

De scheepsmede-eigenaars kunnen worden vertegenwoordigd door één of meer onder hen, op voorwaarde dat de vertegenwoordiger of vertegenwoordigers beschikken over een meerderheid van de scheepsaandelen.

Artikel 2.3.1.9, § 1, eerste en tweede lid en § 2 alsook artikel 2.3.1.10 zijn van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.3.1.8. Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder**

§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen een quiratair scheepsbeheerder benoemen.

§ 2. Een quiratair scheepsbeheerder kan maar moet geen scheepsmede-eigenaar zijn. Hij kan een rechtspersoon zijn.

§ 3. Door de benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt de in artikel 2.3.1.7 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid geschorst.

§ 4. S'il est nommé plus d'un armateur-gérant quirataire, ceux-ci décident de commun accord.

§ 5. L'armateur-gérant quirataire est un mandataire.

Les dispositions du Code Civil sur le mandat sont applicables, sauf les dérogations prévues dans ce code ou clause dérogatoire.

§ 6. La nomination d'un armateur-gérant quirataire est opposable aux tiers par son inscription dans un registre des navires visé à l'article 1.2.1.1, § 1er, 1°.

**Art. 2.3.1.9. Compétences de l'armateur-gérant quirataire**

§ 1er. L'armateur-gérant quirataire est compétent pour accomplir au nom et pour le compte des copropriétaires quirataires tous les actes juridiques nécessaires à l'utilisation normale du navire, en ce compris la conclusion de conventions d'affrètement, de transport et d'assurances, la mise en exécution de réparations extraordinaires et la constitution d'un fonds de limitation.

Il est notamment compétent pour exercer vis-à-vis de l'équipage l'autorité patronale et désigner et congédier le commandant au nom et pour le compte des copropriétaires quirataires.

Il représente les copropriétaires quirataires à l'égard des tiers et en justice tant comme demandeur que comme défendeur.

Sans préjudice d'autres modalités de signification, la signification à un ou plusieurs copropriétaires quirataires peut être adressée à l'armateur-gérant quirataire pour les affaires relatives au navire concerné ou au voyage concerné.

§ 2. L'armateur-gérant quirataire ne peut, en ce qui concerne le navire, accomplir que les actes de disposition prévus par un mandat exprès.

§ 3. Dans le doute, les compétences de l'armateur-gérant quirataire sont interprétées au sens large.

§ 4. Sauf en cas de mauvaise foi des tiers, les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire ne peuvent leur être opposées même si elles ont été rendues publiques.

**Art. 2.3.1.10. Obligation de rendre compte**

§ 1er. L'armateur-gérant quirataire est tenu, en ce qui concerne sa gestion, de communiquer à chacun des copropriétaires quirataires qui les demande, toutes pièces et données et de lui fournir toute explication qui s'y rapporte.

§ 2. L'armateur-gérant quirataire est tenu de rendre compte de sa gestion aux copropriétaires quirataires, au moins une fois par an et de toute manière dans les deux mois de la fin de sa gestion tout en communiquant toutes les pièces et données s'y rapportant à la part de chacun. Il est tenu de remettre à chacun d'entre eux la part lui revenant.

§ 3. Les copropriétaires quirataires se prononcent dans les deux mois sur l'octroi de la décharge à l'armateur-gérant quirataire.

**Art. 2.3.1.11. Fin de mandat**

§ 1er. Les copropriétaires quirataires peuvent révoquer à tout moment le mandat donné à l'armateur-gérant quirataire.

§ 2. Le mandat de l'armateur-gérant quirataire prend fin lorsque la copropriété quirataire se termine.

§ 3. La révocation et la fin du mandat de l'armateur-gérant quirataire deviennent opposables aux tiers par inscription dans le registre naval concerné.

**Art. 2.3.1.12. Nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire**

§ 1er. Le juge peut, à la demande de tout copropriétaire quirataire, nommer un armateur-gérant quirataire judiciaire :

1° lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une égalité des voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire quirataire, ou de toutes autres circonstances graves;

2° lorsque l'armateur-gérant quirataire nommé par les copropriétaires quirataire n'accomplit pas sa tâche comme il se doit.

§ 2. Sauf décision contraire les articles 2.3.1.8, § 2 à 6, 2.3.1.9, § 1er à 3 et 2.3.1.10, § 1er et 2 s'appliquent à l'armateur-gérant quirataire judiciaire et son mandat est valable pour une durée indéterminée.

§ 3. La nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire met fin au mandat de l'armateur-gérant quirataire nommé par les copropriétaires quirataires et suspend la compétence de représentation visée à l'article 2.3.1.7.

§ 4. Indien meer dan één quiratair scheepsbeheerder is benoemd, beslissen dezen in gemeen akkoord.

§ 5. De quiratair scheepsbeheerder is een lasthebber.

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving zijn van toepassing behoudens de in dit wetboek bepaalde afwijkingen of afwijkend beding.

§ 6. De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt tegenstelbaar aan derden door inschrijving in een scheepsregister bedoeld in artikel 1.2.1.1, § 1, 1°.

**Art. 2.3.1.9. Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder**

§ 1. De quiratair scheepsbeheerder is bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars alle rechtshandelingen te stellen die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn, met inbegrip van het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten, het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen en het vormen van een beperkingsfonds.

Hij is onder meer bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars het werkgeversgezag over de bemanning uit te oefenen en om de gezagvoerder aan te stellen en te ontslaan.

Hij vertegenwoordigt de scheepsmede-eigenaars tegenover derden en in rechte, als eiser en als verweerder.

Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan één of meer scheepsmede-eigenaars in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis worden gedaan aan de quiratair scheepsbeheerder.

§ 2. De quiratair scheepsbeheerder kan met betrekking tot het schip slechts daden van beschikking stellen op grond van een uitdrukkelijke lastgeving.

§ 3. In geval van twijfel worden de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder ruim uitgelegd.

§ 4. Contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quirataire scheepsbeheerder kunnen niet aan derden worden tegengeworpen, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt, tenzij die derden te kwader trouw zijn.

**Art. 2.3.1.10. Verantwoordingsplicht**

§ 1. De quiratair scheepsbeheerder moet in verband met zijn beheer aan iedere scheepsmede-eigenaar op diens verzoek inzage verschaffen van alle stukken en gegevens en daarover toelichting verschaffen.

§ 2. De quiratair scheepsbeheerder moet minstens eenmaal per jaar en in elk geval binnen de twee maanden na het einde van zijn beheer, aan de scheepsmede-eigenaars rekenschap afleggen van zijn beheer, met overlegging van alle desbetreffende stukken en gegevens die betrekking hebben op het aandeel van elke van hen. Hij moet aan ieder van hen uitkeren wat hem toekomt.

§ 3. De scheepsmede-eigenaars beslissen binnen de twee maanden over het verlenen van kwijting aan de quiratair scheepsbeheerder.

**Art. 2.3.1.11. Beëindiging van de lastgeving**

§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen de lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder te allen tijde herroepen.

§ 2. De lastgeving aan de quiratair scheepsbeheerder eindigt wanneer de scheepsmede-eigendom wordt beëindigd.

§ 3. De herroeping en de beëindiging van de lastgeving van de quiratair scheepsbeheerder worden tegenstelbaar aan derden door inschrijving in het betrokken scheepsregister.

**Art. 2.3.1.12. Benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder**

§ 1. De rechter kan op verzoek van elke scheepsmede-eigenaar een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder benoemen :

1° ingeval het normale gebruik van het schip blijvend wordt verhinderd ingevolge staking van stemmen, de ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen, of andere ernstige omstandigheden;

2° ingeval de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder zijn taak niet naar behoren vervult.

§ 2. Behoudens afwijkende beslissing, zijn de artikelen 2.3.1.8, § 2 tot 6, 2.3.1.9, § 1 tot 3 en 2.3.1.10, § 1 en 2 op de gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder van toepassing en geldt de lastgeving voor onbepaalde duur.

§ 3. Door de benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder wordt de lastgeving aan de door de scheepsmede-eigenaars benoemde quiratair scheepsbeheerder beëindigd en wordt de in artikel 2.3.1.7 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid geschorst.

Le juge ordonne toutes les mesures qu'il juge utiles pour permettre à l'armateur-gérant quirataire judiciaire d'accomplir sa mission.

§ 4. Pour l'application du présent article, le tribunal de l'entreprise de l'endroit où le navire de mer a son port d'attache est compétent. Dans le cas où aucun port d'attache n'a été attribué, le tribunal d'Anvers est compétent.

**Art. 2.3.1.13. Frais, profit et perte**

Les copropriétaires quirataires contribuent aux frais et participent aux profits et aux pertes au prorata de leurs quirats.

**Art. 2.3.1.14. Responsabilité des copropriétaires quirataires**

La responsabilité des copropriétaires quirataires est définie à la section 2 du présent chapitre, étant entendu qu'ils ne sont responsables qu'au prorata de leurs quirats.

**Art. 2.3.1.15. Disposition des quirats**

§ 1er. Tout copropriétaire de navire peut disposer de ses quirats.

§ 2. Le copropriétaire de navire reste tenu des dettes contractées avant l'inscription de la cession de ses quirats.

**Art. 2.3.1.16. Reprise forcée des quirats**

Le commandant congédié, le membre d'équipage congédié et l'armateur-gérant quirataire dont le mandat a pris fin, lorsqu'ils sont eux-mêmes copropriétaires quirataires, ont le droit de céder leurs quirats aux autres copropriétaires quirataires, moyennant paiement de leur valeur. Ils doivent introduire une demande écrit en ce sens dans le mois de l'expiration de leur désignation ou de leur mandat.

Sauf convention contraire, les autres copropriétaires quirataires reprennent les quirats en question au prorata des quirats qui leur appartenaient précédemment; le cédant ne peut toutefois pas s'opposer à une reprise par un seul copropriétaire quirataire.

À défaut d'accord dans le mois, c'est le juge qui fixe la valeur et les autres conditions de la cession. Le tribunal de l'entreprise du lieu où le navire a son port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette demande. À défaut de désignation d'un port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.

**Art. 2.3.1.17. Cessation de la copropriété quirataire**

§ 1er. La copropriété quirataire se termine par :

1° la vente volontaire du navire, décidée en application de la règle de la majorité visée à l'article 2.3.1.5;

2° la vente à la suite d'une décision judiciaire rendue conformément au paragraphe 2;

3° la vente forcée;

4° la réunion de tous les quirats en une seule main;

5° la prescription acquisitive conformément à l'article 2.2.4.5, § 3;

6° le délaissement, la prise, la confiscation et les autres modes de cession forcée réglés par des lois particulières ou en vertu de celles-ci;

7° la destruction du navire;

8° la constitution par l'ensemble des copropriétaires quirataires d'une société ou d'une personne morale qui reprend la propriété du navire.

§ 2. Lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une égalité des voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire quirataire, ou de toutes autres circonstances graves, l'un des copropriétaires quirataires peut solliciter une décision judiciaire ordonnant la vente du navire et fixant les modalités de cette vente. Le tribunal de l'entreprise du lieu où le navire a son port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette demande. À défaut de désignation de port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.

**Art. 2.3.1.18. Prescription**

§ 1. Les actions entre copropriétaires quirataires concernant la copropriété quirataire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation de la copropriété quirataire, en fonction du délai qui expire le premier.

De rechter beveelt alle maatregelen die hij nuttig acht om de gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder in staat te stellen zijn opdracht te vervullen.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel is de ondernemingsrechtbank van de plaats waar het zeeschip zijn thuishaven heeft bevoegd. Indien er geen thuishaven is aangeduid, is de rechtbank te Antwerpen bevoegd.

**Art. 2.3.1.13. Kosten, winst en verlies**

De scheepsmede-eigenaars dragen bij in de kosten en delen in de winst en het verlies in evenredigheid met hun scheepsaandelen.

**Art. 2.3.1.14. Aansprakelijkheid van scheepsmede-eigenaars**

De aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars wordt bepaald door afdeling 2 van dit hoofdstuk, met dien verstande dat zij elk slechts aansprakelijk zijn naar evenredigheid met hun scheepsaandelen.

**Art. 2.3.1.15. Beschikking over scheepsaandelen**

§ 1. Elke scheepsmede-eigenaar is bevoegd om over zijn scheepsaandelen te beschikken.

§ 2. De scheepsmede-eigenaar blijft gehouden tot de schulden ontstaan voor de inschrijving van de overdracht van zijn scheepsaandelen.

**Art. 2.3.1.16. Gedwongen overname van scheepsaandelen**

De ontslagen gezagvoerder, het ontslagen bemanningslid en de quiratair scheepsbeheerder waarvan de lastgeving werd beëindigd hebben, wanneer zij zelf scheepsmede-eigenaar zijn, het recht om hun scheepsaandelen aan de andere scheepsmede-eigenaars over te dragen tegen betaling van hun waarde. Zij moeten daar schriftelijk om verzoeken binnen de maand nadat hun aanstelling of lastgeving werd beëindigd.

Behoudens afwijkende overeenkomst, nemen de andere scheepsmede-eigenaars de betrokken scheepsaandelen over in evenredigheid met de scheepsaandelen die hen voordien reeds toebehoorden; de overdrager kan zich echter niet verzetten tegen een overname door één enkele scheepsmede-eigenaar.

Bij gebrek aan overeenstemming binnen de maand worden de waarde en de nadere voorwaarden van de overdracht bepaald door de rechter. De ondernemingsrechtbank van de plaats waar het schip zijn thuishaven heeft is bevoegd om van deze vordering kennis te nemen. Indien er geen thuishaven is aangeduid, is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen.

**Art. 2.3.1.17. Beëindiging van scheepsmede-eigendom**

§ 1. Scheepsmede-eigendom wordt beëindigd door :

1° vrijwillige verkoop van het schip, waartoe werd besloten met toepassing van de meerderheidsregel bedoeld in artikel 2.3.1.5;

2° verkoop ingevolge een rechterlijke beschikking verleend overeenkomstig paragraaf 2;

3° gedwongen verkoop;

4° vereniging van alle scheepsaandelen in één hand;

5° verkrijgende verjaring overeenkomstig artikel 2.2.4.5, § 3;

6° abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en andere wijzen van gedwongen eigendomsovergang geregeld door of krachtens bijzondere wetten;

7° tenietgaan van het schip;

8° oprichting door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars van een vennootschap of rechtspersoon die de eigendom van het schip overneemt.

§ 2. Wanneer het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd ingevolge staking van stemmen, een ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of andere ernstige omstandigheden, kan op verzoek van een scheepsmede-eigenaar een rechterlijke beschikking worden verleend waarbij de verkoop van het schip wordt bevolen en waarbij de wijze van verkoop wordt bepaald. De ondernemingsrechtbank van de plaats waar het schip zijn thuishaven heeft is bevoegd om van deze vordering kennis te nemen. Indien er geen thuishaven is aangeduid, is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen.

**Art. 2.3.1.18. Verjaring**

§ 1. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de scheepsmede-eigendom, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Les actions entre copropriétaires quirataires et armateurs-gérants quirataires concernant la copropriété quirataire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation du mandat, en fonction du délai qui expire le premier.

§ 3. Les actions récursoires de copropriétaires quirataires et contre ceux-ci et des armateurs-gérants quirataires concernant la copropriété quirataire peuvent, même après l'expiration des délais visés dans les paragraphes 1er et 2, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action a été intentée contre le demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

*Section 2.* — Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

**Art. 2.3.1.19. Autre réglementation**

La présente section s'applique sans préjudice :

1° des chapitres 5, 6 et 7 du titre 2 du présent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;

2° la section 2 du chapitre 2 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;

3° du titre 6 du présent livre, et en particulier des dispositions relatives à la responsabilité contractuelle du fréteur, de l'affréteur, du transporteur, du remorqueur et du pousseur;

4° du titre 7 du présent livre, en particulier l'article 2.7.2.10, l'article 2.7.5.11 et les dispositions concernant la responsabilité pour cause de pollution;

5° l'article 2.7.5.14, § 2;

6° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;

7° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;

8° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;

9° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;

10° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;

11° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relativeà la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques est s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.

**Art. 2.3.1.20. Clauses dérogatoires**

Les clauses qui dérogent aux articles 2.3.1.19 et 2.3.1.22, § 1er, 1°, a) sont nulles.

**Art. 2.3.1.21. Propres faits**

Le propriétaire de navire et l'armateur sont tenus de l'exécution des obligations qu'ils ont contractées eux-mêmes et sont responsables de leurs propres faits illicites qui causent un dommage à autrui.

**Art. 2.3.1.22. Obligations contractées par ou pour le commandant**

§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable des obligations :

1° qui sont contractées par le capitaine lui-même dans l'exercice de ses fonctions au service du navire, à moins que :

*a)* le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le siège ou une résidence sont communiqués en même temps; ou

*b)* le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;

2° qui sont contractées par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve :

*a)* que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou

*b)* que l'obligation concernée est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou

§ 2. Vorderingen tussen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de lastgeving, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 3. Regresvorderingen van en tegen scheepsmede-eigenaars en quiratair scheepsbeheerders in verband met de scheepsmede-eigendom kunnen, ook na de in paragrafen 1 en 2 bedoelde termijnen, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

*Afdeling 2.* — Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders

**Art. 2.3.1.19. Andere regelgeving**

Deze afdeling geldt onverminderd :

1° de hoofdstukken 5, 6 en 7 van titel 2 van dit boek, in het bijzonder de bepalingen betreffende de scheepszekerheidsrechten, het scheepsbeslag en de overheidsschepen;

2° afdeling 2 van hoofdstuk 2 van deze titel, in het bijzonder de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking;

3° titel 6 van dit boek, in het bijzonder de bepalingen betreffende de contractuele aansprakelijkheid van de vervrachter, de bevrachter, de vervoerder, de sleper en de duwer;

4° titel 7 van dit boek, in het bijzonder artikel 2.7.2.10, artikel 2.7.5.11 en de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid wegens verontreiniging.

5° artikel 2.7.5.14, § 2;

6° artikel 1384, lid 3 van het Burgerlijk Wetboek;

7° de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties;

8° de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten;

9° de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen;

10° de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser;

11° de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen.

Artikel 3 van de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen is mede van toepassing op openbare rechtspersonen die optreden als scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker.

**Art. 2.3.1.20. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van de artikelen 2.3.1.19 en 2.3.1.22, § 1, 1°, a) zijn nietig.

**Art. 2.3.1.21. Eigen daden**

De scheepseigenaar en de reder staan in voor de nakoming van de door henzelf aangegane verbintenissen en zijn aansprakelijk voor hun eigen onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

**Art. 2.3.1.22. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder**

§ 1. De scheepseigenaar staat in voor de verbintenissen :

1° die door de kapitein zelf worden aangegaan binnen de uitoefening van zijn scheepsdienst, tenzij :

*a)* de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, van wie tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats worden meegedeeld; hetzij

*b)* de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn;

2° die worden aangegaan door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen, tenzij de scheepseigenaar bewijst dat :

*a)* deze persoon onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij

*b)* de betrokken verbintenis onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij

*c)* que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant de l'obligation concernée.

§ 2. En cas de non-exhaustivité, d'ambiguïté ou de contradiction de clauses concernant l'identité de la partie représentée par le capitaine ou agissant pour le compte de celui-ci, le propriétaire de navire est de toute manière tenu pour responsable, conformément au paragraphe 1er.

§ 3. Le paragraphe 1er est applicable par analogie sur la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.

**Art. 2.3.1.23. Faits du commandant**

Le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites commis par le commandant dans l'exercice de ses fonctions et qui causent à autrui un dommage.

**Art. 2.3.1.24. Faits des préposés**

§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable pour :

1° les faits illicites commis par les membres de l'équipage dans l'exercice de leur service à bord du navire qui causent à autrui un dommage;

2° les faits illicites commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage.

§ 2. Sans préjudice des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage.

L'alinéa précédent ne s'applique pas lorsque le fournisseur de services a la direction des manœuvres de navigation.

**Art. 2.3.1.25. Responsabilité après cession de propriété**

Après cession de propriété, la responsabilité continue à reposer sur celui qui était propriétaire du navire au moment où l'acte illicite a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

**Art. 2.3.1.26. Obligation** *in solidum*

Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables *in solidum*.

**Art. 2.3.1.27. Droit de recours**

Le propriétaire de navire qui a été condamné sur la base des articles 2.3.1.22, 2.3.1.23 ou 2.3.1.24 peut exercer un recours contre celui qui a causé le dommage et contre l'armateur responsable, qui sont responsables *in solidum* à son égard.

*Section 3.* — Agents maritimes

**Art. 2.3.1.28. Significations, notifications et communications**

§ 1er. Sans préjudice des possibilités de signification, notification, dépôt et communication visées au chapitre VII de la première partie du Code judiciaire, les significations, les notifications et les communications d'actes judiciaires et extrajudiciaires à un propriétaire de navire, un copropriétaire quirataire, un armateur ou un utilisateur de navire se font valablement à l'agent maritime, à la condition que ce dernier déclare par écrit, soit préalablement, soit ultérieurement, avoir été mandaté à cet effet et qu'il a été élu domicile chez lui.

§ 2. Le paragraphe précédent est applicable sur la procédure en Belgique.

CHAPITRE 2. — *Navigation maritime*

*Section 1re.* — Assurances obligatoires

Sous-Section *1re.* — Créances maritimes

**Art. 2.3.2.1. Transposition de la Directive 2009/20/CE**

La présente sous-section transpose partiellement 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.

**Art. 2.3.2.2. Notions**

Dans la présente sous-section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « propriétaire de navire », par dérogation à l'article 2.1.1.2, 1° : le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire;

*c)* noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was of redelijkerwijze vermocht te zijn.

§ 2. In geval van onvolledigheid, dubbelzinnigheid of tegenstrijdigheid van bedingen betreffende de identiteit van de door de kapitein of de voor hem handelende partij, is alleszins de scheepseigenaar verantwoordelijk overeenkomstig § 1.

§ 3. Paragraaf 1 is van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 2.4.2.5, § 1, 4°.

**Art. 2.3.1.23. Daden van de gezagvoerder**

De scheepseigenaar is aansprakelijk voor de door de gezagvoerder binnen de uitoefening van zijn taak gestelde onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

**Art. 2.3.1.24. Daden van aangestelden**

§ 1. De scheepseigenaar is aansprakelijk voor :

1° de in de uitoefening van hun scheepsdienst gestelde onrechtmatige daden van de in zijn dienst tewerkgestelde bemanningsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend;

2° de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend.

§ 2. Onverminderd de bijzondere bepalingen betreffende de betrokken dienstverlening, is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden van de verstrekkers van loods-, sleep- en vast- en losmaakdiensten en hun personeelsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

Het vorige lid is niet van toepassing wanneer de dienstverstrekker de leiding van de vaarmanoeuvres heeft.

**Art. 2.3.1.25. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht**

Na eigendomsoverdracht blijft de aansprakelijkheid rusten op hem die scheepseigenaar was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis tot stand kwam.

**Art. 2.3.1.26. Gehoudenheid** *in solidum*

Ingeval naast de op grond van de voorgaande artikelen aansprakelijke scheepseigenaar een andere persoon voor dezelfde verbintenissen instaat of voor dezelfde schade aansprakelijk is, zijn de scheepseigenaar en deze andere persoon *in solidum* aansprakelijk.

**Art. 2.3.1.27. Verhaalsrecht**

De scheepseigenaar die op grond van de artikelen 2.3.1.22, 2.3.1.23 of 2.3.1.24 werd veroordeeld kan verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker en de aansprakelijke reder, die tegenover hem *in solidum* gehouden zijn.

*Afdeling 3.* — Scheepsagenten

**Art. 2.3.1.28. Betekeningen, kennisgevingen en mededelingen**

§ 1. Onverminderd de mogelijkheden tot betekening, kennisgeving, neerlegging en mededeling bepaald in hoofdstuk VII van het eerste deel van het Gerechtelijk Wetboek, kunnen betekeningen, kennisgevingen en mededelingen van gerechtelijke en buitengerechtelijke akten aan een scheepseigenaar, een scheepsmede-eigenaar, een reder of een scheepsgebruiker geldig worden gedaan aan de scheepsagent, op voorwaarde dat deze laatste, hetzij vooraf, hetzij naderhand, schriftelijk verklaart dat hij daartoe gevolmachtigd is en dat bij hem woonstkeuze is gedaan.

§ 2. De vorige paragraaf is van toepassing op de rechtspleging in België.

HOOFDSTUK 2. — Zeevaart

*Afdeling 1.* — Verplichte verzekeringen

Onderafdeling *1.* — Maritieme vorderingen

**Art. 2.3.2.1. Omzetting van Richtlijn 2009/20/EG**

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

**Art. 2.3.2.2. Begrippen**

In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :

1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 2.1.1.2, 1°, de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enig andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;

2° « navire de mer », par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 7° : un navire de mer visé à la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes;

3° « assurance » : une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l'« International Group of P&I Clubs » et d'autres formes effectives d'assurance, y compris une assurance individuelle attestée, et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes.

**Art. 2.3.2.3. Application matérielle**

§ 1er. La présente sous-section est applicable aux navires de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

§ 2. La présente section s'applique aux navires estuaires.

§ 3. La présente section n'est pas applicable aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

**Art. 2.3.2.4. Obligation d'assurance**

§ 1er. Les propriétaires de navires belges doivent souscrire une assurance couvrant les navires en question.

§ 2. Les propriétaires de navires étrangers doivent disposer pour ces navires d'une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction belge.

§ 3. L'assurance visée aux paragraphes 1er et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation en vertu de la Convention LLMC. Le montant de l'assurance pour chaque navire par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la Convention LLMC.

**Art. 2.3.2.5. Certificats d'assurance**

§ 1er. L'existence de l'assurance visée à l'article 2.3.2.4 est attestée par un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et présents à bord du navire.

Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants :

1° nom du navire, numéro OMI d'identification du navire et port d'immatriculation;

2° nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;

3° type et durée de l'assurance;

4° nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.

Si la langue utilisée dans le certificat n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte du certificat comporte une traduction dans l'une de ces langues.

§ 2. Nonobstant le paragraphe 1er, la preuve de l'efficacité relative à l'assurance ou l'équivalence des conditions de couverture, visées à l'article 2.3.2.2, 3°, est à charge du propriétaire du navire. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander toute information y relative.

Sous-Section 2. — Pollution et épaves

**Art. 2.3.2.6. Notions**

§ 1er. Dans la présente sous-ection et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « certificat d'assurance » : un certificat CLC, un certificat BUNKER ou un certificat WRC;

2° « certificat CLC » : un certificat visé à l'article VII.2 de la Convention CLC 1992;

3° « certificat BUNKER » : un certificat visé à l'article 7.2 de la Convention BUNKER;

4° « certificat WRC » : un certificat visé à l'article 12, alinéa 2, de la Convention WRC;

5° « jauge brute » : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention TMC;

§ 2. Pour l'application de cette sous-section et les dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER et la Convention WRC sont également d'application.

2° "zeeschip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 7° : een zeeschip bedoeld in Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen;

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

**Art. 2.3.2.3. Materiële toepassing**

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

§ 2. Deze afdeling is van toepassing op estuaire schepen.

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

**Art. 2.3.2.4. Verzekeringsplicht**

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

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

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

**Art. 2.3.2.5. Verzekeringsbewijzen**

§ 1. Het bestaan van de in artikel 2.3.2.4 bedoelde verzekering wordt aangetoond aan de hand van één of meer door de verzekeringsverstrekker uitgereikte verzekeringsbewijzen die zich aan boord van het schip bevinden.

De door de verzekeringsverstrekker uitgereikt verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie :

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

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

3° type en looptijd van de verzekering;

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

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

§ 2. Ongeacht paragraaf 1 rust de bewijslast met betrekking tot de doeltreffendheid van de verzekering of de soortgelijkheid van de dekkingsvoorwaarden, bedoeld in artikel 2.3.2.2, 3° op de scheepseigenaar. De scheepvaartcontroleurs kunnen in verband daarmee alle bijkomende inlichtingen opvragen.

Onderafdeling 2. — Verontreiniging en wrakken

**Art. 2.3.2.6. Begrippen**

§ 1. In deze onderafdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :

1° "verzekeringscertificaat" : een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat of een WRC-certificaat;

2° "CLC-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel VII.2 van het CLC-Verdrag 1992;

3° "BUNKER-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel 7.2 van het BUNKER-Verdrag;

4° "WRC-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel 12, lid 2 van het WRC-Verdrag;

5° "brutotonnenmaat" : de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het TMC-Verdrag;

§ 2. Tevens gelden voor de toepassing van deze onderafdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag.

**Art. 2.3.2.7. Application matérielle**

La présente sous-section s'applique également aux navires estuaires.

**Art. 2.3.2.8. Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges**

§ 1er. Le propriétaire d'un navire belge transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'art. V.l de la Convention CLC 1992, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la Convention CLC 1992.

§ 2. Le propriétaire enregistré d'un navire belge d'une jauge brute supérieure à 1.000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité du chef de la Convention BUNKER, pour un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.

§ 3. Le propriétaire enregistré d'un navire belge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention WRC, à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.

§ 4. Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de cette section si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat visé aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 ou 2.3.2.11, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis a été donné à l'autorité citée à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 ou 2.3.2.11, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant le fin de ce délai. Ces dispositions s'appliquent également à toute modification de l''assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions de la présente section.

§ 5. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière souscrite conformément au paragraphe 1er n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention CLC 1992.

§ 6. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article VII de la Convention CLC 1992, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.9 ou 2.3.2.16.

§ 7. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article 7 de la Convention BUNKER, à moins qu'il ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.10 ou 2.3.2.16.

§ 8. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article 12 de la Convention WRC, à moins que ce navire ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11 ou 2.3.2.16.

**Art. 2.3.2.9. Délivrance de certificats CLC pour les navires belges**

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention CLC 1992 et cette section est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 1er.

Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe de la Convention CLC 1992:

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

**Art. 2.3.2.7. Materiële toepassing**

Deze onderafdeling is eveneens van toepassing op estuaire schepen.

**Art. 2.3.2.8. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen**

§ 1. De eigenaar van een Belgisch schip dat meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging uit hoofde van het CLC-Verdrag 1992, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid vastgesteld in artikel V.1 van het CLC-Verdrag 1992.

§ 2. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch schip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000 moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of door een soortgelijke instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het BUNKER-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag.

§ 3. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het WRC-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag

§ 4. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat bedoeld in de artikelen 2.3.2.9, 2.3.2.10 of 2.3.2.11, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheden bedoeld in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 of 2.3.2.11, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.

§ 5. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke overeenkomstig de eerste paragraaf in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen op grond van het CLC-Verdrag 1992.

§ 6. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.9 of 2.3.2.16.

§ 7. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 7 van het BUNKER-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.10 of 2.3.2.16.

§ 8. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 12 van het WRC-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11 of 2.3.2.16.

**Art. 2.3.2.9. Uitreiking van CLC-certificaten voor Belgische schepen**

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het CLC-Verdrag 1992 en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk schip uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat het voldoet aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 1.

Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het CLC-Verdrag 1992 .

§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

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

**Art. 2.3.2.10. Délivrance de certificats BUNKER pour les navires belges**

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention BUNKER et cette section est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 2.

Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la Convention BUNKER.

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

**Article 2.3.2.11. Délivrance de certificats WRC pour les navires belges**

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention WRC et cette section est délivré à chaque navire par l'autorité compétente, qui doit s'assurer au préalable que l'article 2.3.2.8, § 3 est respecté.

Le certificat doit être conforme au modèle figurant en annexe à la Convention WRC.

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

**Art. 2.3.2.12. Délivrance de certificats pour les navires étrangers**

L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un État Partie à la Convention CLC 1992, à la Convention BUNKER ou à la Convention WRC.

Les dispositions de la présente sous-section sont applicables par analogie.

**Art. 2.3.2.13. Expiration des certificats**

§ 1er. Le certificat expire de plein droit :

1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au navire, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière;

2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou la garantie financière cesse d'être valable;

3° lorsque le navire n'est plus habilité à battre pavillon belge ou n'est plus inscrit dans le registre belge des navires de mer ou dans le registre des affrètements coque nue belge ou, dans le cas d'un navire estuaire, lorsque l'autorisation de naviguer en mer cesse d'être valable;

4° lorsque l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé à exercer ces activités.

§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.

**Art. 2.3.2.14. Obligation d'assurance et de certification pour les navires étrangers**

§ 1er. Sans préjudice des dispositions de l'article VII de la Convention CLC 1992, tout navire, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992, s'il transporte effectivement plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article VII de la Convention CLC 1992.

§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout navire d'une jauge brute supérieure à 1.000, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences de l'article 7.1 de la Convention BUNKER.

**Art. 2.3.2.10. Uitreiking van BUNKER-certificaten voor Belgische schepen**

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het BUNKER-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt voor elk schip uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 2.

Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het BUNKER-Verdrag.

§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

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

**Artikel 2.3.2.11. Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische schepen**

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het WRC-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk schip uitgereikt door de bevoegde overheid, die zich ervan moet verzekeren dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3.

Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het WRC-Verdrag .

§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

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

**Art. 2.3.2.12. Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen**

De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag of het WRC-Verdrag is.

De bepalingen van deze onderafdeling zijn van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.3.2.13. Verval van de certificaten**

§ 1. Het certificaat vervalt van rechtswege :

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

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

3° wanneer het schip niet meer gerechtigd is de Belgische vlag te voeren of niet meer ingeschreven is in het Belgische zeeschepenregister of het Belgische rompbevrachtingsregister of, in het geval van een estuair schip, wanneer de toelating om op zee te varen vervalt;

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

§ 2. In geval van verval van rechtswege overeenkomstig de eerste paragraaf, moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het heeft uitgegeven.

**Art. 2.3.2.14. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen**

§ 1. Onverminderd de bepalingen van van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 moet elk schip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel VII.1 van het CLC-Verdrag 1992, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel VII van het CLC-Verdrag 1992.

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

À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 7 de la Convention BUNKER.

§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 12 de la Convention WRC, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port situé dans le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation au large située dans la mer territoriale belge ou en sort, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière répondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention WRC.

À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 12 de la Convention WRC.

§ 4. Les certificats doivent se trouver à bord du navire et être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception :

1° du certificat BUNKER dans le cas où le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 7.13 de la Convention BUNKER et si l'existence du certificat BUNKER délivré par cet État apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance;

2° du certificat WRC dans le cas où le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 12.13 de la Convention WRC et si l'existence du certificat WRC délivré par cet État apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.

**Art. 2.3.2.15. Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux**

§ 1er. Aucune disposition de la présente sous-section ne doit être interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la Convention BUNKER, la Convention WRC ou la présente section. Dans de tels cas, l'État belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État délivrant des certificats.

§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre État Partie à la Convention CLC 1992 sont reconnus par l'autorité compétente à toutes les fins de la Convention CLC 1992 et de la présente section et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats délivrés ou visés par elle-même, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas enregistré dans un État Partie à la Convention CLC 1992. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention CLC 1992.

§ 3. Les certificats BUNKER délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre État Partie à la Convention BUNKER sont acceptés par l'autorité compétente et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas enregistré dans un État Partie à la Convention BUNKER. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention BUNKER.

§ 4. Les certificats WRC délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre État Partie à la Convention WRC sont acceptés par l'autorité compétente aux fins de la Convention WRC et la présente section et sont considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas enregistré dans un État Partie à la Convention WRC. L'autorité compétente peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État qui a délivré ou visé le certificat si elle estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention WRC.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 7 van het BUNKER-Verdrag.

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

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12 van het WRC-Verdrag.

§ 4. De certificaten moeten zich aan boord van het schip bevinden en moeten worden overgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, met uitzondering van :

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

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

**Art. 2.3.2.15. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties**

§ 1. Niets in deze onderafdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die andere financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.

§ 2. CLC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag 1992 worden door de bevoegde overheid erkend voor alle doeleinden van het CLC-Verdrag 1992 en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992 is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het CLC-Verdrag 1992 opgelegde verplichtingen na te komen.

§ 3. BUNKER-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het BUNKER-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het BUNKER-Verdrag en deze afdeling en door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het BUNKER-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

§ 4. WRC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het WRC-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het WRC-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het WRC-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

**Art. 2.3.2.16. Navires appartenant à l'État**

Si un navire qui est la propriété de l'État n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire est la propriété de l'État et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 2.3.2.8. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit respectivement aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 et 2.3.2.11.

**Art. 2.3.2.17. Arrêtés d'exécution**

Sous réserve de l'article VII de la Convention CLC 1992, de l'article 7 de la Convention BUNKER et de l'article 12 de la Convention WRC et compte tenu des directives adoptées par l'OMI en matière de responsabilité des propriétaires de navires, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions et la validité des certificats.

**Art. 2.3.2.18. Redevances**

Pour la délivrance des certificats visés dans cette section et l'accomplissement d'autres formalités relatives à cette section, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

Le Roi détermine le tarif des redevances, les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

Sous-Section 3. — Transport de passagers

**Art. 2.3.2.19. Notions**

Pour l'application de la présente section et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention PAL sont d'application.

**Art. 2.3.2.20. Directivers PAL**

Les Directives PAL doivent être considérés comme étant contraignantes.

**Art. 2.3.2.21. Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges**

§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4*bis*.1 de la Convention PAL.

§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance obligatoire ou autre garantie financière correspond au plus petit des montants suivants :

1° 250 000 unités de compte par passager par incident; ou

2° 340 millions d'unités de compte au total par navire par incident.

Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par « unité de compte » le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.

**Art. 2.3.2.16. Schepen in eigendom van de Staat**

Ingeval een schip dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat schip van toepassing. Het schip moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat zijn aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.8 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door de artikelen 2.3.2.9, 2.3.2.10 respectievelijk 2.3.2.11 voorgeschreven model.

**Art. 2.3.2.17. Uitvoeringsbesluiten**

Onder voorbehoud van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992, artikel 7 van het BUNKER-Verdrag en artikel 12 van het WRC-Verdrag en rekening houdend met de door de IMO aangenomen richtsnoeren inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, kan de Koning de uitreiking, de voorwaarden en de geldigheid van de certificaten nader regelen.

**Art. 2.3.2.18. Retributies**

Voor de uitreiking van de in deze afdeling bedoelde certificaten en de vervulling van andere met deze afdeling verband houdende formaliteiten kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

Onderafdeling 3. — Passagiersvervoer

**Art. 2.3.2.19. Begrippen**

Voor de toepassing van deze onderafdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 gelden de begripsomschrijvingen vervat in het PAL-Verdrag.

**Art. 2.3.2.20. PAL-Richtsnoeren**

De PAL-Richtsnoeren moeten als bindend worden beschouwd.

**Art. 2.3.2.21. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen**

§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een in België geregistreerd of teboekstaand schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van zijn uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid per passagier per afzonderlijk incident wordt berekend overeenkomstig artikel 4*bis*.1 van het PAL-Verdrag.

§ 2. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een in België geregistreerd of teboekstaand schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's bedoeld in punt 2.2 van de PAL-Richtsnoeren. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid beloopt het laagste van de volgende bedragen :

1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of

2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.

Voor de toepassing van het vorige lid wordt onder "rekeneenheid" het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds verstaan.

§ 3. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions de cette section si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat visé à l'article 2.3.2.22, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée à l'article 2.3.2.22, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions de la présente section.

§ 4. Il est à tout moment interdit d'exploiter un navire belge soumis aux dispositions de l'article 4*bis* de la Convention PAL, le Règlement PAL ou, en ce qui concerne le transport intérieur, cette section, si le navire n'est pas muni d'un certificat valide délivré en vertu de l'article 4*bis*.2 ou 4*bis*.15 de la Convention PAL ou du présent article ou l'article 2.3.2.27 du présent code.

**Art. 2.3.2.22. Délivrance de certificats PAL pour les navires belges**

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre, est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.21

Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe de la Convention PAL.

§ 2. Le certificat est établi dans une des langues nationales officielles. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte une traduction en anglais et les langues nationales officielles peuvent être omises.

§3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplis.

**Art. 2.3.2.23. Délivrance de certificats pour les navires étrangers**

L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un État Partie à la Convention PAL.

Les dispositions de la présente section sont d'application par analogie.

**Art. 2.3.2.24. Expiration des certificats**

§ 1er. Les certificats visés à l'article 2.3.2.22 expirent de plein droit,

1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au navire, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière;

2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou toute autre garantie financière cesse d'être valable;

3° lorsque le navire change de pavillon;

4° lorsque l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé(e) à exercer ces activités.

§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.

**Art. 2.3.2.25. Obligation d'assurance ou de certification pour les navires étrangers**

§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 de ce code eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4*bis*.1 de la Convention PAL.

A titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valide délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 4*bis* de la Convention PAL.

§ 3. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat bedoeld in artikel 2.3.2.22, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheid bedoeld in artikel 2.3.2.22, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheid is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.

§ 4. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of, wat binnenlands vervoer betreft, deze afdeling van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt als bedoeld in artikel 4*bis*.2 of 4*bis*.15 van het PAL-Verdrag of dit artikel of artikel 2.3.2.27 van dit wetboek.

**Art. 2.3.2.22. Uitreiking van PAL-certificaten voor Belgische schepen**

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het PAL-Verdrag, PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek, van kracht is, wordt voor elk schip uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichtingen bedoeld in artikel 2.3.2.21.

Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het PAL-Verdrag.

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

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.

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

**Art. 2.3.2.23. Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen**

De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is.

De bepalingen van deze afdeling zijn van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.3.2.24. Verval van de certificaten**

§ 1. De in artikel 2.3.2.22 bedoelde certificaten vervallen van rechtswege,

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

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

3° wanneer het schip van vlag verandert;

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

§ 2. In geval van verval van rechtswege overeenkomstig de eerste paragraaf, moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het heeft uitgegeven.

**Art. 2.3.2.25. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen**

§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een vreemd schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers en dat een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt of deze verlaat, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid per passagier per afzonderlijk incident wordt berekend overeenkomstig artikel 4*bis*.1 van het PAL-Verdrag.

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

§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance obligatoire ou autre garantie financière correspond au plus petit des montants suivants :

1° 250 000 unités de compte par passager pour un même événement; ou

2° 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par « unité de compte » le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.

§ 3. Les certificats prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL ou la présente section doivent se trouver à bord du navire et doivent être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception du cas où le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une déclaration conformément à l'article 4*bis*.14 de la Convention PAL et si l'existence du certificat délivré par cet État apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belges compétente pour la surveillance.

**Art. 2.3.2.26. Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux**

§ 1er. Aucune disposition de cette section n'est interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la Convention PAL ou cette section. Dans de tels cas, l'État belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.

§ 2. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre État Partie à la Convention PAL sont acceptés aux fins de la Convention PAL et la présente section par l'autorité compétente et considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un État Partie. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention PAL.

**Art. 2.3.2.27. Navires appartenant à l'État**

Si un navire appartenant à l'État n'est pas couvert par une assurance ou une autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire appartient à l'État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément à l'article 2.3.2.21. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'article 2.3.2.22.

**Art. 2.3.2.28. Arrêtés d'exécution**

Sans préjudice de l'article 4*bis* de la Convention PAL, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions correspondantes et la validité des certificats visés dans la Convention PAL, dans le Règlement PAL et dans la présente section.

**Art. 2.3.2.29. Redevances**

Pour la délivrance des certificats visés dans cette section et l'accomplissement d'autres formalités relatives à cette section, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles à leur application et à leur perception.

§ 2. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, is de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een vreemd schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers en dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of deze verlaat, verplicht een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand te houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's bedoeld in punt 2.2 van de PAL-Richtsnoeren. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid beloopt het laagste van de volgende bedragen :

1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of

2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.

Voor de toepassing van het vorige lid wordt onder "rekeneenheid" het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds verstaan.

§ 3. De bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of deze afdeling voorgeschreven certificaten moeten zich aan boord van het schip bevinden en moeten daar worden voorgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, behalve indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 4*bis*.14 van het PAL-Verdrag en het bestaan van het certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.

**Art. 2.3.2.26. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties**

§ 1. Niets in deze afdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of andere personen die de financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het PAL-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.

§ 2. Certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het PAL-Verdrag worden door de bevoegde overheid erkend voor de doeleinden van het PAL-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het PAL-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

**Art. 2.3.2.27. Schepen in eigendom van de Staat**

Ingeval een schip dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat schip van toepassing. Het schip moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat de aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.21 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door artikel 2.3.2.22 voorgeschreven model.

**Art. 2.3.2.28. Uitvoeringsbesluiten**

Onverminderd van artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag kan de Koning de uitreiking, de desbetreffende voorwaarden en de geldigheid van de in het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening en deze afdeling bedoelde certificaten nader regelen.

**Art. 2.3.2.29. Retributies**

Voor de uitreiking van de in deze afdeling bedoelde certificaten en de vervulling van andere met deze afdeling verband houdende formaliteiten kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

*Section 2.* — Limitation de responsabilité

Sous-section 1er. — Dispositions générales

**Art. 2.3.2.30. Notions**

§ 1er. Dans la présente section, l'on entend par :

1° « propriétaire de navire », par dérogation à l'article 2.1.1.2,1° : le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'exploitant d'un navire de mer;

2° « assistant » : toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance, lesquelles opérations comprennent également celles que vise l'article 2.3.2.32, § 1er, 1° et 2°;

3° « tonnage »: soit le tonnage brut du navire calculée conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe I à la Convention TMC soit, si la convention précitée ne s'applique pas aux navires, le tonnage brut telle qu'il appert d'un certificat national de jaugeage;

4° « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire » : toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne :

*a)* en vertu d'un contrat de transport de passager; ou

*b)* qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;

5° « unité de compte » : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans le présent chapitre, l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire de mer lui-même.

**Art. 2.3.2.31. Application internationale et matérielle**

§ 1er. Par dérogation à l'article 2.3.2.32, § 1er, seul le présent chapitre est d'application à la limitation de responsabilité pour des créances maritimes nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissants d'autres États ne sont en aucune manière en cause.

§ 2. Le présent chapitre s'applique à la limitation de responsabilité de tous les navires de mer visés à l'article 1.1.1.3, § 1er, 7°, auxquels la Convention LLMC ne s'applique pas.

§ 3. Dans le cas visé à l'article 2.3.2.32, § 1er, les dispositions suivantes du présent chapitre sont d'application par analogie :

1° l'article 2.3.2.31, § 4, 1°;

2° l'article 2.3.2.32, § 2;

3° l'article 2.3.2.33;

4° l'article 2.3.2.37, 2°, de telle manière qu'il donne droit à la limitation de responsabilité pour des créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention CLC 1992 à laquelle ce dernier régime ne s'applique pas dans les faits;

5° l'article 2.3.2.40, § 2 et 3;

6° l'article 2.3.2.44, alinéa 2;

7° l'article 2.3.2.45, 1°;

8° l'article 2.3.2.46;

9° l'article 2.3.2.47, § 2, 4, 7 et 8;

10° l'article 2.3.2.48;

11° l'article 2.3.2.49;

12° l'article 2.3.2.50;

13° l'article 2.3.2.51;

14° l'article 2.3.2.52;

15° l'article 2.3.2.53;

16° l'article 2.3.2.54, § 4;

17° l'article 2.3.2.55;

18° l'article 2.3.2.56;

19° l'article 2.3.2.57;

20° l'article 2.3.2.58, § 2, 3, 4, 8 en 9;

21° l'article 2.3.2.59;

22° l'article 2.3.2.60;

23° l'article 2.3.2.61.

§ 4. La loi belge régit :

1° la procédure;

2° en particulier, le droit procédural concernant l'application de l'article 2.3.2.44.

*Afdeling 2.* — Beperking van aansprakelijkheid

Onderafdeling *1.* — Algemene bepalingen

**Art. 2.3.2.30. Begrippen**

§ 1. In deze afdeling wordt verstaan onder :

1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 2.1.1.2, 1° : de eigenaar, de bevrachter, de beheerder en de exploitant van een zeeschip;

2° "berger" : iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden, welke mede werkzaamheden omvatten bedoeld in artikel 2.3.2.32, § 1, 1° en 2°;

3° "tonnenmaat" : hetzij de brutotonnenmaat van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I bij het TMC-Verdrag, hetzij, ingeval voornoemd verdrag niet op het schip van toepassing is, de brutotonnenmaat welke blijkt uit een nationale meetbrief;

4° "vorderingen wegens dood of letsel van passagiers van een schip" : alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of voor rekening van een aan boord van dat schip vervoerde persoon :

*a)* krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers; of

*b)* die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;

5° "rekeneenheid" : het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

§ 2. In dit hoofdstuk omvat het begrip "de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar" mede de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het zeeschip zelf ingestelde rechtsvordering.

**Art. 2.3.2.31. Internationale en materiële toepassing**

§ 1. In afwijking van artikel 2.3.2.32, § 1, is uitsluitend dit hoofdstuk van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen in gevallen, waarin op geen enkele wijze belangen in het geding zijn van personen die onderdaan zijn van andere Staten.

§ 2. Dit hoofdstuk is van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid ter zake van alle zeeschepen bedoeld in artikel 1.1.1.3, § 1, 7°, waarop het LLMC-Verdrag niet van toepassing is.

§ 3. In het in artikel 2.3.2.32, § 1, bedoelde geval zijn de volgende bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing :

1° artikel 2.3.2.31, § 4, 1°;

2° artikel 2.3.2.32, § 2;

3° artikel 2.3.2.33;

4° artikel 2.3.2.37, 2°, derwijze dat het recht geeft op beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag waarop laatstgenoemde regeling niet daadwerkelijk van toepassing is;

5° artikel 2.3.2.40, § 2 en 3;

6° artikel 2.3.2.44, tweede lid;

7° artikel 2.3.2.45, 1°;

8° artikel 2.3.2.46;

9° artikel 2.3.2.47, § 2, 4, 7 en 8;

10° artikel 2.3.2.48;

11° artikel 2.3.2.49;

12° artikel 2.3.2.50;

13° artikel 2.3.2.51;

14° artikel 2.3.2.52;

15° artikel 2.3.2.53;

16° artikel 2.3.2.54, § 4;

17° artikel 2.3.2.55;

18° artikel 2.3.2.56;

19° artikel 2.3.2.57;

20° artikel 2.3.2.58, § 2, 3, 4, 8 en 9;

21° artikel 2.3.2.59;

22° artikel 2.3.2.60;

23° artikel 2.3.2.61.

§ 4. De Belgische wet beheerst :

1° de rechtspleging;

2° in het bijzonder, het procesrecht betreffende de toepassing van artikel 2.3.2.44.

Sans préjudice au présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation constitué en Belgique, ainsi que toutes les règles de procédure qui s'y rapportent sont également régies par la loi belge.

**Art. 2.3.2.32. Autre réglementation**

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention LLMC s'appliquent au cas décrit à l'article 15.1, première phrase, de cette convention.

Dans le même cas, les créances suivantes ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité :

1° les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;

2° les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire.

§ 2. La Convention LLMC ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, à l'exception des navires estuaires lorsqu'ils se trouvent dans les zones maritimes.

**Art. 2.3.2.33. Petits navires**

Le Roi peut régler le régime de limitation de responsabilité applicable aux navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux. Dans ce contexte, des dispositions dérogeant à la Convention LLMC et au présent chapitre peuvent être établies.

Sous-Section 2. — Le droit à la limitation

**Art. 2.3.2.34. Personnes en droit de limiter leur responsabilité**

§ 1er. Les propriétaires de navire et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément au présent chapitre à l'égard des créances visées à l'article 2.3.2.36.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2.3.2.36 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans le présent chapitre.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles du présent chapitre est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

**Art. 2.3.2.35. Non-reconnaissance de responsabilité**

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

**Art. 2.3.2.36. Créances soumises à la limitation**

§ 1er. Sous réserve des articles 2.3.2.37 et 2.3.2.38, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

4° créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément au présent chapitre et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1er, 4°, ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Onverminderd de bepalingen van dit hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een in België gevormd beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels eveneens door de Belgische wet beheerst.

**Art. 2.3.2.32. Andere regelgeving**

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het LLMC-Verdrag zijn van toepassing in het in artikel 15.1, eerste zin van dat verdrag omschreven geval.

In hetzelfde geval zijn de volgende vorderingen niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :

1° vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;

2° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip.

§ 2. Het LLMC-Verdrag is niet van toepassing op binnenschepen, met uitzondering van estuaire schepen wanneer deze zich in maritieme zones bevinden.

**Art. 2.3.2.33. Kleine schepen**

De Koning kan het stelsel van aansprakelijkheidsbeperking regelen dat van toepassing is op schepen met een tonnenmaat van minder dan 300. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van het LLMC-Verdrag en van dit hoofdstuk afwijken.

Onderafdeling 2. — Het recht op beperking

**Art. 2.3.2.34. Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen**

§ 1. Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid overeenkomstig dit hoofdstuk beperken voor de in artikel 2.3.2.36 genoemde vorderingen.

§ 2. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 2.3.2.36 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid en nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is deze persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit hoofdstuk.

§ 3. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig de regels van dit hoofdstuk beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

**Art. 2.3.2.35. Niet-erkenning van aansprakelijkheid**

Het beroep op de beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

**Art. 2.3.2.36. Vorderingen vatbaar voor beperking**

§ 1. Onder voorbehoud van de artikelen 2.3.2.37 en 2.3.2.38 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :

1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;

2° vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;

3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;

4° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit hoofdstuk kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in de eerste paragraaf, 4°, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

**Art. 2.3.2.37. Créances exclues de la limitation**

La présente section ne s'applique pas :

1° aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989, telle que modifiée, ou de l'article 2.7.5.15 du présent code ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;

2° aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention CLC 1992, et sur lesquelles ces dernières règles sont d'application dans les faits;

3° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

4° aux créances formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires;

5° aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 2.3.2.40.

**Art. 2.3.2.38. Conduite supprimant la limitation**

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

**Art. 2.3.2.39. Compensation des créances**

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles du présent chapitre a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Sous-Section *3.* — Limites de la responsabilité

**Art. 2.3.2.40. Limites générales**

§ 1er. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 2.3.2.41, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :

1° s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles conformément à l'article 6, 1 (a) de la Convention LLMC.

2° s'agissant de toutes les autres créances conformément à l'article 6, 1 (b) de la Convention LLMC.

§ 2. Pour les navires de mer qui ne sont pas soumis à la Convention TMC et pour lesquels aucune lettre de jaugeage nationale n'a été délivrée, le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité à la valeur du navire au moment de l'événement d'où est né le dommage, avec un minimum d'un million d'unités de compte.

§ 3. Lorsque le montant calculé conformément au point 1° du paragraphe 1er est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément au point 2° du même paragraphe peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées au point 1° du paragraphe 1er et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées au point 2° du paragraphe 1er.

§ 4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1 500 tonneaux de jauge.

**Art. 2.3.2.41. Limite applicable aux créances des passagers**

Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est calculée conformément à l'article 7.1 de la Convention LLMC.

**Art. 2.3.2.42. Conversion des unités de compte**

Les montants calculés conformément aux articles 2.3.2.40 et 2.3.2.41 sont convertis en euros suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 2.3.2.47 fournie.

**Art. 2.3.2.37. Vorderingen uitgesloten van beperking**

Deze afdeling is niet van toepassing op :

1° vorderingen uit hoofde van berging, met inbegrip van, indien van toepassing, vorderingen voor een bijzondere vergoeding krachtens artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989, zoals gewijzigd, of artikel 2.7.5.15 van dit wetboek of wegens bijdrage in averij-grosse;

2° vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag 1992, en waarop laatstgenoemde regeling daadwerkelijk van toepassing is;

3° vorderingen onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;

4° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;

5° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of berger, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de bergingswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of berger volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de berger en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 2.3.2.40.

**Art. 2.3.2.38. Gedragingen die de beperking opheffen**

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, gepleegd hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

**Art. 2.3.2.39. Verrekening van vorderingen**

Wanneer een persoon, die krachtens dit hoofdstuk gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit hoofdstuk zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

Onderafdeling *3.* — Aansprakelijkheidsgrenzen

**Art. 2.3.2.40. Algemene grenzen**

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 2.3.2.41, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend :

1° met betrekking tot vorderingen wegens dood of persoonlijk letsel overeenkomstig artikel 6, 1 (a) van het LLMC-verdrag.

2° met betrekking tot alle andere vorderingen overeenkomstig artikel 6, 1, (b) van het LLMC-verdrag.

§ 2. Voor zeeschepen die niet zijn onderworpen aan het TMC-Verdrag en waarvoor geen nationale meetbrief is uitgereikt, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken tot de waarde van het schip op het ogenblik van de schadeverwekkende gebeurtenis, met een minimum van 1 miljoen rekeneenheden.

§ 3. Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het 1° van paragraaf 1, onvoldoende is voor de volledige betaling van de daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het 2° van dezelfde paragraaf beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in het 1° van paragraaf 1 genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in het 2° van paragraaf 1 genoemde vorderingen.

§ 4. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een berger die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe hij bergingsdiensten verstrekt, worden berekend op grond van een tonnenmaat van 1500 ton.

**Art. 2.3.2.41. Grens voor vorderingen van passagiers**

Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, wordt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar berekend overeenkomstig artikel 7.1 van het LLMC-Verdrag.

**Art. 2.3.2.42. Omrekening van rekeneenheden**

De overeenkomstig 2.3.2.40 en 2.3.2.41 berekende bedragen worden omgerekend in euro volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 2.3.2.47 bedoelde garantie is verstrekt.

La valeur de l'euro exprimée en droits de tirage spéciaux est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

**Art. 2.3.2.43. Concours de créances**

§ 1er. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.40 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

1° à l'égard de la personne ou des personne visées à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1°, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

2° à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.44 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard du propriétaire d'un navire visés à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1° s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 2.3.2.41 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Sous-Section *4.* — Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

**Art. 2.3.2.44. Invocation**

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 2.3.2.47 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

**Art. 2.3.2.45. Effets juridiques**

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation :

1° les biens saisis ou les autres garanties fournies ne sont pas libérés, mais ces dernières peuvent être ramenées au montant de la limitation applicable;

2° les dispositions de l'article 2.3.2.58, § 1er, 5, 6 et 7 s'appliquent par analogie.

**Art. 2.3.2.46. Condamnation et intérêts**

Si le défendeur invoque la limitation de responsabilité sans constitution du fonds dans une procédure sur le fond, le juge doit successivement se prononcer sur le bien-fondé de la demande et, le cas échéant, sur le droit de limiter la responsabilité et sur le montant de la limitation applicable.

Le montant que le défendeur sera le cas échéant condamné à payer est majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'au jour du paiement.

Sous-Section *5.* — Procédure de limitation avec constitution du fonds

**Art. 2.3.2.47. Le fonds de limitation**

§ 1er. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de l'entreprise a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence des montants mentionnés aux articles 2.3.2.40 et 2.3.2.41, qui sont d'application aux créances dont cette personne peut être responsable, augmentés des intérêts légaux courus depuis la date de l'événement qui a donné naissance à responsabilité, jusqu'à celle de la constitution du fonds.

§ 4. Un fonds de limitation peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

De waarde van de euro, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

**Art. 2.3.2.43. Samenloop van vorderingen**

§ 1. De overeenkomstig artikel 2.3.2.40 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis :

1° tegen de persoon of personen, bedoeld in artikel 2.3.2.30, § 1, 1° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

2° tegen de scheepseigenaar die bergingsdiensten verstrekt vanaf dat schip en de berger of bergers die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe bergingsdiensten worden verstrekt en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. De overeenkomstig artikel 2.3.2.44 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de scheepseigenaar bedoeld in artikel 2.3.2.30, § 1, 1° met betrekking tot het in artikel 2.3.2.41 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

Onderafdeling *4.* — Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

**Art. 2.3.2.44. Inroeping**

De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 2.3.2.47, is gevormd.

Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.

**Art. 2.3.2.45. Rechtsgevolgen**

Ingeval beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds :

1° worden in beslag genomen goederen of andere verstrekte zekerheden niet vrijgegeven, maar kunnen deze laatste tot het toepasselijke beperkingsbedrag worden teruggebracht;

2° zijn de bepalingen van artikel 2.3.2.58, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.3.2.46. Veroordeling en interest**

Ingeval de verweerder de beperking van aansprakelijkheid zonder fondsvorming inroept in een procedure ten gronde, doet de rechter achtereenvolgens uitspraak over de gegrondheid van de vordering en, in voorkomend geval, over het recht om de aansprakelijkheid te beperken en over het toepasselijke beperkingsbedrag.

Het bedrag tot betaling waarvan de verweerder desgevallend wordt veroordeeld, wordt verhoogd met de wettelijke interesten van de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid tot de dag van de betaling.

Onderafdeling *5.* — Beperkingsprocedure met fondsvorming

**Art. 2.3.2.47. Het beperkingsfonds**

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt kan een beperkingsfonds vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de ondernemingsrechtbank een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Het beperkingsfonds wordt gevormd ten belope van de in de artikelen 2.3.2.40 en 2.3.2.41 vermelde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de wettelijke interesten te rekenen vanaf de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd.

§ 4. Een beperkingsfonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut demander la discussion du débiteur principal.

Le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément au présent chapitre n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 2.3.2.43, § 2, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 2.3.2.43, § 2 respectivement.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir à l'égard de personnes qui sont responsables de plus d'un navire peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pertinente pour la totalité du montant des créances pertinentes.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

**Art. 2.3.2.48. Requête en ouverture d'une procédure de limitation**

§ 1er. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de l'entreprise.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de l'entreprise est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire est applicable à la requête visée au § 1er.

En outre, la requête mentionne, toutefois sous peine de nullité :

1° la nationalité et le nom du navire;

2° l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3° le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et

4° la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation, à savoir en espèces ou par la fourniture d'une garantie.

§ 4. À la requête sont annexées :

1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il souhaite 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 de la limitation de responsabilité.

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par différentes conventions internationales ou des parties du présent code basées sur celles-ci ne peut cependant être demandée dans la même requête.

**Art. 2.3.2.49. Dossier au greffe**

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir :

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus;

2° une copie certifiée conforme des notifications visées à l'article 2.3.2.53, § 3 et des lettres visées à l'article 2.3.2.53, § 4;

3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et

4° les avis du liquidateur;

Chaque personne intéressée peut consulter le dossier et, pour autant qu'il s'acquitte des droits de greffe, en recevoir une copie.

De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.

De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.

De Koning kan betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kunnen regels worden vastgesteld betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en kan worden bepaald welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

§ 5. Elk overeenkomstig dit hoofdstuk gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in artikel 2.3.2.43, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 2.3.2.43, § 2, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in artikel 2.3.2.43, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 2.3.2.43, § 2 genoemde personen.

§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke relevante beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag van de relevante vorderingen.

§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.

**Art. 2.3.2.48. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure**

§ 1. De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank.

§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. Op het in paragraaf 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift, evenwel niet op straffe van nietigheid :

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en

4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met name in speciën of door het verstrekken van een garantie.

§ 4. Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, 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 bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 5. In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.

De opening van door verschillende internationale verdragen of daarop berustende onderdelen van dit wetboek geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.

**Art. 2.3.2.49. Dossier ter griffie**

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen :

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de gewezen vonnissen;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 2.3.2.53, § 3 en van de zendingen bedoeld in artikel 2.3.2.53, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan inzage nemen van het dossier en er, tegen betaling van de griffierechten, een afschrift van ontvangen.

**Art. 2.3.2.50. Ordonnance d'ouverture**

§ 1er. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à l'article 2.3.2.47, § 3 et 4, le président du tribunal de l'entreprise rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions stipulées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé à l'alinéa 1er ne peut excéder un mois :

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou

2° à compter de la date de l'ordonnance d'ouverture, si une garantie doit être fournie.

Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un ou plusieurs liquidateurs du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au paragraphe 2, alinéa 2.

**Art. 2.3.2.51. Liquidateurs**

§ 1er. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les personnes inscrites sur une liste tenue par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise territorialement compétent. Le Roi peut réglementer plus précisément la procédure de nomination des candidats et les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs, prêtent serment devant le président du tribunal de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831, en ajoutant les formules suivantes :

« Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte sa mission dans une affaire déterminée en signant au greffe, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de l'entreprise peut à tout moment remplacer les liquidateurs ou l'un d'eux, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait au *Moniteur belge*.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

**Art. 2.3.2.50. Openingsbeschikking**

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gevormd in overeenstemming zijn met artikel 2.3.2.47, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de ondernemingsrechtbank een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand :

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de openingsbeschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt.

Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de openingsbeschikking.

§ 3. In de openingsbeschikking worden een of meer vereffenaars van het fonds aangesteld.

§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in pargraaf 2, tweede lid.

**Art. 2.3.2.51. Vereffenaars**

§ 1. De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de personen ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde ondernemingsrechtbank. De Koning kan de procedure van voordracht van de kandidaten en de opleidings- en bekwaamheidsvereisten nader regelen.

§ 2. Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

§ 3. Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de ondernemingsrechtbank van de lijst worden weggelaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

§ 4. Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden :

"Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.

§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.

De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.

§ 7. De ondernemingsrechtbank kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.

De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.

Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 2.3.2.59, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en pourcentage du montant du fonds de limitation.

**Art. 2.3.2.52. Constitution du fonds de limitation**

§ 1er. 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 en sa qualité de liquidateur. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur en sa qualité de liquidateur.

**Art. 2.3.2.53. Ordonnance de disponibilité**

§ 1er. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion en euros effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par extrait par les soins du liquidateur, dans les huit jours de sa date :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'extrait mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance un envoi recommandé aux créanciers connus. L'envoi contient les mêmes données que l'extrait visé au paragraphe 3.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

**Art. 2.3.2.54. Conséquences de la constitution de fonds**

§ 1er. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 2.3.2.47, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 2.3.2.47, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :

1° au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant; ou

2° au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles; ou

3°au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou

4° dans l'état où la saisie a lieu.

§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 2.3.2.59, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.

**Art. 2.3.2.52. Vorming van het beperkingsfonds**

§ 1. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting geschiedt op naam van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingsfonds deel uit.

§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar.

**Art. 2.3.2.53. Beschikbaarheidsbeschikking**

§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 3. De beschikking wordt door de vereffenaar binnen de acht dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Het uittreksel vermeldt :

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen en woonplaats;

2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking heeft gewezen;

3° het bedrag van het beperkingsfonds;

4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en

5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een aangetekende zending aan de bekende schuldeisers. De zending bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in paragraaf 3.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

**Art. 2.3.2.54. Gevolgen van de fondsvorming**

§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 2.3.2.47, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere goederen van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 2.3.2.47, kan elk schip of kunnen andere goederen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde garantie, worden vrijgegeven op bevel van de rechter.

Deze vrijgave wordt evenwel altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd :

1° in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten een haven, in de eerste haven die daarna wordt aangelopen; of

2° in de haven van ontscheping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of

3° in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of

4° in de staat waar het beslag is gelegd.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les effets juridiques mentionnées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

**Art. 2.3.2.55. Déclaration de créances**

§ 1er. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, par envoi recommandé ou contre récépissé, à l'adresse du bureau du liquidateur telle que mentionnée dans le jugement

Chaque déclaration mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, sa date de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sous réserve de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations qui lui sont adressées peuvent être faites au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existe aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts légaux sur les sommes réclamées cessent d'augmenter à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

**Art. 2.3.2.56. Vérification des créances**

§ 1er. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de l'entreprise qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'étendue des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application par analogie.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

§ 4. De in paragrafen 1 en 2 vermelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.

**Art. 2.3.2.55. Aangifte van schuldvorderingen**

§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, samen met hun stavingstukken, per aangetekende zending of tegen ontvangstbewijs, op het kantooradres van de vereffenaar zoals in het vonnis aangegeven.

Elke aangifte vermeldt :

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, geboortedatum en woonplaats;

2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.

Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.

Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.

§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekomt.

§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.

§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de wettelijke interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.

§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.

**Art. 2.3.2.56. Verificatie van schuldvorderingen**

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de ondernemingsrechtbank, die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot en met 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

**Art. 2.3.2.57. Contestation des condamnations sur le fond**

§ 1er. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'étendue de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation à l'alinéa 1er, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi :

1° que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2° que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1er s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

**Art. 2.3.2.58. Répartition du fonds**

§ 1er. Sous réserve des articles 2.3.2.40, § 1er et 2, et 2.3.2.41 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

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

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu du présent chapitre.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement au créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

**Art. 2.3.2.59. Clôture du fonds de limitation**

§ 1er. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation d'y procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par la fourniture d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs

**Art. 2.3.2.57. Betwisting van veroordelingen ten gronde**

§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.

In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond :

1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of

2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.

§ 2. Paragraaf 1 geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

**Art. 2.3.2.58. Verdeling van het fonds**

§ 1. Onverminderd de artikelen 2.3.2.40, § 1 en 2 en 2.3.2.41 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het fonds onder de schuldeisers verdeeld in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit hoofdstuk zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in paragraaf 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie volgens de toepasselijke nationale wet geoorloofd is.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij zou kunnen worden gedwongen op een later tijdstip, geheel of gedeeltelijk, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge de paragrafen 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegrond bevonden tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.

§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedure om, wordt de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.

**Art. 2.3.2.59. Sluiting van het beperkingsfonds**

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd gevormd, en om hun

créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les effets juridiques déterminés à l'article 2.3.2.54.

§ 3. Si le paragraphe 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 2.3.2.61. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

**Art. 2.3.2.60. Garantie additionnelle**

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peut, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que la fourniture d'une garantie additionnelle soit imposée.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie additionnelle doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie additionnelle n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 2.3.2.59, § 2.

**Art. 2.3.2.61. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances**

§ 1er. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de l'entreprise dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 2.3.2.53, § 3, au *Moniteur belge*. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de l'entreprise se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider :

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 2.3.2.54 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien paragraaf 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op. Hij legt het neer ter griffie en deelt het tezelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 2.3.2.61. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

**Art. 2.3.2.60. Bijkomende garantie**

Wanneer in de loop van de vereffeningsprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.

Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 2.3.2.59, § 2.

**Art. 2.3.2.61. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen**

§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de ondernemingsrechtbank waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 2.3.2.53, § 3 voorgeschreven bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen :

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of

3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.

Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 2.3.2.59, § 2.

Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 2.3.2.54, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au paragraphe 3, telles que celles qui sont visées à l'article 2.3.2.60, est également portée devant le tribunal de l'entreprise. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de l'entreprise juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.

Titre 4. — PERSONNES EMBARQUÉES

CHAPITRE 1er. — *Hommes d'équipage*

**Art. 2.4.1.1. Autre réglementation**

Le présent chapitre est applicable sans préjudices'applique sous réserve :

1° l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande;

2° la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.

**Art. 2.4.1.2. Contrat d'engagement maritime**

Le contrat d'engagement maritime est régi, selon le cas, par :

1° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;

2° le titre VI de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

La loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail s'applique aux contrats d'engagements maritime auxquels les lois visées à l'alinéa 1er ne sont pas d'application.

CHAPITRE 2. — *Commandants*

**Art. 2.4.2.1. Application internationale**

§ 1er. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les commandants de navires de mer belges.

§ 2. Les articles 2.4.2.7, 2.4.2.9, 2.4.2.10, 2.4.2.11 et 2.4.2.12. sont applicablet à la procédure en Belgique.

§ 3. Les tâches et pouvoirs des commandants de navires de mer étrangers et la question de savoir s'ils peuvent engager le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire envers les tiers, sont régis par :

1°le droit de l'État de l'enregistrement d'affrètement coque nue au moment où le commandant accomplit l'acte;

2° à défaut d'enregistrement d'affrètement coque nue, par le droit de l'État où le navire de mer est enregistré ou immatriculé au moment où le commandant accomplit l'acte;

3° à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'État où se trouve, au moment où le commandant accomplit l'acte, le port d'attache du navire de mer;

4° à défaut d'un port d'attache, par le droit de l'État où le navire de mer est utilisé habituellement ou, si cet État ne peut être déterminé, par le droit de l'État où le navire de mer se trouve au moment où le commandant accomplit l'acte.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 2.3.2.59, § 2.

Tijdens de bezwaarprocedure blijven de in artikel 2.3.2.54 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in paragraaf 3, zoals deze bedoeld in artikel 2.3.2.60, wordt eveneens voor de ondernemingsrechtbank gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

Titel 4. — OPVARENDEN

HOOFDSTUK 1. — *Schepelingen*

**Art. 2.4.1.1. Andere regelgeving**

Dit hoofdstuk geldt onverminderd :

1° de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij;

2° de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

**Art. 2.4.1.2. Arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst**

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt beheerst door, naargelang het geval :

1° de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser;

2° titel VI van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen.

De wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst waarop de wetten bedoeld in het eerste lid niet van toepassing zijn.

HOOFDSTUK 2. — *Gezagvoerders*

**Art. 2.4.2.1. Internationale toepassing**

§ 1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op alle gezagvoerders van Belgische zeeschepen.

§ 2. De artikelen 2.4.2.7, 2.4.2.9, 2.4.2.10, 2.4.2.11 en 2.4.2.12 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

§ 3. De taken en bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde zeeschepen en de vraag of zij de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens derden kunnen binden, worden beheerst door :

1° het recht van de Staat van rompbevrachtingsregistratie op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;

2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, door het recht van de Staat waar het zeeschip geregistreerd of teboekgesteld is op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;

3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt de thuishaven van het zeeschip is gelegen;

4° bij gebreke van een thuishaven, door het recht van de Staat waar het zeeschip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de Staat waar het zeeschip zich bevindt op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt.

Au cas où aucun engagement du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire à l'égard de tiers ne suivrait après application de l'alinéa 1er, il sera fait application, au cas où cela entraînerait un engagement, du droit de l'État dans les eaux desquelles se trouvait le navire de mer au moment de la livraison du bien ou du service.

**Art. 2.4.2.2. Autre réglementation**

§ 1er. L'article 108 du Code du droit international privé n'est pas applicable à la représentation par le commandant.

§ 2. Le chapitre I du titre IV du livre III du Code civil n'est pas applicable aux actes que le commandant lié par un contrat d'engagement maritime accomplit conformément à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°.

§ 3. Le titre XIII du livre III du Code civil n'est pas applicable à la représentation par le capitaine visée à l'article 2.4.2.6, § 2, 1°.

§ 4. Les articles 1329 et 1330 du Code civil ne sont pas applicables aux livres de bord.

**Art. 2.4.2.3. Clauses dérogatoires**

§ 1er. Sont nulles les clauses figurant dans un contrat d'engagement maritime ou un autre contrat qui :

1° dispensent le commandant d'une ou de plusieurs des tâches stipulées à l'article 2.4.2.5;

2° annulent ou limitent les pouvoirs de représentation du commandant stipulés aux articles 2.4.2.5, 2.4.2.6 et 2.4.2.7;

3° annulent ou limitent les pouvoirs attribués au commandant par la loi ou en vertu de celle-ci.

§ 2. Le paragraphe 1er n'est pas applicable aux :

1° clauses convenues par l'employeur et le commandant déterminant les tâches de ce dernier relatives à la défense des intérêts du propriétaire du navire et de l'armateur ou qui visent à annuler ou à limiter le pouvoir du capitaine de se voir confier des mandats conformément à l'article 2.4.2.6, § 1er, 4° et § 7 par un utilisateur de navire, par un intéressé à la cargaison ou par une personne à bord;

2° conventions conclues valablement par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire avec les intéressés à la cargaison, déterminant les tâches du commandant quant à la défense des intérêts de la cargaison;

3° les contrats d'affrètement déterminant la relation juridique entre le commandant et les différentes parties au contrat.

Les conventions visées à l'alinéa 1er sous 2° et 3°, sont constatées par écrit et ne sont opposables au commandant qu'à partir du moment où copie de cet écrit lui a été communiquée.

**Art. 2.4.2.4. Position juridique**

La convention par laquelle le commandant s'engage envers un propriétaire de navire ou un armateur à assurer le commandement d'un navire de mer contre paiement d'une rémunération est un contrat d'engagement maritime.

**Art. 2.4.2.5. Tâches**

§ 1er. Conformément aux règles du présent code et autres lois applicables, aux usages et aux principes généraux du droit de la navigation, dont l'art de la navigation, le commandant est en particulier chargé;

1° de gérer le navire de mer et de commander la navigation;

2° d'exercer son autorité sur les personnes embarquées et en particulier sur l'équipage;

3° de défendre les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des intéressés à la cargaison et des personnes embarquées;

4° de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de gérer les documents de navigation requis, de rédiger, délivrer et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver des droits;

5° de déposer des rapports.

§ 2. Conformément aux dispositions reprises dans le présent code et autres lois d'application, le capitaine est en particulier chargé :

1° d'accomplir des actes juridiques pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire;

2° d'agir en justice pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire conformément à ce qui est précisé à l'article 2.4.2.7, § 1er;

Ingeval uit de toepassing van het eerste lid geen binding van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens de derde volgt, wordt, zo dat wel tot binding leidt, het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het zeeschip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst.

**Art. 2.4.2.2. Andere regelgeving**

§ 1. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet op de vertegenwoordiging door de gezagvoerder van toepassing.

§ 2. Hoofdstuk I van titel IV van boek III van het Burgerlijk Wetboek is niet van toepassing op de handelingen die de door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verbonden gezagvoerder stelt overeenkomstig artikel 2.4.2.5, § 1, 3°.

§ 3. Titel XIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek is niet van toepassing op de vertegenwoordiging door de kapitein bedoeld in artikel 2.4.2.6, § 2, 1°.

§ 4. De artikelen 1329 en 1330 van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing op de scheepsboeken.

**Art. 2.4.2.3. Afwijkende bedingen**

§ 1. Nietig zijn de bedingen in een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of een andere overeenkomst die :

1° de gezagvoerder ontheffen van één of meer van de in artikel 2.4.2.5 bepaalde taken;

2° de in de artikelen 2.4.2.5, 2.4.2.6 en 2.4.2.7 bepaalde vertegenwoordigingsbevoegdheden van de gezagvoerder tenietdoen of beperken;

3° de door of krachtens de wet aan de gezagvoerder toegekende bevoegdheden tenietdoen of beperken.

§ 2. Paragraaf 1 geldt niet voor :

1° door de werkgever en de gezagvoerder overeengekomen bedingen waardoor de taken van deze laatste in verband met de behartiging van de belangen van de scheepseigenaar en de reder worden bepaald of waarin de bevoegdheid van de kapitein om overeenkomstig artikel 2.4.2.6, § 1, 4° en § 7 volmachten te ontvangen van een scheepsgebruiker, een ladingbelanghebbende of een opvarende wordt tenietgedaan of beperkt;

2° door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker wettig met de ladingbelanghebbenden gesloten overeenkomsten waarin de taken van de gezagvoerder in verband met de behartiging van de belangen van de lading worden bepaald;

3° bevrachtingovereenkomsten waarin de rechtsverhouding tussen de gezagvoerder en de onderscheiden partijen bij die overeenkomst worden bepaald.

De in het eerste lid, onder de punten 2° en 3° bedoelde overeenkomsten zijn pas tegenstelbaar aan de gezagvoerder zodra hem een afschrift bezorgd is van dat geschrift.

**Art. 2.4.2.4. Rechtspositie**

De overeenkomst waarbij de gezagvoerder zich er tegenover een scheepseigenaar of reder toe verbindt om tegen betaling van een loon het bevel te voeren over een zeeschip, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

**Art. 2.4.2.5. Taken**

§ 1. Overeenkomstig de in dit wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regels, de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, waaronder het goed zeemanschap, is de gezagvoerder in het bijzonder belast met :

1° het beheer van het zeeschip en de leiding van de navigatie;

2° de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de bemanning;

3° het behartigen van de belangen van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker alsmede, waar noodzakelijk, deze van de ladingbelanghebbenden en de opvarenden;

4° het voeren van de vereiste scheepsboeken, het aan boord hebben en beheren van de vereiste scheepsdocumenten en het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoersdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten;

5° het afleggen van scheepsverklaringen.

§ 2. Overeenkomstig de in dit wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regels is de kapitein in het bijzonder belast met :

1° het stellen van rechtshandelingen voor rekening van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker;

2° het optreden in rechte voor rekening van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker overeenkomstig hetgeen bepaald is in artikel 2.4.2.7, § 1;

3° d'agir comme un agent public en affaires civiles;

4° de constater des délits et des fautes de discipline.

**Art. 2.4.2.6. Représentation**

§ 1er. Le capitaine a le pouvoir d'accomplir les actes juridiques visés à l'article 2.4.2.5, § 2, 1° :

1° en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées;

2°dans d'autres cas, s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps des instructions du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire de mer, l'issue du voyage, dans l'intérêt du propriétaire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison ou des personnes embarquées, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement;

3° lorsqu'il a été mandaté à cet effet par le juge, le consul ou une autre autorité compétente;

4° lorsqu'il a reçu un mandat exprès à cet effet;

5° dans d'autres cas mentionnés par la loi ou en vertu de celle-ci.

§ 2. Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels il agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer soit le nom du propriétaire du navire de mer, soit le nom du navire.

§ 3. À la condition de respecter la prescription du paragraphe 2, les actes juridiques visés au paragraphe 1er sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.

Cette partie est tenue :

1° de respecter ses obligations découlant de l'acte juridique, sauf si le tiers savait ou aurait dû savoir que le capitaine n'en avait pas le pouvoir d'agir;

2° de rembourser au capitaine les avances et les frais engagés par lui.

Le propriétaire du navire est tenu de respecter les obligations conclues par le capitaine conformément à l'article 2.3.1.22.

Le capitaine est responsable, dans les limites de sa responsabilité personnelle, pour des actes qu'il a accomplis sans y être autorisé.

§ 4. Il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire.

§ 5. En dérogation à l'article 2.4.2.2, § 3, dans la mesure où les parties n'ont pas stipulé de clause dérogatoire, les dispositions du Code civil relatives au mandat sont d'application à la représentation visée au § 1er, 4°, ou aux pouvoirs exprès que le capitaine reçoit le cas échéant d'un intéressé à la cargaison ou d'une personne embarquée.

§ 6. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont également d'application à la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.

§ 7. Sauf le cas visé à l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°, les autres commandants que le capitaine peuvent, en exécution de la tâche visée à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°, accomplir des actes pour le compte de personnes intéressées conformément au droit terrestre.

**Art. 2.4.2.7. Représentation en justice**

§ 1er. Le capitaine a le pouvoir de représenter le propriétaire du navire, l'armateur et l'utilisateur du navire en justice, tant en demandant qu'en défendant dans toutes les causes concernant le navire sous son commandement ou dans toutes les causes ayant trait au commandement exercé sur ce navire de mer.

Le capitaine ne peut cependant agir comme demandeur que dans les cas visés à l'article 2.4.2.6, § 1er et à la condition que sa qualité de capitaine et le nom du navire de mer concerné soient mentionnés dans l'acte introductif d'instance.

Sauf si le capitaine déclare, dans l'acte introductif d'instance émanant de lui, représenter l'armateur ou l'utilisateur du navire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de celui-ci, il est irréfutablement réputé représenter le propriétaire du navire.

Sauf mention dérogatoire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de l'armateur ou de l'utilisateur du navire cité, il est présumé de manière irréfragable que le propriétaire du navire est cité dans un acte introductif d'instance adressé au capitaine en tant que défendeur.

3° het optreden als openbaar ambtenaar in burgerlijke zaken;

4° de vaststelling van misdrijven en tuchtvergrijpen.

**Art. 2.4.2.6. Vertegenwoordiging**

§ 1. De kapitein is bevoegd om de in artikel 2.4.2.5, § 2, 1° bedoelde rechtshandelingen te stellen :

1° in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen;

2° in andere gevallen, indien hij van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het zeeschip, de goede afloop van de reis, in het belang van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de ladingbelanghebbenden of de opvarenden, of met het oog op het behoud of de bescherming van het milieu;

3° ingeval hij daartoe machtiging ontvangt van de rechter, de consul of een andere bevoegde overheid;

4° ingeval hij daartoe een uitdrukkelijke volmacht ontvangt;

5° in andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen.

§ 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van hetzij de naam van het zeeschip, hetzij de naam van de scheepseigenaar.

§ 3. Op voorwaarde dat het door paragraaf 2 opgelegde voorschrift wordt nageleefd, worden de in paragraaf 1 bedoelde rechtshandelingen gesteld voor rekening van de partij die door de kapitein werd vertegenwoordigd.

Deze partij is ertoe gehouden :

1° de verbintenissen na te komen die uit de rechtshandeling voortvloeien, tenzij de derde ervan op de hoogte was of behoorde te zijn dat de kapitein niet bevoegd was om te handelen;

2° aan de kapitein de door hem betaalde voorschotten en kosten te vergoeden.

De scheepseigenaar staat voor de verbintenissen aangegaan door de kapitein in overeenkomstig artikel 2.3.1.22.

De kapitein staat, binnen de perken van zijn persoonlijke aansprakelijkheid, in voor de handelingen die hij stelde zonder hiervoor bevoegd te zijn. .

§ 4. Aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt geen afbreuk gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent.

§ 5. In afwijking van artikel 2.4.2.2, § 3, zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving, voor zover de partijen geen afwijkend beding zijn overeengekomen, van toepassing op de vertegenwoordiging bedoeld in § 1, 4° en op de uitdrukkelijke volmachten die de kapitein desgevallend ontvangt van een ladingbelanghebbende of een opvarende.

§ 6. De paragrafen 2, 3, 4 en 5 zijn eveneens van toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 2.4.2.5, § 1, 4°.

§ 7. Buiten het geval bedoeld in artikel 2.4.2.5, § 1, 4° kunnen andere gezagvoerders dan de kapitein ter uitoefening van hun in artikel 2.4.2.5, § 1, 3° bepaalde taak, voor rekening van de belanghebbenden rechtshandelingen stellen overeenkomstig het landrecht.

**Art. 2.4.2.7. Vertegenwoordiging in rechte**

§ 1. De kapitein is bevoegd om de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker in rechte te vertegenwoordigen als eiser of verweerder in alle zaken die het schip betreffen waarover hij het bevel voert of die met het door hem over dat zeeschip gevoerde bevel verband houden.

Als eiser kan de kapitein evenwel slechts optreden in de gevallen bedoeld in artikel 2.4.2.6, § 1 en op voorwaarde dat in de gedinginleidende akte zijn hoedanigheid van kapitein en de naam van het betrokken zeeschip worden vermeld.

Tenzij de kapitein in de door hem uitgebrachte gedinginleidende akte verklaart op te treden voor de reder of de scheepsgebruiker, en diens naam en woonplaats of zetel vermeldt, wordt hij onweerlegbaar vermoed op te treden voor de scheepseigenaar.

Behoudens andersluidende vermelding, met opgave van naam en woonplaats of zetel van de aangesproken reder of scheepsgebruiker, wordt onweerlegbaar vermoed dat in een aan de kapitein als verweerder gerichte gedinginleidende akte de scheepseigenaar wordt aangesproken.

Le capitaine informe, dans les plus brefs délais, la les parties qu'il représente en justice des causes intentées par et contre lui en tant que représentant de ces parties, qui peut/peuvent en tout temps poursuivre la cause en son/leur propre nom.

§ 2. Les jugements obtenus par ou contre le capitaine en tant que représentant sont réputés avoir été obtenus par ou contre la partie pour qui il a agi en justice.

§ 3. D'autres commandants que le capitaine ne peuvent exercer leur pouvoir de représentation judiciaire que conformément au droit terrestre.

**Art. 2.4.2.8. Informations, instructions et reddition de comptes**

§ 1. Le commandant est tenu, selon le cas, à l'égard du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire et d'autres personnes intéressées :

1° de demander des instructions et de se concerter, où il y a lieu et si possible, avec eux en vue d'accomplir les actes visés à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3° et § 2, 1° et 2°;

2° de les informer des actes accomplis par lui.

§ 2. Le commandant est tenu de rendre des comptes à son employeur au sujet de son commandement et en particulier des actes visés à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°, et § 2, 1° et 2°, accomplis par lui.

**Art. 2.4.2.9. Livres et actes de bord**

§ 1er. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre les livres de bord et les actes dressés par le commandant à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre, à prix coûtant, une copie.

§ 2. Les livres de bord requis et régulièrement tenus par la loi ou en vertu de celle-ci peuvent être acceptés par le juge comme un moyen de preuve, que les parties soient des entreprises ou que la cause ait trait à une obligation commerciale ou non.

Le juge peut dans tous les cas déduire des présomptions de fait des livres de bord tenus de manière irrégulière.

**Art. 2.4.2.10. Rapports**

§ 1er. Quelle que soit la nationalité ou le pays d'enregistrement du navire de mer et sans préjudice du pouvoir de consuls étrangers, le commandant peut, à l'occasion d'un incident de la navigation ou d'une avarie, remettre un rapport en Belgique devant le président du tribunal de l'entreprise du ressort duquel relève le port abordé.

§ 2. Le commandant d'un navire belge peut, lors d'un incident de la navigation ou d'une avarie, constituer un rapport à l'étranger, qui est transmis au MIK.

§ 3. Le juge peut, à la demande de toute partie intéressée, ordonner au commandant :

1° de remettre un rapport devant son office ou devant l'officier public ou l'expert désigné par ses soins;

2° de joindre au rapport une copie ou un extrait du journal ou des autres livres de bord.

Le juge peut notamment indiquer le lieu où remettre le rapport et fixer dans quel délai cette remise doit avoir lieu.

§ 4. Sauf ordre du juge au commandant de venir remettre personnellement et de vive voix son rapport, le commandant, un agent maritime ou autre mandataire peut remettre un rapport par écrit.

§ 5. Le rapport peut être remis en langue allemande, anglaise, française ou néerlandaise.

§ 6. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre le rapport à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre, à prix coûtant, une copie.

§ 7. Sauf s'il reflète un livre de bord régulièrement tenu tel que visé à l'article 2.4.2.9, § 2, en quel cas s'applique le régime de la preuve visé à cet article, la force probante du rapport est librement appréciée par le juge.

Le juge peut notamment tenir compte, lors de l'appréciation, de la validité et de l'accomplissement de formalités, de la date à laquelle le rapport a été remis, des pièces jointes et de la confirmation du contenu par d'autres hommes d'équipage ou personnes embarquées.

§ 8. Les paragraphes précités s'appliquent nonobstant les dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve.

De kapitein geeft van de door en tegen hem als vertegenwoordiger ingeleide gedingen zo spoedig mogelijk kennis aan de de partijen voor wie hij in rechte optreedt, welke het geding te allen tijde in eigen naam kunnen verderzetten.

§ 2. Door of tegen de kapitein als vertegenwoordiger verkregen vonnissen worden geacht te zijn verkregen door of tegen de partij voor wie hij in rechte is opgetreden.

§ 3. Andere gezagvoerders dan de kapitein kunnen slechts gerechtelijke vertegenwoordingsbevoegdheid uitoefenen overeenkomstig het landrecht.

**Art. 2.4.2.8. Inlichtingen, onderrichtingen en rekenschap**

§ 1. De gezagvoerder is ertoe verplicht naargelang het geval de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de andere belanghebbenden :

1° met het oog op het stellen van de in artikel 2.4.2.5, § 1, 3° en § 2, 1° en 2° bedoelde handelingen, waar nodig en indien mogelijk, om onderrichtingen te verzoeken en met hen te overleggen;

2° van de door hem gestelde handelingen op de hoogte te brengen.

§ 2. De gezagvoerder is ertoe verplicht om van zijn bevelvoering, en in het bijzonder van de door hem gestelde handelingen bedoeld in artikel 2.4.2.5, § 1, 3° en § 2, 1° en 2°, aan zijn werkgever rekenschap af te leggen.

**Art. 2.4.2.9. Scheepsboeken en -akten**

§ 1. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle partijen die van een belang doen blijken inzage verlenen van de scheepsboeken en de door de gezagvoerder opgestelde akten en er, tegen kostprijs, een afschrift van verstrekken.

§ 2. Door of krachtens de wet vereiste en regelmatig gevoerde scheepsboeken kunnen door de rechter als bewijsmiddel worden aangenomen, ongeacht of de partijen ondernemingen zijn en of de zaak een handelsverbintenis betreft.

Uit onregelmatig gevoerde scheepsboeken kan de rechter in alle gevallen feitelijke vermoedens afleiden.

**Art. 2.4.2.10. Scheepsverklaringen**

§ 1. Ongeacht de nationaliteit of het land van registratie van het zeeschip en onverminderd de bevoegdheid van vreemde consuls, kan de gezagvoerder, naar aanleiding van een scheepvaartongeval of een averij, in België een scheepsverklaring afleggen voor de voorzitter van de ondernemingsrechtbank onder het rechtsgebied waarvan de aangelopen haven ressorteert.

§ 2. De gezagvoerder van een Belgisch schip kan, naar aanleiding van een scheepvaartvoorval of een averij, in het buitenland een scheepsverklaring opstellen, welke wordt doorgezonden naar het MIK.

§ 3. Op verzoek van elke partij die van een belang doet blijken kan de rechter de gezagvoerder gelasten :

1° een scheepsverklaring af te leggen voor zijn zetel of de door hem aangeduide openbare ambtenaar of deskundige;

2° aan de scheepsverklaring een afschrift of een uittreksel toe te voegen van het scheepsdagboek of andere scheepsboeken.

De rechter kan onder meer de plaats bepalen waar de scheepsverklaring moet worden afgelegd en de termijn waarbinnen dit moet gebeuren.

§ 4. Tenzij de rechter beveelt dat de scheepsverklaring door de gezagvoerder persoonlijk en mondeling wordt afgelegd, kan de gezagvoerder, een scheepsagent of een andere gemachtigde een schriftelijke scheepsverklaring neerleggen.

§ 5. De scheepsverklaring kan worden afgelegd in de Duits, Engelse, Franse of Nederlandse taal.

§ 6. De scheepseigenaar, de reder en de gezagvoerder moeten aan alle belanghebbenden inzage verlenen van de scheepsverklaring en er, tegen kostprijs, een afschrift van verstrekken.

§ 7. Behoudens in de mate dat zij een weergave inhoudt van een regelmatig gevoerd scheepsboek bedoeld in artikel 2.4.2.9, § 2, in welk geval de aldaar bepaalde bewijsregeling geldt, wordt de bewijswaarde van de scheepsverklaring door de rechter vrij beoordeeld.

De rechter kan bij de beoordeling onder meer rekening houden met de gelding en de vervulling van formaliteiten, met het tijdstip waarop de scheepsverklaring werd afgelegd, met de toegevoegde stukken en met de bevestiging van de inhoud door andere schepelingen of opvarenden.

§ 8. De voorgaande paragrafen gelden onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewijs.

Le juge peut entendre le commandant, les personnes embarquées et d'autres personnes intéressées conformément aux dispositions du Code judiciaire relatives à l'audition des parties.

**Art. 2.4.2.11. Informations par des experts**

Des experts peuvent prendre les déclarations du commandant, des personnes embarquées et autres personnes intéressées, qui valent information et qui ne sont pas des rapports.

**Art. 2.4.2.12. Significations**

§ 1er. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire de mer dans des causes qui concernent le navire ou le voyage dont il est question peut être remise à la personne, par remise de l'acte au commandant, que ce soit ou non à bord du navire ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord.

§ 2. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au capitaine dans des causes visées à l'article 2.4.2.7 est également faite de la manière visée au § 1er.

§ 3. Le commandant est réputé, pour l'application de l'article 34 du Code judiciaire, être un préposé tant du propriétaire du navire que de l'armateur et de l'utilisateur du navire.

§ 4. Le capitaine est réputé avoir sa résidence à bord du navire au sens de l'article 32 du Code judiciaire.

La copie de l'acte signifié à cette résidence peut toujours être remise à un autre homme d'équipage se trouvant à bord.

§ 5. Le commandant doit transmettre sans délai les actes qui lui sont signifiés au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire concerné.

**Art. 2.4.2.13. Prescription**

Sous réserve d'autres dispositions applicables, les actions du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire et du commandant relatives à l'exécution des tâches visées à l'article 2.4.2.5 se prescrivent :

1° lorsque le commandant était lié par un contrat d'engagement maritime, conformément aux règles de prescription applicables;

2° dans les autres cas, par deux ans après la cessation du service du commandant à bord du navire de mer concerné.

CHAPITRE 3. — *Agents de sécurité maritime*

**Art. 2.4.3.1. Notions**

Dans le présent titre, l'on entend par :

1° « DGCC » : la Direction Générale Centre de Crise du SPF Intérieur;

2° « BMP » : Best Management Practices qui consistent en 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'OMI;

3° « entreprise de sécurité maritime » : une entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière;

4° « piraterie » : l'acte visé à l'article 4.5.2.1, 1°.

**Art. 2.4.3.2. Autre réglementation**

Le présent titre est applicable sans préjudice de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

**Art. 2.4.3.3. Recours à des entreprises de sécurité maritime**

Le propriétaire et l'exploitant d'un navire belge peuvent 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 visé à l'article 2.4.3.5, conclu pour un voyage, un groupe de voyages ou une période déterminée avec l'entreprise de sécurité maritime est communiqué au ministre qui la mobilité maritimes et le ministre qui a les affaires intérieures dans ses attributions conformément aux règles de procédure établies par un arrêté royal.

2° l'entreprise de sécurité maritime concernée est autorisée à exercer la mission visant à garantir la sécurité du navire contre la piraterie conformément à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière;

De rechter kan de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden verhoren overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het verhoor van partijen.

**Art. 2.4.2.11. Inlichtingen door deskundingen**

Deskundigen kunnen verklaringen van de gezagvoerder, de opvarenden en andere belanghebbenden opnemen, welke gelden als inlichting. Dergelijke verklaringen zijn geen scheepsverklaringen.

**Art. 2.4.2.12. Betekeningen**

§ 1. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, in zaken betreffende het betrokken zeeschip of de betrokken reis worden gedaan aan de persoon, door overhandiging van de akte aan de gezagvoerder, al dan niet aan boord van het schip, of, bij diens afwezigheid, aan de hoogst in rang aan boord aanwezige officier.

§ 2. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de kapitein in de zaken bedoeld in artikel 2.4.2.7 eveneens op de in § 1 bedoelde wijze worden gedaan.

§ 3. Voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt de gezagvoerder geacht een aangestelde te zijn van zowel de scheepseigenaar, de reder als de scheepsgebruiker.

§ 4. De kapitein wordt geacht aan boord van het schip een verblijfplaats in de zin van artikel 32 van het Gerechtelijk Wetboek te hebben.

Het afschrift van de aan deze verblijfplaats betekende akte kan steeds overhandigd worden aan een andere schepeling die zich aan boord bevindt.

§ 5. De gezagvoerder moet de aan hem betekende akten onverwijld aan de betrokken scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker overmaken.

**Art. 2.4.2.13. Verjaring**

Onder voorbehoud van andere toepasselijke bepalingen, verjaren vorderingen van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder in verband met de uitvoering van de in artikel 2.4.2.5 bedoelde taken :

1° ingeval de gezagvoerder was verbonden door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, overeenkomstig de daarop toepasselijke verjaringsregels;

2° in andere gevallen, door verloop van twee jaar na het eindigen van de dienst van de gezagvoerder aan boord van het betrokken zeeschip.

HOOFDSTUK 3. — *Maritieme veiligheidsagenten*

**Art. 2.4.3.1. Begrippen**

In deze titel wordt verstaan onder :

1° "ADCC" : de Algemene Directie Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;

2° "BMP" : Best Management Practices welke bestaan in de recentste beste planningspraktijken en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen gericht op de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden, vastgesteld door de representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de IMO;

3° "maritieme veiligheidsonderneming" : een onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld bij de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

4° "piraterij" : de daad bedoeld in artikel 4.5.2.1, 1°.

**Art. 2.4.3.2. Andere regelgeving**

Deze titel geldt onverminderd de bepalingen van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

**Art. 2.4.3.3. Inzet van maritieme veiligheidsondernemingen**

Onder de volgende voorwaarden mogen de scheepseigenaar en de exploitant van een Belgisch schip in de zeegebieden bepaald bij een koninklijk besluit genomen na overleg in de Ministerraad een beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming ten einde het schip te beveiligen tegen piraterij :

1° de in artikel 2.4.3.5 bedoelde overeenkomst gesloten voor een reis, een groep reizen of een bepaalde periode met de maritieme veiligheidsonderneming wordt overeenkomstig de procedureregels vastgesteld bij koninklijk besluit meegedeeld aan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit en aan de minister bevoegd voor de Binnenlandse Zaken;

2° de betrokken maritieme veiligheidsonderneming is er overeenkomstig de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid toe vergund de opdracht de veiligheid van het schip tegen piraterij te waarborgen;

3° le capitaine et l'exploitant du navire appliquent les directives de l'OMI et les BMP au voyage du navire concerné, tenant compte des circonstances, des caractéristiques du navire et la praticabilité des mesures.

**Art. 2.4.3.4. Obligations de notification**

§ 1er. Le propriétaire ou l'exploitant notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée au service désigné par le Roi.

Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

§ 2. Le commandant du navire, le propriétaire ou l'exploitant notifie sans délai à la DGCC et à la Direction Sécurité Privée de la Direction Générale Sécurité et Prévention du SPF Intérieur 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. 2.4.3.5. Contrat écrit**

§ 1er. À chaque fois qu'il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée, le propriétaire ou l'exploitant conclut un contrat écrit avec cette entreprise qui, sans préjudice d'autres dispositions légales, contient au moins les mentions suivantes :

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 BMP qui s'appliquent, sans préjudice de l'application du droit belge, ainsi que des directives de l'OMI;

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 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 relatives au personnel déployé à bord, afin de permettre l'évaluation du respect des conditions définies par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ou en vertu de celle-ci.

Les données visées à l'alinéa 1er, 9°, sont transmises aux services désignés par le Roi au plus tard deux jours avant le début du voyage. En cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées dans les délais impartis, les données sont transmises avant le début du voyage.

§ 2. Si le contrat visé au paragraphe 1er est intégralement ou partiellement incompatible avec le présent titre, la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ou d'autres dispositions applicables, le Roi peut par un arrêté délibéré en Conseil des ministres retirer l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime.

**Art. 2.4.3.6. Compétence du commandant**

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 4.2.3.1.

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 dispositions fixées par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

3° de kapitein en de exploitant van het schip passen voor de betrokken reis van het schip de richtsnoeren van de IMO en de BMP toe, rekening houdend met de omstandigheden, de kenmerken van het schip en de praktische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

**Art. 2.4.3.4. Meldingsplichten**

§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant meldt elke reis tijdens welke hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet voorafgaandelijk aan de door de Koning aangewezen dienst.

De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.

§ 2. De gezagvoerder van het schip dan wel de scheepseigenaar of de exploitant meldt elk geval waarin met het oog op het bestrijden van piraterij vanaf het schip wordt gevuurd of waarbij personen verdacht van piraterij een aanval hebben uitgevoerd of zich aan boord van het schip hebben begeven onverwijld aan het ADCC en aan de Directie Private Veiligheid van de Algemene Directie Veiligheid en Preventie van de FOD Binnenlandse Zaken.

De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.

**Art. 2.4.3.5. Schriftelijke overeenkomst**

§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant sluit, telkens hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet, met deze laatste een schriftelijke overeenkomst welke, onverminderd andere toepasselijke bepalingen, minstens de volgende vermeldingen bevat :

1° de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming, verleend bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad;

2° het verbod op onderaanneming;

3° de verzekering van de burgerlijke en de contractuele aansprakelijkheid van de maritieme veiligheidsonderneming;

4° een uiteenzetting nopens de regels en procedures die de maritieme veiligheidsagenten overeenkomstig het Belgisch recht zullen naleven;

5° een uiteenzetting van de onverminderd andere toepasselijke bepalingen toepasselijke BMP en van de richtsnoeren van de IMO;

6° de verdeling aan boord van het schip van de bevoegdheden tussen de kapitein en het personeel van de maritieme veiligheidsonderneming;

7° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om haar leidinggevend personeel op het schip in kennis te stellen van de buitenlandse en Belgische regelgevingen die op de activiteit van toepassing zijn;

8° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om ervoor te zorgen dat de wapens die zij ten behoeve van haar veiligheidsagenten aan boord van het schip brengt hen op een wettige manier ter beschikking zijn gesteld, en de uiteenzetting van de wijze waarop zij daartoe tewerk zal gaan;

9° de gegevens betreffende het aan boord ingezette personeel, ten einde de evaluatie van de naleving van de door of krachtens de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid bepaalde voorwaarden mogelijk te maken.

De gegevens bedoeld in het eerste lid, 9°, worden aan de door de Koning aangewezen diensten overgezonden ten laatste twee dagen 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.

§ 2. Ingeval de in paragraaf 1 bedoelde overeenkomst geheel of gedeeltelijk onverenigbaar is met deze titel, de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid dan wel andere toepasselijke bepalingen, kan de Koning de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming intrekken bij een besluit genomen na overleg in de Ministerraad.

**Art. 2.4.3.6. Bevoegdheid van de gezagvoerder**

De bevoegdheid van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de kapitein overeenkomstig artikel 4.2.3.1.

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 bepalingen vastgesteld bij de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

**Art. 2.4.3.7. Statut des agents**

Les agents de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire ne sont ni des membres de l'équipage ni des passagers.

**Art. 2.4.3.8. Dérogation au nombre de personnes admises à bord**

Les agents chargés du contrôle de la navigation peuvent, pour l'application du présent titre, accorder des dérogations au nombre maximum de personnes admises à bord du navire, déterminé dans le certificat de navigabilité du navire.

**Art. 2.4.3.9. Reportage**

Le Roi détermine les modalités selon lesquelles le rapportage sur l'application du présent titre doit être effectué.

CHAPITRE 4. — *Passagers clandestins*

**Art. 2.4.4.1. Traitement des passagers clandestins**

§ 1er. Les passagers clandestins trouvés à bord de navires belges ne peuvent être mis au travail, sauf cas d'urgence ou pour des tâches liées à l'entretien de leur hébergement ou à leur subsistance à bord.

§ 2. Les passagers clandestins à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger qui se trouve dans les eaux belges, sont traités dans le plein respect, du droit international applicable, dont la convention relative au statut des réfugiés, conclue à Genève le 28 juillet 1951, des obligations liées à l'accès à la protection internationale, en particulier le principe de non-refoulement, et des droits fondamentaux. La sécurité du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin doivent être pris en considération lors du traitement des passagers clandestins

**Art. 2.4.4.2. Passagers clandestins dans un port belge**

§ 1er. Sans préjudice des règles établies en vertu de l'alinéa 3, si le commandant constate la présence d'un ou plusieurs passagers clandestins à bord de son navire et que celui doit entrer dans un port belge, il en informe le MIK.

Le commandant transmet tous les renseignements et les documents du chaque passager clandestin qui sont utiles pour l'exécution des missions de la Police de la navigation.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, détermine le délai dans lequel l'information, les renseignements et les documents visés au présent paragraphe et les documents qui sont éventuellement en possession du passager clandestin qui doivent être transmis ainsi que les modalités relatives à leur transmission.

§ 2. Il est interdit au passage clandestin de quitter le navire sans l'autorisation préalable de la police de la navigation.

Dès l'arrivée du navire dans le port, la police de la navigation notifie au commandant l'interdiction de débarquement visé à l'alinéa 1er et l'informe des droits et obligations prévus par l'article 2.4.4.1. et par le présent article.

Le commandant prend toutes les mesures nécessaires afin d'éviter que le passager clandestin ne quitte le navire sans l'autorisation préalable de la Police de la navigation sur le territoire belge.

§ 3. Un passager clandestin arrivé par un navire reste sous la responsabilité du commandant.

La police de la navigation peut autoriser le débarquement du passager clandestin en vue de son éloignement lorsque :

1° le passager clandestin est en possession des documents de voyage nécessaires à son éloignement et l'armateur a pris toutes les mesures nécessaires pour garantir celui-ci, conformément au paragraphe 4;

2° l'armateur prouve que les documents de voyage nécessaires à l'éloignement du passager clandestin seront obtenus ainsi que les mesures nécessaires pour garantir celui-ci seront prises dans les plus brefs délais, conformément au paragraphe 4.

La Police de la navigation peut également autoriser le débarquement du passager clandestin, si un éloignement avec le même navire n'est pas indiqué ou est empêché

La Police de la navigation peut ordonner le rembarquement du passager clandestin qui a quitté le navire sans l'autorisation visée à l'alinéa 1er, en rappelant au commandant les obligations prévues au paragrafphe 2.

§ 4. À la demande de la Police de la navigation, l'armateur du navire à bord duquel le passager clandestin est arrivé dans un port belge est tenu de prendre toutes les mesures pour éloigner le passager clandestin vers le pays où celui-ci a été embarqué ou vers un autre pays où le passager clandestin peut être admis.

**Art. 2.4.3.7. Statuut van de agenten**

De zich aan boord van het schip bevindende agenten van de maritieme veiligheidsonderneming zijn noch bemanningsleden, noch passagiers.

**Art. 2.4.3.8. Afwijking van het aantal aan boord toegelaten personen**

De scheepvaartcontroleurs kunnen voor de toepassing van deze titel afwijkingen toestaan van het in het certificaat van deugdelijkheid van het schip bepaalde maximum aantal aan boord toegelaten personen.

**Art. 2.4.3.9. Verslaggeving**

De Koning stelt de modaliteiten vast volgens dewelke de verslaggeving over de toepassing van deze titel dient te gebeuren.

HOOFDSTUK 4. — *Verstekelingen*

**Art. 2.4.4.1. Behandeling van verstekelingen**

§ 1. Verstekelingen aangetroffen aan boord van Belgische schepen kunnen niet worden tewerkgesteld, tenzij in noodgevallen of in verband met taken in verband met het onderhoud van hun accommodatie of hun bevoorrading aan boord.

§ 2. Verstekelingen aan boord van Belgische schepen of van vreemde schepen in Belgische wateren worden met het nodige respect behandeld overeenkomstig het toepasselijke internationale recht, waaronder het Internationaal verdrag betreffende de status van vluchtelingen, ondertekend op 28 juli 1951, te Genève, de verplichtingen betreffende het verzoek tot internationale bescherming, in het bijzonder het beginsel van non-refoulement en de fundamentele rechten. De veiligheid van het schip en de veiligheid en het welzijn van de verstekeling moet in overweging worden genomen bij de behandeling van verstekelingen.

**Art. 2.4.4.2. Verstekelingen in een Belgische haven**

§ 1. Onverminderd de bepalingen in het derde lid, verwittigt de gezagvoerder, indien één of meer verstekelingen worden ontdekt aan boord van een schip dat op weg is naar een Belgische haven, het MIK.

De gezagvoerder maakt voor elke verstekeling alle inlichtingen en documenten over die nuttig zijn voor de uitvoering van de opdrachten van de Scheepvaartpolitie.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de termijn waarin de informatie, de inlichtingen en de documenten bedoeld in deze paragraaf, en de documenten die eventueel in het bezit zijn van de verstekeling, moeten worden doorgestuurd evenals de modaliteiten van het doorsturen.

§ 2 Het is de verstekeling verboden om het schip te verlaten zonder voorafgaandelijke toelating door de Scheepvaartpolitie.

Zodra het schip aankomt in de haven, notificeert de Scheepvaartpolitie het verbod tot ontschepen bedoeld in het eerste lid aan de gezagvoerder en informeert hem van de rechten en plichten bedoeld in artikel 2.4.4.1 en in dit artikel.

De gezagvoerder neemt alle nodige maatregelen om te vermijden dat de verstekeling op Belgisch grondgebied het schip verlaat zonder toelating van de Scheepvaartpolitie.

§ 3. Een verstekeling aangekomen via een schip blijft onder de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

De Scheepvaartpolitie kan toelaten om de verstekeling te ontschepen met het oog op zijn verwijdering, indien :

1° de verstekeling in het bezit is van de nodige reisdocumenten voor verwijdering indien de reder hiertoe alle nodige maatregelen heeft genomen, overeenkomstig paragraaf 4;

2° de reder het bewijs levert dat deze reisdocumenten nodig voor de verwijdering van de verstekeling alsook de maatregelen hiertoe binnen de kortst mogelijke termijn worden bekomen en vervuld, overeenkomstig paragraaf 4

De Scheepvaartpolitie kan eveneens toelaten om de verstekeling te ontschepen, indien een verwijdering met hetzelfde schip niet aangewezen of verhinderd is.

De Scheepvaartpolitie kan bevelen om de verstekeling die zonder de toelating bedoeld in het eerste lid het schip heeft verlaten, opnieuw in te schepen waarbij de gezagvoerder op de verplichtingen vastgelegd in paragraaf 2 wordt gewezen.

§ 4. Op verzoek van de Scheepvaartpolitie moet de reder van het schip waarmee de verstekeling in een Belgische haven is gearriveerd, alle maatregelen nemen om de verstekeling te verwijderen naar het land waar deze ingescheept werd of naar een ander land waar de verstekeling toegelaten kan worden.

Ces mesures doivent être prises en vue d'éloigner le passager clandestin le plus rapidement possible. L'armateur peut demander l'assistance des autorités belges compétentes pour établir des contacts avec des autorités étrangères en vue de préparer et d'organiser cet éloignement et d'obtenir les documents nécessaires à cette fin.

L'armateur informe sans délai la Police de la navigation des mesures qui seront prises et de leur exécution.

§ 5. En cas de non-respect des obligations prévues aux paragraphes 2 et 4 ou si la Police de la navigation considère que les mesures prises pour garantir l'éloignement du passager clandestin sont insuffisantes, la Police de la navigation peut :

1° obliger le commandant du navire de mer de transporter le passager clandestin vers le pays d'embarquement ou dans tout autre pays où il peut être admis;

2° éloigner le passager clandestin, par d'autres moyens, vers le pays d'embarquement ou vers tout autre pays où il peut être admis;

3° ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même armateur, jusqu'à ce que le passager clandestin soit éloigné.

**Art. 2.4.4.3. Passagers clandestins à bord de navires belges**

§ 1er. Si le commandant d'un navire de mer belge constate la présence à bord de son navire d'un ou plusieurs passagers clandestins, il en informe le MIK selon les modalités prévues à l'article 2.4.4.2, § 1er.

§ 2. Le commandant remet le passager clandestin de préférence aux autorités locales compétentes du premier port d'escale. A cet effet, il est fait appel à la collaboration du fonctionnaire consulaire belge, si ce dernier est disponible.

§ 3. Le commandant informe le passager clandestin qu'il a l'obligation de le débarquer dans le premier port d'escale et lui donne l'occasion de faire valoir ses objections à son débarquement dans ce port.

Si le passager clandestin émet des objections à son débarquement dans ce port, il est débarqué dans un port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 2.4.4.1.

§ 4. Si le passager clandestin est débarqué conformément au paragraphe 2, une copie de la déclaration visée au paragraphe 1er est remise aux autorités locales compétentes.

§ 5. Le présent article n'est pas d'application si le premier port d'escale est un port belge.

**Art. 2.4.4.4. Frais**

§ 1er. Les frais d'hébergement, de séjour, de soins de santé et d'éloignement d'un passager clandestin au sens de l'article 2.4.4.2. sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire, sans préjudice du droit de se faire rembourser ces frais par l'État dont le passager clandestin est ressortissant.

Cette obligation s'applique indépendamment du fait que la Police de la navigation ait autorisé le débarquement du passager clandestin ou pas, en application de l'article 2.4.4.2.

Ces frais visés à l'alinéa 1er doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où la Police de la navigation a mis le propriétaire du navire, l'armateur ou l'agent maritime en demeure de payer.

La Police de la navigation peut imposer au commandant ou à l'agent maritime de fournir une caution pour payer ces frais. Dans ce cas, la Police de la navigation peut ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même armateur, jusqu'au moment où la caution est fournie.

§ 2. Les frais d'hébergement, de séjour, de soins de santé et d'éloignement d'un passager clandestin au sens de l'article 2.4.4.3 sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire, sans préjudice du droit de se faire rembourser ces frais par l'État dont le passager clandestin est ressortissant.

Ces frais doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où le fonctionnaire consulaire belge a mis le propriétaire du navire, l'armateur ou son représentant local en demeure de payer.

Deze maatregelen moeten genomen worden met het oogmerk om de verstekeling zo spoedig mogelijk te verwijderen. De reder kan daarbij de bijstand verzoeken van de Belgische bevoegde overheden om contacten te leggen met vreemde overheden, teneinde deze verwijdering voor te bereiden en te organiseren en de nodige documenten daartoe te bekomen.

De reder meldt onverwijld aan de Scheepvaartpolitie de maatregelen die zullen worden genomen en hun uitvoering.

§ 5. In geval de verplichtingen bedoeld in de paragrafen 2 en 4 niet worden nageleefd of indien de Scheepvaartpolitie van oordeel is dat de genomen maatregelen niet voldoende zijn om de verwijdering van de verstekeling te waarborgen, kan de Scheepvaartpolitie :

1° de gezagvoerder van het zeeschip verplichten de verstekeling te vervoeren naar het land waar ingescheept werd of naar een ander land waar de verstekeling toegelaten kan worden;

2° de verstekeling via andere middelen verwijderen naar het land waar ingescheept werd of naar elk land waar de verstekeling toegelaten kan worden;

3° het vertrek van het schip of van een ander schip van dezelfde reder uitstellen, totdat de verstekeling verwijderd is.

**Art. 2.4.4.3. Verstekelingen aan boord van Belgische schepen**

§ 1. Indien de gezagvoerder van een Belgisch zeeschip de aanwezigheid van één of meerdere verstekelingen ontdekt, verwittigt de gezagvoerder het MIK overeenkomstig de modaliteiten vastgesteld in artikel 2.4.4.2, § 1.

§ 2. De gezagvoerder stelt de verstekeling bij voorkeur ter beschikking van de bevoegde lokale autoriteiten van de eerste aanloophaven. Voor die terbeschikkingstelling wordt een beroep gedaan op de medewerking van de Belgische consulaire ambtenaar als deze beschikbaar is.

§ 3. De gezagvoerder informeert de verstekeling van de verplichting om hem te ontschepen in de eerste aanloophaven en geeft hem de mogelijkheid om bezwaar tegen het ontschepen in deze haven in te dienen.

Indien de verstekeling bezwaren heeft ingediend tegen het ontschepen in deze haven, wordt hij ontscheept in een haven waar dit mogelijk is, onverminderd de bepalingen bedoeld in artikel 2.4.4.1.

§ 4. Indien de verstekeling wordt ontscheept overeenkomstig paragraaf 2 wordt een kopie van de verklaring bedoeld in paragraaf 1 aan de bevoegde lokale autoriteiten gegeven.

§ 5. Dit artikel is niet van toepassing indien de eerste aanloophaven van het schip een Belgische haven is.

**Art. 2.4.4.4. Kosten**

§ 1. De kosten van huisvesting, verblijf, gezondheidszorgen en verwijdering van een verstekeling bedoeld in artikel 2.4.4.2. komen ten laste van de scheepseigenaar en de reder, onverminderd het recht deze kosten te verhalen op de Staat waarvan de verstekeling een onderdaan is.

Deze verplichting geldt ongeacht of de Scheepvaartpolitie al dan niet de ontscheping van de verstekeling heeft toegelaten overeenkomstig artikel 2.4.4.2.

De kosten bedoeld in het eerste lid moeten worden betaald binnen de vijftien dagen vanaf de dag waarop de Scheepvaartpolitie de eigenaar, de reder of de scheepsagent heeft aangemaand te betalen.

De Scheepvaartpolitie kan de gezagvoerder of de scheepsagent verplichten een borg te stellen om deze kosten te betalen. De afvaart van het schip of van enig ander schip toebehorende aan dezelfde reder kan door Scheepvaartpolitie verdaagd worden tot de borg is gesteld.

§ 2. De kosten van huisvesting, verblijf, gezondheidszorgen en verwijdering van een verstekeling bedoeld in artikel 2.4.4.3. komen ten laste van de scheepseigenaar en de reder, onverminderd het recht deze kosten te verhalen op de Staat waarvan de verstekeling een onderdaan is

Deze kosten moeten worden betaald binnen de vijftien dagen vanaf de dag waarop de consulaire ambtenaar de eigenaar of de reder of zijn lokale vertegenwoordiger heeft aangemaand te betalen.

CHAPITRE 5. — *Infractions maritimes*

*Section 1er.* — Dispositions générales

**Art. 2.4.5.1. Notions**

Dans le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « infractions maritimes » : les fautes de discipline maritimes et les délits maritimes;

2° « faute de discipline maritime » : un fait interdit par l'article 2.4.5.3;

3° « délit maritime » : un fait interdit par les articles 2.4.5.4 à 2.4.5.48.

**Art. 2.4.5.2. Application internationale et matérielle**

§ 1er. À l'exception des articles 2.4.5.35, 2.4.5.41, 2.4.5.42, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait sont exclusivement applicables aux infractions maritimes commises à bord de ou en relation avec des navires de mer utilisés ou destinés à des fins professionnelles.

§ 2. Sauf dérogation expresse, le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent à toute personne qui se trouve à bord d'un navire de mer belge en exécution d'un contrat d'engagement maritime, quelle que soit sa nationalité ou celle de son employeur. Ces personnes y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord du navire de mer, jusqu'à la fin de leur contrat de travail.

§ 3. Le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent également aux personnes autorisées à bord en vue d'effectuer le voyage. Les passagers sont assujettis à ces dispositions pendant le temps de leur séjour à bord d'un navire de mer belge. Ils sont à tout moment libres de quitter le navire, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un délit ou d'un crime.

§ 4. En cas de perte du navire, pour quelque raison que ce soit, les hommes d'équipage continuent d'être assujettis au présent titre et aux dispositions du livre 4 qui y ont trait, jusqu'à leur retour en Belgique ou dans le pays d'embarquement.

§ 5. Par dérogation des paragraphes 2, 3 et 4, les articles 2.4.5.10, 2.4.5.11, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.21, 2.4.5.22, § 2 et 3, 2.4.5.23, 2.4.5.24, 2.4.5.25, 2.4.5.33, 2.4.5.34, 2.4.5.41, 2.4.5.44, 2.4.5.45 et 2.4.5.46 s'appliquent à tout individu.

*Section 2.* — Interdictions

**Art. 2.4.5.3. Fautes de discipline maritimes**

Il est interdit aux hommes d'équipage de commettre les fautes de discipline maritimes suivantes :

1° la désobéissance commune;

2° ne pas prendre son poste à temps;

3° le manque au quart;

4° le défaut de vigilance pendant le quart;

5° l'ivresse ou un état similaire suite à la consommation de stupéfiants ou de médicaments en service, sans désordre;

6° les disputes en mer ou en service;

7° l'absence irrégulière du bord;

8° l'embarquement clandestin de boissons alcoolisées, de stupéfiants ou de médicaments à bord;

9° la dégradation volontaire de matériel du bord;

10° l'emploi sans autorisation du matériel du bord;

11° le manque de respect aux autres.

**Art. 2.4.5.4. Ivresse avec désordre**

Il est interdit à quiconque à bord ou en service d'être en état d'ivresse ou dans un état similaire, suite à l'usage de stupéfiants ou de médicaments, et, ce faisant, de perturber l'ordre.

**Art. 2.4.5.5. Allumer des feux**

Il est interdit à quiconque d'allumer des feux à bord dans les lieux où cela est interdit, et de circuler dans lesdits lieux avec du feu ou des objets ou substances pouvant causer un incendie.

**Art. 2.4.5.6. Destruction du matériel du bord**

Il est interdit à quiconque de détruire, mettre hors d'usage ou abandonner volontairement du matériel du bord.

HOOFDSTUK 5. — *Scheepvaartvergrijpen*

*Afdeling 1.* — Algemene bepalingen

**Art. 2.4.5.1. Begrippen**

In dit hoofdstuk en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :

1° "scheepvaartvergrijpen" : de scheepvaartvergrijpen en de scheepvaartmisdrijven;

2° "scheepvaarttuchtvergrijp" : een feit verboden bij artikel 2.4.5.3;

3° scheepvaartmisdrijf" : een feit verboden bij de artikelen 2.4.5.4 tot 2.4.5.48.

**Art. 2.4.5.2. Internationale en materiële toepassing**

§ 1. Met uitzondering van de artikelen 2.4.5.35, 2.4.5.41, 2.4.5.42, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 zijn dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 uitsluitend van toepassing op scheepvaartvergrijpen gepleegd aan boord van of in verband met zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijkingen, zijn deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 van toepassing op alle personen die zich, in uitvoering van hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, aan boord bevinden van een Belgisch zeeschip, ongeacht hun nationaliteit of die van hun werkgever. Voor die personen zijn ze van toepassing vanaf het tijdstip vastgesteld voor de aanvang van hun dienst aan boord van het zeeschip tot het einde van hun arbeidsovereenkomst.

§ 3. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 zijn eveneens van toepassing op alle personen die aan boord zijn toegelaten om de reis mee te maken. De passagiers vallen onder die bepalingen gedurende hun verblijf aan boord van een Belgisch zeeschip. Zij mogen het schip te allen tijde verlaten, behalve wanneer zij aan boord worden gehouden om als dader of medeplichtige van een wanbedrijf of misdaad aan het gerecht te worden overgeleverd.

§ 4. Ingeval het schip, om gelijk welke reden, verloren gaat, blijven de schepelingen aan deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 onderworpen tot bij hun terugkeer in België of in het land van inscheping.

§ 5. In afwijking van de paragrafen 2, 3 en 4 zijn de artikelen 2.4.5.10, 2.4.5.11, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.21, 2.4.5.22, § 2 en 3, 2.4.5.23, 2.4.5.24, 2.4.5.25, 2.4.5.33, 2.4.5.34, 2.4.5.41, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 van toepassing op eenieder.

*Afdeling 2.* — Verbodsbepalingen

**Art. 2.4.5.3. Scheepvaarttuchtvergrijpen**

Het is de schepelingen verboden zich schuldig te maken aan de volgende scheepvaarttuchtvergrijpen :

1° gewone ongehoorzaamheid;

2° niet tijdig op zijn post zijn;

3° afwezigheid tijdens de wacht;

4° gebrek aan waakzaamheid op de wacht;

5° dronkenschap of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen of van geneesmiddelen tijdens de dienst, zonder rustverstoring;

6° twist op zee of tijdens de dienst;

7° onregelmatige afwezigheid van boord;

8° tersluiks aan boord brengen van alcoholische dranken, verdovende middelen of geneesmiddelen;

9° opzettelijke beschadiging van scheepsmateriaal;

10° gebruik van scheepsmateriaal zonder toelating;

11° oneerbiedigheid jegens anderen.

**Art. 2.4.5.4. Dronkenschap met rustverstoring**

Het is eenieder verboden zich aan boord of tijdens de dienst te bevinden in een staat van dronkenschap en een soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende middelen of geneesmiddelen en daardoor de rust te verstoren.

**Art. 2.4.5.5. Maken van vuur**

Het is eenieder verboden op plaatsen aan boord waar zulks verboden is vuur te maken, alsook die plaatsen te betreden met vuur of met voorwerpen of stoffen die brand kunnen veroorzaken.

**Art. 2.4.5.6. Vernieling van scheepsmaterieel**

Het is eenieder verboden scheepsmaterieel opzettelijk te vernielen, onbruikbaar te maken of achter te laten.

**Art. 2.4.5.7. Dégradation du matériel du bord**

Il est interdit au commandant et aux officiers de volontairement dégrader ou laisser dégrader du matériel du bord.

**Art. 2.4.5.8. Embarquement d'objets interdits**

Il est interdit à quiconque d'embarquer ou de détenir à bord, ou encore de débarquer, à l'insu du commandant et du propriétaire de navire ou de l'armateur, des objets ou substances dont la saisie constituerait le propriétaire du navire ou l'armateur en frais et dommages.

Le commandant pourra saisir les objets ou substances visés à l'alinéa premier, dès qu'il aura connaissance de leur présence à bord, en vue de les remettre à l'autorité compétente dans le premier port.

**Art. 2.4.5.9. Contrebande**

Il est interdit à quiconque d'embarquer, de débarquer ou de permettre l'embarquement ou le débarquement de marchandises de contrebande.

**Art. 2.4.5.10. Vol**

Il est interdit à quiconque de commettre un vol à bord.

**Art. 2.4.5.11. Mise hors d'usage des vivres**

Il est interdit à quiconque de mettre volontairement hors d'usage des vivres qui se trouvent à bord ou sont destinés à une utilisation à bord.

**Art. 2.4.5.12. Abandon de poste**

§ 1er. Il est interdit à tout homme d'équipage étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, de quitter son poste avant d'avoir été relevé.

§ 2. Il est interdit à tout homme d'équipage qui est chargé d'une des responsabilités définies au paragraphe 1er d'être absent du bord, de sorte à ne pas pouvoir exécuter les tâches en question.

§ 3. Il est interdit à quiconque d'inciter ou d'encourager à commettre, par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, même en dehors du territoire belge, les délits maritimes visés aux paragraphes 1er et 2.

**Art. 2.4.5.13. Abandonnement du navire par le commandant**

Hormis en cas de force majeure ou d'autorisation, il est interdit au commandant d'abandonner son navire lorsque son contrat d'engagement maritime est encore en cours.

**Art. 2.4.5.14. Désobéissance**

Il est interdit aux personnes embarquées, y compris aux officiers, de refuser d'obéir aux ordres donnés par le commandant ou en son nom par un officier, en vue du salut et de la sécurité du navire et des personnes embarquées.

**Art. 2.4.5.15. Rébellion**

Il est interdit à quiconque de commettre une rébellion contre le commandant ou contre un officier, telle que qualifiée par l'article 269 du Code pénal.

Les actes de résistance du commandant et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

**Art. 2.4.5.16. Diffamation**

Il est interdit à toute personne embarquée d'outrager par paroles, faits, gestes ou menaces, le commandant, un officier, un membre du personnel de la Police de la navigation ou du Contrôle de la navigation ou un fonctionnaire belge dans l'exercice de leurs fonctions ou à cette occasion.

**Art. 2.4.5.17. Coups**

Il est interdit à toute personne embarquée de frapper l'une des personnes spécifiées à l'article 2.4.5.16 dans l'exercice de leurs fonctions ou à cette occasion.

**Art. 2.4.5.18. Complot**

Il est interdit à quiconque de faire partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du commandant.

On entend par complot, la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

Les actes de résistance du commandant et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

**Art. 2.4.5.7. Beschadiging van scheepsmaterieel**

Het is de gezagvoerder en de officieren verboden opzettelijk scheepsmaterieel te beschadigen of te laten beschadigen.

**Art. 2.4.5.8. Aan boord brengen van verboden voorwerpen**

Het is eenieder verboden buiten weten van de gezagvoerder en de scheepseigenaar of de reder, voorwerpen of stoffen aan boord te brengen of te hebben, dan wel voorwerpen of stoffen van boord te brengen, waarvan de inbeslagneming voor de scheepseigenaar of de reder kosten kan meebrengen.

Zodra hij kennis heeft van de aanwezigheid ervan aan boord mag de gezagvoerder de in het eerste lid bedoelde voorwerpen of stoffen in verzekerde bewaring nemen ten einde ze in de eerste haven af te geven aan de bevoegde overheid.

**Art. 2.4.5.9. Smokkel**

Het is eenieder verboden smokkelwaar in te schepen of te ontschepen of dit te laten doen.

**Art. 2.4.5.10. Diefstal**

Het is eenieder verboden aan boord diefstal te plegen.

**Art. 2.4.5.11. Onbruikbaar maken van levensmiddelen**

Het is eenieder verboden opzettelijk levensmiddelen onbruikbaar te maken die zich aan boord bevinden of voor het gebruik aan boord bestemd zijn.

**Art. 2.4.5.12. Postverlating**

§ 1. Het is de schepelingen die aan het roer of op de uitkijk staan of zich op een bedienings- of wachtpost bevinden verboden hun post te verlaten alvorens te zijn afgelost.

§ 2. Het is de schepelingen wie een van de in paragraaf 1 bedoelde verantwoordelijkheden is opgedragen verboden van boord afwezig te zijn zodat zij de betrokken taken niet kunnen uitvoeren.

§ 3. Het is eenieder verboden door giften, beloften, bedreigingen, misbruik van gezag of macht, schuldige kuiperijen of arglistigheden, zelfs buiten het grondgebied van België, tot de in de paragrafen 1 en 2 bedoelde scheepvaartmisbedrijven aan te zetten of tot het plegen ervan aan te moedigen.

**Art. 2.4.5.13. Scheepsverlating door de gezagvoerder**

Behoudens overmacht of machtiging is het de gezagvoerder verboden zijn schip te verlaten terwijl zijn arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst nog loopt.

**Art. 2.4.5.14. Ongehoorzaamheid**

Het is de opvarenden, met inbegrip van de officieren, verboden te weigeren te gehoorzamen aan de bevelen die door de gezagvoerder of, in diens naam, door een officier worden gegeven met het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en zijn opvarenden.

**Art. 2.4.5.15. Weerspannigheid**

Het is eenieder verboden tegenover de gezagvoerder of een officier weerspannigheid te plegen zoals omschreven in artikel 269 van het Strafwetboek.

Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

**Art. 2.4.5.16. Smaad**

Het is de opvarenden verboden de gezagvoerder, een officier, een personeelslid van de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole of een Belgische ambtenaar tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun opdrachten, te smaden door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

**Art. 2.4.5.17. Slagen**

Het is de opvarenden verboden een van de in artikel 2.4.5.16 genoemde personen tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun opdrachten slagen toe te brengen.

**Art. 2.4.5.18. Samenspanning**

Het is eenieder verboden deel te nemen aan een samenspanning tegen de veiligheid, de vrijheid of het gezag van de gezagvoerder.

Onder samenspanning wordt verstaan het besluit om aldus te handelen na beraming door verscheidene personen, waaronder ten minste twee opvarenden.

Met inachtneming van de omstandigheden kunnen de daden van verzet van de gezagvoerder en van de hem trouw gebleven personen worden beschouwd als wettige verdediging.

**Art. 2.4.5.19. Abus d'autorité**

§ 1er. Il est interdit au commandant, aux officiers et à toute autre personne investie d'une autorité à bord d'abuser de leur autorité ou d'ordonner, autoriser ou tolérer tel abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée.

§ 2. Il est interdit au commandant, aux officiers et à toute autre personne investie d'une autorité à bord de se rendre coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée.

§ 3. Il est interdit au commandant d'user, de faire ou de laisser user de violence, sans motifs légitimes, dans l'exercice de ses fonctions ou à cette occasion.

**Art. 2.4.5.20. Usurpation du commandement**

Il est interdit au commandant de favoriser l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction du navire ou de consentir à n'être que porteur d'expédition.

**Art. 2.4.5.21. Commandement illicite**

§ 1er. Il est interdit à quiconque de prendre indûment le commandement d'un navire ou d'exercer indûment des tâches pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis.

§ 2. Il est interdit au propriétaire du navire et à l'armateur de se rendre complices des faits prévus à l'alinéa 1er.

**Art. 2.4.5.22. Embarquement illicite**

§ 1er. Il est interdit au commandant d'embarquer ou de débarquer irrégulièrement un homme d'équipage ou un passager à son bord.

§ 2. Il est interdit à quiconque de se trouver sans le consentement préalable du commandant à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger dans les eaux belges, pour autant que dans ce dernier cas l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux belges.

§ 3. Il est interdit de favoriser, par quelque moyen que ce soit, l'embarquement ou le débarquement d'une personne visée au paragraphe 2, ou de favoriser ou de taire son séjour à bord d'un navire.

**Art. 2.4.5.23. Débarquement illicite**

Il est interdit au commandant d'un navire qui accoste dans un port belge ou y séjourne, de débarquer, sans l'autorisation de la Police de la navigation, une personne se trouvant à bord de son navire sans son consentement préalable ou qui n'est pas munie des documents requis pour être admise en territoire belge.

**Art. 2.4.5.24. Accostage ou amarrage illicite**

Il est interdit à quiconque d'accoster ou d'amarrer un autre navire au navire avant l'arrivée dans un port ou à un autre poste de mouillage et en dépit de l'interdiction du commandant ou d'un officier mandaté par ce dernier, sauf en qualité de membre du personnel des pouvoirs publics dans l'exercice de sa fonction.

**Art. 2.4.5.25. Vente d'alcool**

Il est interdit aux fournisseurs non-agréés par le commandant du navire de distribuer ou de vendre des boissons alcoolisées soit à l'équipage, soit à toute autre personne se trouvant à bord.

**Art. 2.4.5.26. Abandonnement de malades et blessés**

§ 1er. Il est interdit au commandant de laisser à terre à l'étranger, sans en aviser les fonctionnaires consulaires ou, à défaut, l'autorité locale, un homme d'équipage malade ou blessé, et de ne pas lui procurer, lorsqu'il y est tenu, le moyen d'assurer son traitement ou son rapatriement.

§ 2. Il est interdit au commandant de laisser à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager malade ou blessé, et de ne pas en aviser les fonctionnaires consulaires, ou, à défaut, l'autorité locale.

**Art. 2.4.5.27. Appareillage sans vivres suffisants**

Il est interdit au commandant d'appareiller sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins des personnes embarquées.

**Art. 2.4.5.28. Embarquement de vivres inadéquats**

Il est interdit au commandant d'embarquer pour la consommation des personnes embarquées des comestibles, denrées, boissons ou substances falsifiés, gâtés ou corrompus.

**Art. 2.4.5.29. Opposition à l'inspection**

Il est interdit au commandant de s'opposer ou de faire obstacle aux visites à bord des membres des fonctionnaires chargés du contrôle des approvisionnements ou à l'accomplissement de leur mission.

**Art. 2.4.5.19. Misbruik van gezag**

§ 1. Het is de gezagvoerder, de officieren en alle andere aan boord met gezag beklede personen verboden misbruik te maken van hun gezag dan wel zodanig misbruik op te leggen, toe te laten of te dulden ten opzichte van een opvarende.

§ 2. Het is de gezagvoerder, de officieren of alle andere aan boord met gezag beklede personen eveneens verboden zich jegens een opvarende schuldig te maken aan smaad door woorden, daden, gebaren of bedreigingen.

§ 3. Het is de gezagvoerder verboden tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van zijn opdrachten zonder wettige reden geweld te gebruiken, te doen of te laten gebruiken.

**Art. 2.4.5.20. Aanmatiging van gezag**

Het is de gezagvoerder verboden te bevorderen dat een ander zich het gezag met betrekking tot het besturen en het voeren van het schip aanmatigt of erin toe te stemmen slechts gezagvoerder in naam te zijn.

**Art. 2.4.5.21. Wederrechtelijke bevelvoering**

§ 1. Het is eenieder verboden wederrechtelijk het bevel te voeren over een schip of aan boord wederrechtelijk een taak te verrichten waarvoor een diploma of een vergunning is vereist.

§ 2. Het is de scheepseigenaar en de reder verboden zich aan de in het eerste lid bedoelde feiten medeplichtig te maken.

**Art. 2.4.5.22. Wederrechtelijke inscheping**

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden op onregelmatige wijze hetzij een schepeling in te schepen of te ontschepen, hetzij een passagier aan boord te nemen.

§ 2. Het is eenieder verboden zich zonder voorafgaande toestemming van de gezagvoerder aan boord van een Belgisch schip te bevinden en zich in de Belgische wateren aan boord van een vreemd schip te bevinden, voor zover, in dit laatste geval, de inscheping of ontscheping in de Belgische wateren heeft plaatsgehad.

§ 3. Het is verboden op welke wijze ook de inscheping of de ontscheping van een persoon bedoeld in de tweede paragraaf of diens verblijf aan boord te bevorderen of diens verblijf aan boord te verzwijgen.

**Art. 2.4.5.23. Wederrechtelijke ontscheping**

Het is de gezagvoerders van schepen die aanleggen in een Belgische haven of er verblijven verboden zonder toestemming van de Scheepvaartpolitie iemand te ontschepen die zich zonder zijn voorafgaande toestemming aan boord bevindt of die niet voorzien is van de documenten vereist voor toelating tot het Belgisch grondgebied.

**Art. 2.4.5.24. Wederrechtelijk langszij komen of aanmeren**

Het is eenieder verboden voor de aankomst in een haven of op een ankerplaats en ondanks het verbod van de gezagvoerder of van een door deze gemachtigd officier langszij te komen, of een ander schip aan het schip te meren, tenzij als personeelslid van de overheid in de uitoefening van zijn functie.

**Art. 2.4.5.25. Alcoholverkoop**

Het is verboden voor leveranciers die niet door de gezagvoerder zijn aangesteld op een schip alcoholische drank uit te delen of te verkopen aan de bemanning of aan enig ander persoon.

**Art. 2.4.5.26. Achterlating van zieken en gewonden**

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden een zieke of gewonde schepeling in het buitenland achter te laten, zonder de consulaire ambtenaren of, zo die er niet zijn, de plaatselijke overheid daarvan kennis te geven, en hem niet de nodige middelen voor zijn behandeling of repatriëring te verschaffen, wanneer hij daartoe gehouden is.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden een zieke of gewonde passagier achter te laten voordat deze zijn haven van bestemming heeft bereikt, en daarvan geen kennis te geven aan de consulaire ambtenaren of, zo die er niet zijn, aan de plaatselijke overheid.

**Art. 2.4.5.27. Vertrek zonder voldoende levensmiddelen**

Het is de gezagvoerder verboden zee te kiezen zonder voldoende levensmiddelen voor de opvarenden aan boord te hebben.

**Art. 2.4.5.28. Inscheping van ongeschikte levensmiddelen**

Het is de gezagvoerder verboden voor verbruik door de opvarenden vervalste, beschadigde of bedorven eet- of voedingswaren, dranken of andere stoffen in te schepen.

**Art. 2.4.5.29. Verzet tegen inspectie**

Het is de gezagvoerder verboden zich te verzetten tegen het inspectiebezoek aan boord van de ambtenaren belast met de controle van de voorraden, of tegen de vervulling van hun opdrachten, of hen hierbij te hinderen.

**Art. 2.4.5.30. Désobéissance envers les autorités**

Le commandant doit obéir aux ordres des fonctionnaires belges, des contrôleurs de la navigation ou des membres du personnel de la Police de la Navigation.

**Art. 2.4.5.31. Manque de marques extérieures**

§ 1er. Il est interdit au commandant de commander un navire qui ne porte pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements.

§ 2. Il est interdit au commandant de volontairement effacer, altérer ou masquer les marques visées au paragraphe 1er.

**Art. 2.4.5.32. Infraction relative aux livres de bord**

Il est interdit au commandant d'enfreindre les réglementations relatives à la mise à jour des livres de bord.

**Art. 2.4.5.33. Remise et rédaction de faux documents de bord**

Il est interdit à quiconque de se faire remettre ou de faire dresser des documents de bord au moyen de fausses déclarations ou de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées.

**Art. 2.4.5.34. Contrefaçon ou falsification de livrets marins**

Il est interdit à quiconque de contrefaire ou de falsifier un livret marin ou un document similaire et de faire usage d'un livret marin ou d'un document similaire contrefait ou falsifié.

**Art. 2.4.5.35. Non-assistance à personne en danger**

§ 1er. Sans préjudice de l'article 10.1 de la Convention sur l'Assistance 1989, il est interdit au commandant d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré, de même qu'au commandant d'un navire dans un cas auquel s'applique le chapitre 5 du titre 7 du présent livre, de ne pas prêter assistance à quiconque en danger de disparaître en mer, pour autant qu'il puisse le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes embarquées.

§ 2. Sans préjudice de l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910, il est interdit au commandant d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré, de même qu'au commandant d'un navire dans un cas auquel s'applique le chapitre 2 du titre 7 du présent livre, après un abordage :

1° de ne pas prêter assistance à l'autre navire, son équipage ou ses passagers, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes embarquées;

2° d'omettre de faire connaître à l'autre navire dans la mesure du possible le nom et le port d'attache de son navire, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

**Art. 2.4.5.36. Abandonnement du navire en danger par le commandant**

§ 1er. Il est interdit au commandant d'abandonner, sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux hommes d'équipage, son navire pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger.

§ 2. Il est interdit au commandant de négliger, en abandonnant son navire pour cause de danger, de sauver par tous les moyens disponibles les personnes embarquées.

§ 3. Il est interdit au commandant forcé d'abandonner son navire de ne pas rester à bord le dernier.

**Art. 2.4.5.37. Vente du navire**

Il est interdit au commandant de vendre le navire dont la conduite lui était confiée, sans autorisation.

**Art. 2.4.5.38. Détournement du navire**

Il est interdit au commandant de détourner le navire dont il a été chargé de la conduite, dans une intention frauduleuse à son profit.

**Art. 2.4.5.39. Jet, destruction d'objets et fausse route**

Il est interdit au commandant, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, de jeter à la mer ou de détruire, sans nécessité, tout ou partie de la cargaison, des vivres ou effets du bord, ou de faire fausse route.

**Art. 2.4.5.40. Échouement intentionnel et autres dommages**

§ 1er. Il est interdit au commandant d'échouer, de détruire ou de perdre, dans une intention criminelle, le navire dont il a la conduite, ou de gravement l'endommager par tout moyen autre que l'incendie.

§ 2. Il est interdit aux personnes embarquées autres que le commandant de commettre les faits visés au paragraphe 1er.

**Art. 2.4.5.30. Ongehoorzaamheid tegenover de overheid**

De gezagvoerder moet gehoorzamen aan de bevelen van de Belgische ambtenaren, de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie.

**Art. 2.4.5.31. Ontbreken van uiterlijke kentekens**

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden het bevel te voeren over een schip dat niet is voorzien van de bij de reglementen vereiste uiterlijke kentekens.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden de in de eerste paragraaf bedoelde kentekens opzettelijk uit te wissen, te wijzigen of te bedekken.

**Art. 2.4.5.32. Overtreding in verband met scheepsboeken**

Het is de gezagvoerder verboden de reglementen betreffende het bijhouden van de scheepsboeken te overtreden.

**Art. 2.4.5.33. Afgifte en opmaak van valse scheepspapieren**

Het is eenieder verboden zich scheepspapieren te doen afgeven of er te doen opmaken aan de hand van valse verklaringen of van stukken in de wetenschap dat zij vervalst of onjuist zijn.

**Art. 2.4.5.34. Namaking en vervalsing van zeemansboeken**

Het is eenieder verboden een zeemansboek of een soortgelijk document na te maken of te vervalsen en van een nagemaakt of vervalst zeemansboek of soortgelijk document gebruik te maken.

**Art. 2.4.5.35. Schuldig verzuim**

§ 1. Onverminderd artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989 is het de gezagvoerder van een schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft, evenals de gezagvoerder van een schip in een geval waarop hoofdstuk 5 van titel7 van dit boek van toepassing is, verboden na te laten hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden.

§ 2. Onverminderd artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 is het de gezagvoerder van een schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft, evenals de gezagvoerder van een schip in een geval waarop hoodstuk 2 van titel 7 van dit boek van toepassing is, verboden na een aanvaring :

1° geen hulp te bieden aan het andere schip, de bemanning en de passagiers, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden;

2° te verzuimen aan het andere schip in de mate van het mogelijke de naam en de thuishaven van zijn eigen schip op te geven, alsook de plaatsen vanwaar het komt en waarheen het gaat.

**Art. 2.4.5.36. Scheepsverlating door de gezagvoerder bij gevaar**

§ 1. Buiten noodzaak is het de gezagvoerder verboden, zonder zich te beraden met de officieren of de voornaamste schepelingen, gedurende de reis zijn schip te verlaten terwijl het in gevaar verkeert.

§ 2. Het is de gezagvoerder verboden bij het verlaten van zijn schip wegens gevaar na te laten alle beschikbare middelen aan te wenden om de opvarenden te redden.

§ 3. Het is de gezagvoerder die genoodzaakt is zijn schip te verlaten verboden niet als laatste van boord te gaan.

**Art. 2.4.5.37. Verkoop van het schip**

Het is de gezagvoerder verboden zonder machtiging het door hem gevoerde schip te verkopen.

**Art. 2.4.5.38. Verduistering van het schip**

Het is de gezagvoerder verboden het door hem gevoerde schip te verduisteren met het oogmerk zich wederrechtelijk te bevoordelen.

**Art. 2.4.5.39. Overboord gooien, vernieling van voorwerpen en koersafwijking**

Het is de gezagvoerder verboden met misdadig opzet of met het oogmerk om te schaden, buiten noodzaak, de lading, de scheepsvoorraad of de scheepsbehoeften geheel of gedeeltelijk overboord te gooien of te vernielen, dan wel van zijn koers af te wijken.

**Art. 2.4.5.40. Opzettelijke stranding en andere beschadigingen**

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden het door hem gevoerde schip met misdadig opzet te doen stranden, te vernielen of te doen verloren gaan of het zwaar te beschadigen anders dan door brandstichting.

§ 2. Het is andere opvarenden dan de gezagvoerder verboden de in de eerste paragraaf bedoelde feiten te plegen.

§ 3. Il est interdit à quiconque de tirer profit des faits visés au paragraphe 1er ayant connaissance du caractère volontaire de ces faits.

§ 4. Il est interdit de provoquer ou d'encourager les faits visés au paragraphe 1er ou au paragraphe 2 dans une intention criminelle.

**Art. 2.4.5.41. Cession du navire à des pirates**

§ 1er . Il est interdit au commandant de livrer volontairement son navire à un groupe de pirates.

§ 2. Il est interdit aux hommes d'équipage de livrer le navire à un groupe de pirates contre le gré du commandant.

**Art. 2.4.5.42. Navigation de course et de guerre**

§ 1er. Il est interdit au propriétaire et à l'armateur d'un navire belge de l'armer ou de le laisser armer en course ou en guerre.

§ 2. Il est interdit à tout homme d'équipage de prêter sciemment ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre.

Titre 5. — MER ET PORTS

CHAPITRE 1er. — *Dispositions générales*

**Art. 2.5.1.1. Autre réglementation**

Le présent titre s'applique sans préjudice de :

1° la loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans la mer territoriale;

2° la loi du 12 avril 1957 autorisant le Roi à prescrire des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques de la mer;

3° la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

4° la loi du 10 octobre 1978 portant établissement d'une zone de pêche de la Belgique;

5° 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;

6° la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

7° la loi du 17 août 2013 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.

**Art. 2.5.1.2. Compétence de réglementation**

Le Roi règle la police et la navigation dans la mer territoriale belge.

CHAPITRE 2. — *Sûreté*

*Section 1er.* — Dispositions générales

**Art. 2.5.2.1. Règlement ISPS et Directive ISPS**

Le présent titre prévoit l'exécution du Règlement ISPS et la transposition de la Directive ISPS.

**Art. 2.5.2.2. Notions**

Dans la présente section, dans les dispositions du le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend 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° « 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;

3° « 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;

4° « port » : toute étendue déterminée de terre et d'eau, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, qui constitue un ensemble spatial, économique ou fonctionnel;

5° « zone de sûreté portuaire » : toute zone dans un port essentielle pour une sûreté maritime sur la base d'une évaluation de sécurité spécifique;

§ 3. Het is eenieder verboden om uit handelingen als omschreven in de eerste paragraaf voordeel te trekken, wetende dat die handelingen opzettelijk zijn gepleegd.

§ 4. Het is verboden met misdadig opzet handelingen als omschreven in de eerste of tweede paragraaf uit te lokken of ertoe aan te zetten.

**Art. 2.4.5.41. Overdracht van het schip aan piraten**

§ 1. Het is de gezagvoerder verboden zijn schip opzettelijk in de macht van een piratengroep te brengen.

§ 2. Het is de schepelingen verboden het schip tegen de wil van de gezagvoerder in de macht van een piratengroep te brengen.

**Art. 2.4.5.42. Kaap- en oorlogsvaart**

§ 1. Het is de eigenaar en de reder van een Belgisch schip verboden het uit te rusten of te laten uitrusten voor de kaapvaart of de oorlog.

§ 2. Het is de schepelingen verboden wetens en willens hun diensten te verlenen aan een wederrechtelijk voor de kaapvaart of de oorlog uitgerust schip.

Titel 5. — ZEE EN HAVENS

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

**Art. 2.5.1.1. Andere regelgeving**

Deze titel geldt onverminderd :

1° de wet van 19 augustus 1891 betreffende de zeevisserij in de territoriale zee;

2° de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee;

3° de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;

4° de wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone;

5° de wet van 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;

6° de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

7° de wet van 17 augustus 2013 betreffende de prospectie, de exploratie en de exploitatie van de rijkdommen van de zee- en oceaanbodem en de ondergrond ervan voorbij de grenzen van de nationale rechtmacht.

**Art. 2.5.1.2. Reglementeringsbevoegdheid**

De Koning regelt de politie en de scheepvaart in de Belgische territoriale zee.

HOOFDSTUK 2. — *Beveiliging*

*Afdeling 1.* — Algemene bepalingen

**Art. 2.5.2.1. ISPS-Verordening en ISPS-Richtlijn**

Deze titel voorziet in de uitvoering van de ISPS-Verordening en in de omzetting van de ISPS-Richtlijn.

**Art. 2.5.2.2. Begrippen**

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "maritieme beveiliging" : de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die schepen, havenfaciliteiten en havens moeten beschermen tegen dreigingen van veiligheidsincidenten en opzettelijke ongeoorloofde acties;

2° "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;

3° "havenfaciliteit" : een locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt; daartoe behoren in voorkomende gevallen ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee;

4° "haven" : elk uit land en water bestaand gespecificeerd gebied met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee die een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel vormen;

5° "havenbeveiligingszone" : elk voor specifieke maritieme beveiliging, op basis van een veiligheidsbeoordeling, relevant gebied binnen een haven;

6° « gestionnaire du port » : l'organisme qui, parllèllement ou non à d'atures activités, qui est chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port, y compris de la coordination et du contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné; l'autorité du port peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports;

7° « agent de sécurité de l'installation portuaire » : l'agent de sécurité tel que visé à l'annexe II, partie A, point 17 du Règlement ISPS;

8° « 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;

9° « 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;

10° « DGCC » : la Direction Générale Centre de Crise du SPF Intérieur;

11° « 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;

12° « ministre » : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions.

**Art. 2.5.2.3. Application spatiale**

§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux ports dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.

§ 2. Les coordonnées du territoire visés au § 1er sont fixées par le Roi, en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.

Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.

§ 3. Le présent titre ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.

Section 2. — *Autorités*

Sous-Section *1er.* — Autorité Nationale de Sûreté Maritime

**Art. 2.5.2.4. Création et tâches**

§ 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 telle que visée à l'article 2.6 du Règlement ISPS, d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.7 du Règlement ISPS et de point de contact pour la sûreté portuaire telle que visé à l'article 3.4 de la Directive ISPS.

§ 3. L'Autorité Nationale de 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 telles que visées à l'article 2.5.2.7 ainsi que de contrôler leur application;

3° la coordination générale des mesures pour la mise en œuvre 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'OMI 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 au présent titre, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

6° "havenbeheerder" : elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van een haven, met inbegrip van het coördineren en controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten; het havenbestuur kan verscheidene afzonderlijke organen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;

7° "veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit" : de veiligheidsbeambte zoals bedoeld in bijlage II, deel A, punt 17 van de ISPS-Verordening;

8° "veiligheidsincident" : iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, een havenfaciliteit of een haven;

9° "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;

10° "ADCC" : de Algemene Directie Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;

11° "OCAD" : het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse zoals opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;

12° "minister" : de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit.

**Art. 2.5.2.3. Ruimtelijke toepassing**

§. 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op elke haven waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.

§. 2. De coördinaten van het gebied bedoeld in § 1 worden vastgesteld door de Koning, in voorkomend geval rekening houdend met de informatie uit de veiligheidsbeoordeling.

Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van de ISPS-Verordening, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.

§ 3. Deze titel is niet van toepassing op militaire installaties in havens.

Afdeling 2. — *Autoriteiten*

Onderafdeling *1.* — Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

**Art. 2.5.2.4. Instelling en taken**

§ 1. Er wordt een Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging opgericht.

§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging fungeert als de instantie voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.6 van de ISPS-Verordening, als de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.7 van de ISPS-Verordening en als de instantie voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.4 van de ISPS-Richtlijn.

§ 3. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :

1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;

2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging als bedoeld in artikel 2.5.2.7, alsook de controle op de naleving ervan;

3° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;

4° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging en aan bevoegde overheden;

5° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;

6° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;

7° het verlenen of intrekken van het certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie";

8° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-Code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;

9° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop deze Titel van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;

10° 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 ministre 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 ministre.

**Art. 2.5.2.5. Organisation**

§ 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.

**Art. 2.5.2.6. Traitement de l'information**

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. 2.5.2.7. Adoption de normes**

Le Roi adopte, sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, des normes contraignantes en matière de sûreté maritime.

Sous-Section *2.* — Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

**Art. 2.5.2.8. Création, tâches et organisation**

§ 1er. Le Roi crée un Comité Local pour la Sûreté Maritime dans chaque port et en 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 ISPS.

§ 3. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime est notamment chargé de :

1° contrôler la véracité des informations fournies par l'officier de sécurité de l'installation portuaire ou l'autorité du port;

2° apprécier, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des ports; d'exécuter, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des installations portuaires; et rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime des évaluations de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification;

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° 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.

**Art. 2.5.2.9. Traitement de l'information**

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.

Sous-Section *3.* — Agents de sûreté maritime

**Art. 2.5.2.10. Désignation**

Le Roi désigne un agent de sûreté maritime pour chaque port.

Lorsque l'agent de sûreté maritime n'est pas la même personne que l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou les agents de sûreté des installations portuaires en vertu du Règlement ISPS, ils travaillent en étroite collaboration.

10° de evaluatie en goedkeuring van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens;

11° het beoordelen en evalueren, op basis van een risicoanalyse, van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de minister van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens en de substantiële wijzigingen hiervan;

12° het verlenen van havenbeveiligingscertificaten als gevolg en bewijs van de goedkeuring door de minister.

**Art. 2.5.2.5. Inrichting**

§ 1. De samenstelling en de werking van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging worden bepaald door de Koning.

§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging wordt ondersteund door :

1° een permanent secretariaat waarvan de werking wordt bepaald door de Koning;

2° een permanente commissie van deskundigen waarvan de samenstelling en de werking worden bepaald door de Koning.

**Art. 2.5.2.6. Behandeling van informatie**

Binnen de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

**Art. 2.5.2.7. Vaststelling van standaarden**

Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging stelt de Koning dwingende standaarden inzake maritieme beveiliging vast.

Onderafdeling *2.* — Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

**Art. 2.5.2.8. Instelling, taken en inrichting**

§. 1. De Koning richt voor elke haven een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging op en bepaalt er de samenstelling en de werking van.

§ 2. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging fungeert als de autoriteit voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.5 van de ISPS-Richtlijn.

§ 3. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :

1° het controleren van de echtheid van de door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;

2° het beoordelen, op basis van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havens, het uitvoeren, op grond van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en van de wijzigingen hiervan;

3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens;

4° de opvolging van de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;

5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code, alsook het tweejaarlijks voorleggen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van een gemotiveerd advies per havenfaciliteit die moet voldoen aan de ISPS-Code.

§ 4. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging legt van zijn werkzaamheden verantwoording af aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.

**Art. 2.5.2.9. Behandeling van informatie**

Binnen de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Onderafdeling *3.* — Maritieme beveiligingsfunctionarissen

**Art. 2.5.2.10. Aanduiding**

De Koning duidt voor elke haven een maritieme beveiligingfunctionaris aan.

Ingeval de maritieme beveiligingsfunctionaris niet dezelfde persoon is als de beveiligingsbeambte of havenbeveiligingsbeambten van de havenfaciliteit respectievelijk havenfaciliteiten in de zin van de ISPS-Verordening, werken deze personen nauw samen.

**Art. 2.5.2.11. Tâche**

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.

*Section 3.* — Structure de sûreté portuaire

Sous-Section *1er* . — Niveaux de sûreté

**Art. 2.5.2.12. Description**

Il y a trois niveaux de sûreté dans chaque port et, le cas échéant, dans chaque zone de sûreté portuaire :

1° niveau de sûreté 1 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime minimales appropriées doivent être maintenues en permanence;

2° niveau de sûreté 2 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incidents de sûreté ou d'actions illicites intentionnelles;

3° niveau de sûreté 3 : désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté maritime spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté ou une action illicite intentionnelle est probable ou imminente, même quand il n'est pas possible d'identifier la cible précise.

**Art. 2.5.2.13. Détermination**

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.

Sous-Section *2.* — Évaluation de la sûreté

**Art. 2.5.2.14. Exécution**

Dans chaque port, l'autorité du port procède à une évaluation de la sûreté.

Chaque évaluation de la sûreté 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 ISPS.

Chaque évaluation de la sûreté d'un port est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.

**Art. 2.5.2.15. Approbation**

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. 2.5.2.16. Évaluation**

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

Sous-Section *3.* — Plan de sûreté portuaire

**Art. 2.5.2.17. Élaboration**

§ 1er. Dans chaque port, l'autorité 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 du chef du Règlement ISPS 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; éventuellement, les mesures, les procédures et les actions peuvent varier selon la zone de sûreté portuaire en fonction des résultats des évaluations de la sûreté;

**Art. 2.5.2.11. Taak**

De maritieme beveiligingfunctionaris fungeert als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven.

*Afdeling 3.* — Havenbeveiligingsstructuur

Onderafdeling *1.* — Beveiligingsniveaus

**Art. 2.5.2.12. Omschrijving**

In elke haven en in voorkomend geval in elke havenbeveiligingszone zijn er drie beveiligingsniveaus :

1° beveiligingsniveau 1 : het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende maritieme beveiligingsmaatregelen;

2° beveiligingsniveau 2 : het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende maritieme beveiligingsmaatregelen bij verhoogde dreiging van veiligheidsincidenten of opzettelijke ongeoorloofde acties;

3° beveiligingsniveau 3 : het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere specifieke maritieme beveiligingsmaatregelen wanneer een veiligheidsincident of een opzettelijk ongeoorloofde actie waarschijnlijk of op handen is, zelfs wanneer het specifieke doelwit niet kan worden vastgesteld.

**Art. 2.5.2.13. Bepaling**

De ADCC bepaalt het in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone van kracht zijnde beveiligingsniveau.

Het van kracht zijnde beveiligingsniveau kan gewijzigd worden voor de gehele haven of in voorkomend geval voor één of meerdere specifieke havenbeveiligingszones.

Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone wordt door de ADCC onmiddellijk ter kennis gebracht van elke betrokken persoon, entiteit, overheid of autoriteit.

Onderafdeling *2.* — Veiligheidsbeoordeling

**Art. 2.5.2.14. Uitvoering**

In elke haven voert het havenbestuur een veiligheidsbeoordeling uit.

Bij de veiligheidsbeoordeling van een haven wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsook met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de veiligheid in de haven, en wordt rekening gehouden met de uit hoofde van de ISPS-Verordening uitgevoerde beoordelingen betreffende havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan.

De veiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

**Art. 2.5.2.15. Goedkeuring**

De veiligheidsbeoordeling van een haven wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, die beslist op gemotiveerd advies van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.

**Art. 2.5.2.16. Evaluatie**

Elke veiligheidsbeoordeling van een haven wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.

Onderafdeling *3.* — Havenbeveiligingsplan

**Art. 2.5.2.17. Opstelling**

§ 1. In elke haven stelt het havenbestuur onder toezicht van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging een havenbeveiligingsplan op.

§ 2. Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de bevindingen van de voor de betrokken haven uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.

§ 3. Het havenbeveiligingsplan omvat ten minste :

1° de integratie van de uit hoofde van de ISPS-Verordening opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten;

2° de in voorkomende geval onderscheiden havenbeveiligingszones;

3° een geheel van gedetailleerde maatregelen, procedures en acties op het gebied van maritieme beveiliging per beveiligingsniveau in de haven of in voorkomend geval in de onderscheiden havenbeveiligingszones; desgevallend kunnen de maatregelen, procedures en acties verschillen per havenbeveiligingszone naargelang de bevindingen van de uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen;

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.

**Art. 2.5.2.18. Approbation**

Chaque plan de sûreté portuaire et leur modification substantielle doit être soumis pour approbation au ministre sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

**Art. 2.5.2.19. Certificat de sûreté portuaire**

§ 1er. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime délivre un certificat de sûreté portuaire à l'autorité du port comme preuve d'approbation visée à l'article 2.5.2.18.

§ 2. Le ministre peut, sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, retirer le certificat de sûreté portuaire :

1° si l'autorité du port a contrevenu au plan de sûreté portuaire, au présent titre ou à ses arrêtés d'exécution;

2° si l'autorité du port n'a pas agi selon les instructions du ministre en vertu de l'article 2.5.2.20.

**Art. 2.5.2.20. Évaluation**

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime soumet l'évaluation visée à l'alinéa précédent au ministre.

Le ministre peut sur base de l'évaluation soumise :

1° confirmer son approbation accordée conformément à l'article 2.5.2.18;

2° imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans le délai imposé par le ministre;

3° suspendre des plans de sûreté portuaire et imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans le délai imposé par le ministre;

4° retirer des certificats de sûreté portuaire délivrés conformément à l'article 2.5.2.19.

**Art. 2.5.2.21. Contrôle de l'exécution**

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 membres du personnel de l'autorité compétente visés à l'article 4.2.4.4, § 1er, 2°.

**Art. 2.5.2.22. Test**

Chaque plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile par le biais d'un exercice du plan de sûreté portuaire, tenant compte des exigences fixées par le Roi.

*Section 4.* — Organismes de sûreté reconnus

**Art. 2.5.2.23. Reconnaissance et certification**

Conformément aux modalités déterminées par le Roi, l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime peut :

1° reconnaître un organisme de sûreté et délivrer un certificat « Organisme de sûreté reconnu »;

2° retirer la reconnaissance et le certificat « Organisme de sûreté reconnu ».

**Art. 2.5.2.24. Compétences**

§ 1. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés conformément à l'article 2.5.2.23 peuvent réaliser, élaborer et évaluer des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports.

§ 2. Un organisme de sûreté reconnu et certifié 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.

§ 3. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés en vertu de l'article 2.5.2.23 peuvent organiser des formations d'agent de sécurité de l'installation portuaire.

4° een coördinatiestructuur tussen de verschillende in 3° bedoelde maatregelen, procedures en acties;

5° een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verbetering van de maritieme beveiliging;

6° een structuur voor overleg tussen de onderscheiden op het gebied van maritieme beveiliging belanghebbende partijen.

**Art. 2.5.2.18. Goedkeuring**

Elk havenbeveiligingsplan en elke substantiële wijziging ervan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de minister, die beslist op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.

**Art. 2.5.2.19. Havenbeveiligingscertificaat**

§ 1. Als gevolg en bewijs van de in artikel 2.5.2.18 bedoelde goedkeuring reikt de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aan het havenbestuur een havenbeveiligingscertificaat uit.

§ 2. Op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de minister het havenbeveiligingscertificaat intrekken :

1° ingeval het havenbestuur heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, deze titel of zijn uitvoeringsbesluiten;

2° ingeval het havenbestuur geen gevolg heeft gegeven aan de door de minister op grond van artikel 2.5.2.20 gegeven instructies.

**Art. 2.5.2.20. Evaluatie**

Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging legt de in het vorige lid bedoelde evaluatie voor aan de minister.

De minister kan op grond van de voorgelegde evaluatie :

1° de overeenkomstig artikel 2.5.2.18 verleende goedkeuring bevestigen;

2° binnen de door de minister opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;

3° de havenbeveiligingsplannen schorsen en binnen de door de minister opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;

4° het overeenkomstig artikel 2.5.2.19 uitgereikte havenbeveiligingscertificaat intrekken.

**Art. 2.5.2.21. Toezicht op de uitvoering**

Het toezicht op de uitvoering van een havenbeveiligingsplan wordt uitgeoefend door het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging en door de in artikel 4.2.4.4, § 1, 2° bedoelde personeelsleden van de bevoegde overheid.

**Art. 2.5.2.22. Test**

Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal per kalenderjaar en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen getest door middel van een havenbeveiligingsplanoefening.

*Afdeling 4.* — Erkende beveiligingsorganisaties

**Art. 2.5.2.23. Erkenning en certificering**

Overeenkomstig de door de Koning bepaalde nadere regels kan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging :

1° beveiligingsorganisaties erkennen en hen een certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" uitreiken;

2° de erkenning en het certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" intrekken.

**Art. 2.5.2.24. Bevoegdheden**

§ 1. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen veiligheidsbeoordelingen en beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens uitvoeren, opstellen en evalueren.

§ 2. Een erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisatie die een veiligheidsbeoordeling voor een haven heeft uitgevoerd of geëvalueerd, mag het havenveiligheidsplan voor deze haven niet opstellen of evalueren.

§ 3. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen opleidingen tot veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit organiseren.

*Section 5.* — Information et échange de données

**Art. 2.5.2.25. Obligations de notification**

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 compétents.

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.

CHAPITRE 3. — *La prévention de la pollution par les navires*

**Art. 2.5.3.1. Notions**

Dans le présent chapitre, dans les dispositions dans le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° « substance nuisible » : toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la Convention MARPOL;

2° « rejet » : tout déversement de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances, provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, y compris tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émission, émanation ou vidange et toute incinération, à l'exception :

*a)* de l'immersion au sens de la Convention LC et du Protocole LC;

*b)* des déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans;

*c)* des déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution;

3° « navire », par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 1° : 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;

4° « événement » : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance;

5° « État Partie à la Convention » : un État qui est lié partie à la Convention MARPOL;

6° « port » : une rade, une jetée, un embarcadère et, en général, tout endroit situé ou non en mer et permettant l'amarrage de navires ou l'embarquement ou le débarquement de personnes et de choses;

7° « organisme agréé » : un organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

**Art. 2.5.3.2. Application internationale et matérielle**

§ 1er. Sauf disposition expresse contraire, le présent titre s'applique à tous les navires, quel que soit le pavillon qu'ils sont habilités à battre.

§ 2. Le Roi peut rendre le présent titre applicable, en tout ou en partie, à des engins autres que les navires.

§ 3. Le présent titre et les arrêtés d'exécution y afférents ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

§ 4. Le Roi peut exclure entièrement ou partiellement certaines catégories de navires de l'application d'une ou plusieurs règles et prescriptions édictées par ou en vertu du présent titre.

§ 5. La Règle 4.2 de l'Annexe I et la Règle 3.1.2, sous b) de l'Annexe II de la Convention MARPOL ne s'appliquent pas aux rejets :

1° dans les eaux intérieures d'un autre État membre de l'Espace économique européen, y compris les ports, dans la mesure où la Convention MARPOL est applicable;

*Afdeling 5.* — Informatie en gegevensuitwisseling

**Art. 2.5.2.25. Meldingsplichten**

Onverminderd de verplichtingen die voortvloeien uit de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging, moet elke persoon, entiteit, overheid of autoriteit die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie, hiervan onmiddellijk de bevoegde politiediensten in kennis stellen.

De politiedienst die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie brengt hiervan onmiddellijk, overeenkomstig de daartoe uitgewerkte procedures het OCAD, de bestuurlijke en gerechtelijke overheden op de hoogte, en doet de noodzakelijke vaststellingen.

HOOFDSTUK 3. — *Voorkoming van verontreiniging door schepen*

**Art. 2.5.3.1. Begrippen**

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder :

1° "schadelijke stof" : elke stof die, indien deze in zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zeeflora en -fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden, of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee, en met name alle stoffen onderworpen aan controle krachtens het MARPOL-Verdrag;

2° "lozen" : elk vrijkomen van een schip van schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, hoe dan ook veroorzaakt, met inbegrip van het ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, uitstoten, storten of ledigen, met inbegrip van het verbranden, met uitzondering van :

*a)* het storten in de zin van het LC-Verdrag en het LC-Protocol;

*b)* het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijhorende buitengaatse verwerking van mineralen die zich in de bodem van de zee en de oceanen bevinden;

*c)* het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging;

3° "schip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 1° : elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsook vaste en drijvende platforms;

4° "voorval" : een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd;

5° "Verdragsluitende Staat" : een Staat die gebonden is door het MARPOL-Verdrag;

6° "haven" : een rede, pier, steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden;

7° "erkende organisatie" : een organisatie die is erkend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties.

**Art. 2.5.3.2. Internationale en materiële toepassing**

§ 1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald is deze titel van toepassing op alle schepen, ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren.

§ 2. De Koning kan deze titel geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren op andere tuigen dan schepen.

§ 3. Deze titel en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

§ 4. De Koning kan bepaalde categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van één of meer door of krachtens deze titel vastgestelde bepalingen vrijstellen.

§ 5. Voorschrift 4.2 van Bijlage I en Voorschrift 3.1.2, onder b) van Bijlage II van het MARPOL-Verdrag zijn niet van toepassing op lozingen :

1° in de binnenwateren van een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte, inclusief de havens, voor zover het MARPOL-Verdrag van toepassing is;

2° dans la mer territoriale de la Belgique ou d'un autre État membre de l'Espace économique européen.

**Article 2.5.3.3. Arrêtés d'exécution**

Le Roi arrête les dispositions nécessaires à l'exécution du présent titre.

Le Roi peut en outre opérer une distinction en fonction de la catégorie dont relève le navire, les zones maritimes parcourues, les voyages effectués ou les substances nuisibles à transporter.

**Art. 2.5.3.4. Interdiction de rejet**

Il est interdit à tout navire battant pavillon belge et étranger de rejeter une substance nuisible deans les eaux ou dans l'atmosphère, excepté dans les cas et de la façon prévus par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci, ou par le présent titre et ses arrêtés d'exécution.

**Art. 2.5.3.5. Prescriptions techniques relatives aux navires**

§ 1er. Le Roi fixe les prescriptions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement d'un navire battant pavillon belge, afin de prévenir ou de limiter la pollution par les navires.

§ 2. Les navires battant pavillon étranger doivent satisfaire aux prescriptions de la Convention MARPOL.

§ 3. Le Roi peut fixer des règles pour la prévention de la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne :

1° la présence requise à bord d'instructions, de modes d'emploi et d'avertissements;

2° l'arrimage, le mode d'emballage et l'étiquetage de substances nuisibles, ainsi que les documents de chargement y relatifs;

3° la présence requise à bord et la nature des appareils de mesurage et d'enregistrement, ainsi que leur utilisation;

4° les manipulations effectuées à bord en rapport avec des substances nuisibles et leurs résidus, ainsi que la gestion y afférente.

§ 4. Les navires qui entrent dans les ports belges doivent être pourvus d'un numéro d'identification fourni par l'OMI. Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents.

**Art. 2.5.3.6. Certificat MARPOL**

§ 1. Le Contrôle de la navigation délivre à un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, un certificat MARPOL attestant, après inspection, que le navire répond aux prescriptions visées à l'article 2.5.3.5.

§ 2. Le Contrôle de la navigation peut accéder à la demande d'une autorité compétente d'un État Partie à la Convention de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet État un certificat MARPOL après une inspection attestant que le navire répond aux prescriptions applicables.

§ 3. Le certificat MARPOL cesse d'être valable si :

1° le navire n'appartient plus à la catégorie de navires pour laquelle un tel certificat est délivré;

2° le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes;

3° le navire passe sous un autre pavillon.

Les agents chargés du contrôle de la navigation retirent le certificat MARPOL lorsqu'il s'avère que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat.

Le certificat périmé ou retiré doit être envoyé dans les plus brefs délais par le propriétaire du navire aux contrôleurs de la navigation.

§ 4. Le Roi détermine :

1° la manière et les conditions de délivrance, de renouvellement ou de prorogation du certificat MARPOL, ainsi que les documents à produire à cet effet;

2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat.

§ 5. Pour les examens, inspections et autres prestations en vue de la délivrance, du renouvellement et de la prorogation d'un certificat MARPOL, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

2° in de territoriale zee van België of die van een adere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

**Artikel 2.5.3.3. Uitvoeringsbesluiten**

De Koning stelt de voor de uitvoering van deze titel nodige bepalingen vast.

Daarbij kan de Koning een onderscheid maken naargelang de categorie waartoe het schip behoort, de bevaren zeegebieden, de gemaakte reizen en de vervoerde schadelijke stoffen.

**Art. 2.5.3.4. Lozingsverbod**

Behoudens in de gevallen en op de wijze bepaald bij of krachtens het MARPOL-Verdrag of door deze titel en zijn uitvoeringsbesluiten is het Belgische en vreemde schepen verboden een schadelijke stof het water of in de atmosfeer te lozen.

**Art. 2.5.3.5. Scheepstechnische voorschriften**

§ 1. De Koning stelt de voorschriften vast waaraan de bouw, de inrichting, de uitrusting en de werking van een Belgisch schip ter voorkoming of beperking van verontreiniging door schepen dient te voldoen.

§ 2. Vreemde schepen moeten voldoen aan de voorschriften van het MARPOL-Verdrag.

§ 3. Ter voorkoming van verontreiniging door schepen kan de Koning onder meer regels stellen ten aanzien van :

1° de aanwezigheid aan boord van instructies, gebruiksaanwijzingen en waarschuwingen;

2° de stuwage, de wijze van verpakking en de etikettering van schadelijke stoffen, alsook de daarop betrekking hebbende ladingdocumenten;

3° de aanwezigheid aan boord en de hoedanigheid van meet- en registratieapparatuur, alsook het gebruik daarvan;

4° het aan boord verrichten van handelingen met betrekking tot schadelijke stoffen en residuen ervan, alsook de daarmee verband houdende bedrijfsvoering.

§ 4. De schepen die Belgische havens aanlopen moeten voorzien zijn van een door de IMO verstrekt identificatienummer. Dit identificatienummer moet duidelijk op de relevante scheepsdocumenten leesbaar zijn.

**Art. 2.5.3.6. MARPOL-certificaat**

§ 1. De Scheepvaartcontrole reikt voor een Belgisch schip dat behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen een MARPOL-certificaat uit na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de in artikel 2.5.3.5. bedoelde voorschriften.

§ 2. De Scheepvaartcontrole mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat om, ten behoeve van een schip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, en na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de toepasselijke voorschriften, een MARPOL-certificaat uit te reiken.

§ 3. Het MARPOL-certificaat vervalt :

1° wanneer het schip ophoudt te behoren tot de categorie van schepen waaraan een dergelijk certificaat wordt uitgereikt;

2° wanneer het schip wordt verbouwd of aan zijn inrichting of uitrusting ingrijpende wijzigingen worden aangebracht;

3° wanneer het schip onder een andere vlag wordt gebracht.

De scheepvaartcontroleurs trekken het MARPOL-certificaat in wanneer blijkt dat de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate van de gegevens van het certificaat afwijkt.

De scheepseigenaar moet het vervallen of ingetrokken MARPOL-certificaat onverwijld toezenden aan de scheepvaartcontroleurs.

§ 4. De Koning bepaalt :

1° de wijze waarop en de voorwaarden waaronder het MARPOL-certificaat wordt uitgereikt, verlengd of vernieuwd, alsook de daartoe over te leggen documenten;

2° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van het certificaat.

§ 5. Voor onderzoeken, inspecties en andere werkzaamheden leidend tot de uitreiking, de vernieuwing en de verlenging van een MARPOL-certificaat kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

**Art. 2.5.3.7. Journal de bord**

§ 1. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi est responsable de la tenue à bord d'un journal dans lequel sont consignées les opérations relatives au transport, à la manutention et au rejet de substances nuisibles et de leurs résidus.

§ 2. Le Roi peut fixer des règles concernant entre autres :

1° la teneur et le modèle du journal visé au paragraphe 1er;

2° les données à mentionner dans le journal et le mode d'enregistrement;

3° le lieu où et la période durant laquelle le journal doit être conservé.

§ 3. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge ou étranger à bord duquel doit être tenu un journal doit autoriser les autorités compétentes qui en font la demande à consulter ce journal et à prendre copie de toute mention y figurant.

Si la demande lui en est faite, le capitaine doit certifier la conformité de la copie.

Toute copie certifiée conforme d'une mention figurant dans le journal fait foi des faits repris dans ce journal jusqu'à preuve du contraire. L'article 2.4.2.9, § 2, alinéa 1er, n'est pas d'application.

**Art. 2.5.3.8. Obligation de notification**

Le Roi détermine les cas où le capitaine et l'exploitant d'un navire battant pavillon belge sont obligés de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par le Roi, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Au présent article, l'on entend par exploitant le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne, comme le gérant ou l'affréteur coque nue, qui a accepté au nom du propriétaire la responsabilité de l'exploitation du navire et qui par l'acceptation de cette responsabilité s'est engagé à s'acquitter de toutes les tâches et responsabilités connexes imposées par le Code ISM.

Le Roi fixe les règles relatives notamment au contenu de la communication visée à l'alinéa 1er ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux services publics auxquels elle est destinée.

L'obligation visée à l'alinéa 1er vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se déroule dans les zones maritimes belges et les eaux intérieures de nature maritime.

**Art. 2.5.3.9. Plan d'urgence du navire**

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 d'urgence doit être conforme aux directives de l'OMI. Il comprend au moins :

1° la procédure qui doit être suivie par le capitaine du navire pour la notification d'incidents de pollution, comme l'exigent l'article 8 de la Convention MARPOL et le Protocole I à la Convention MARPOL;

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'incident; 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. 2.5.3.10. Interdiction de départ**

§ 1. Un navire visé à l'article 2.5.3.6, § 1er, ainsi qu'un navire battant pavillon d'un État Partie à la Convention et qui, conformément à la Convention MARPOL et au présent livre, est tenu d'avoir un certificat à bord, ne peut quitter un port belge s'il n'est pas muni du certificat valable requis.

§ 2. Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, qui répond aux prescriptions stipulées à l'article 2.5.3.9 et dans la Convention MARPOL, de quitter un port belge.

**Art. 2.5.3.11. Habilitations**

Le Roi peut habiliter des organismes agréés à effectuer certaines activités désignées par le Roi pour l'exécution du présent titre au profit du Contrôle de la navigation.

**Art. 2.5.3.7. Scheepsdagboek**

§ 1. De kapitein van een Belgisch schip en behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen, is verplicht aan boord een dagboek bij te houden waarin de handelingen met betrekking tot het vervoer, de behandeling en de lozing van schadelijke stoffen en hun residuen worden aangetekend.

§ 2. De Koning kan onder meer regels vaststellen ten aanzien van :

1° de inhoud en het model van het in paragraaf 1 bedoelde dagboek;

2° de gegevens die in het dagboek moeten worden vermeld en de wijze van vermelding;

3° de plaats waarop en de periode gedurende welke het dagboek dient te worden bewaard.

§ 3. De kapitein van een Belgisch of een vreemd schip aan boord waarvan een dagboek dient te worden gehouden moet de bevoegde overheden op hun verzoek inzage van het dagboek verschaffen en toe te laten van om het even welke aantekening daarin afschrift te nemen.

Desgevraagd dient de kapitein het afschrift voor eensluidend te verklaren.

Elk voor eensluidend verklaard afschrift van een aantekening in het dagboek geldt als bewijs van de daarin vermelde feiten zolang het tegendeel niet bewezen is. Artikel 2.4.2.9, § 2, eerste lid is niet van toepassing.

**Art. 2.5.3.8. Meldingsplicht**

De Koning bepaalt de gevallen waarin de kapitein en de exploitant van een Belgisch schip verplicht zijn een voorval waarbij het schip betrokken is onverwijld aan de door Koning aangewezen overheidsdiensten te melden. Met de exploitant wordt in dit artikel bedoeld de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de ISM-Code.

De Koning bepaalt onder meer waarin de in het eerste lid bedoelde melding moet bestaan, op welke wijze ze dient te geschieden en aan welke overheidsdiensten ze moet worden gedaan.

De in het eerste lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval plaatsvindt in de Belgische maritieme zones en de binnenwateren van maritieme aard.

**Art. 2.5.3.9. Scheepsnoodplan**

Elk olietankschip met een brutotonnenmaat van 150 of meer en elk ander schip, dat geen olietankschip is, met een brutotonnenmaat van 400 of meer, dient een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging aan boord te hebben.

Het noodplan moet in overeenstemming zijn met de door de IMO opgestelde richtsnoeren. Het omvat ten minste :

1° de procedure die de kapitein bij de melding van voorvallen van verontreiniging moet volgen, zoals vereist door artikel 8 van MARPOL-Verdrag en door Protocol I bij het MARPOL-Verdrag;

2° de lijst van autoriteiten of personen met wie bij een voorval van koolwaterstoffenverontreiniging contact moet worden opgenomen;

3° een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk aan boord moeten worden genomen ten einde de lozing van koolwaterstoffen als gevolg van het voorval te bestrijden of te beperken; en

4° de procedures en de contactpersonen aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van verontreiniging.

**Art. 2.5.3.10. Afvaartverbod**

§ 1. Het is een schip bedoeld in artikel 2.5.3.6, § 1, alsook een schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert, en dat ingevolge het MARPOL-Verdrag en dit boek een certificaat aan boord moet hebben, verboden een Belgische haven te verlaten wanneer het niet van het vereiste geldige certificaat is voorzien.

§ 2. Het is een schip dat aan boord niet beschikt over een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging dat voldoet aan de voorschriften bepaald in artikel 2.5.3.9 en het MARPOL-Verdrag verboden een Belgische haven te verlaten.

**Art. 2.5.3.11. Machtigingen**

De Koning kan erkende organisaties machtigen ten behoeve van de Scheepvaartcontrole de door Koning aangewezen werkzaamheden voor de uitvoering van deze titel te verrichten.

Titre 6. — AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT

CHAPITRE 1er. — *Affrètement*

Section *1er*. — Affrètement coque nue

**Art. 2.6.1.1. Application matérielle**

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement coque nue ayant pour objet un navire de mer utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

**Art. 2.6.1.2. Autre réglementation**

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit economique ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement coque nue.

**Art. 2.6.1.3. Mentions**

§ 1er. Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier;

2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, déplacement, lieu de construction, année de construction, organisme agréé, classe, date de la dernière inspection par l'organisme agréé, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;

5° la durée de l'affrètement;

6° le loyer;

7° le courtage;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

**Art. 2.6.1.4. Livraison**

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le navire de mer soit en état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du navire prêts pour le service.

Le fréteur doit livrer le navire de mer et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le navire de mer dispose de tous les documents de navigation exigés par l'état du pavillon et l'organisme agréé.

**Art. 2.6.1.5. Moment de livraison**

Sans autorisation de l'affréteur, le navire de mer ne peut pas être livré avant le premier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable pour ne pas livrer le navire de mer après le dernier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur doit informer l'affréteur du moment prévu pour la livraison.

**Art. 2.6.1.6. Résiliation**

§ 1er. Si le navire de mer n'a pas été livré au dernier moment prévu pour la livraison, l'affréteur peut résilier le contrat dans les trente-six heures qui suivent l'expiration de ce moment-là.

§ 2. Si le fréteur prévoit que le navire de mer ne sera pas prêt au dernier moment prévu pour la livraison, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où il est prévu que le navire soit prêt et proposer à l'affréteur de résilier le contrat ou d'accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les cent soixante-huit heures qui suivent la réception du message du fréteur ou dans les trente-six heures qui suivent la date de résiliation, en fonction du moment qui tombe le plus tôt. Si l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice d'autres actions de l'affréteur à l'encontre du fréteur.

**Art. 2.6.1.7. Restrictions d'utilisation**

Le navire de mer doit être utilisé dans le cadre d'une entreprise légitime et pour le transport d'une cargaison appropriée et licite, dans la zone de navigation autorisée.

Titel 6. — BEVRACHTING EN VERVOER

HOOFDSTUK 1. — *Bevrachting*

*Afdeling 1.* — Rompbevrachting

**Art. 2.6.1.1. Materiële toepassing**

Deze afdeling is van toepassing op rompbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een zeeschip gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen

**Art. 2.6.1.2. Andere regelgeving**

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel 4 van boek X van het Wetboek van economische recht zijn niet op rompbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

**Art. 2.6.1.3. Vermeldingen**

§ 1. De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt :

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het zeeschip : naam, roepnaam, identificatienummer, vlag, thuishaven, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, bouwplaats, bouwjaar, erkende organisatie, klasse, datum van de laatste inspectie door de erkende organisatie, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° het makelaarsloon;

8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het zeeschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

**Art. 2.6.1.4. Levering**

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het zeeschip bij levering zeewaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.

De vervrachter moet het zeeschip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het zeeschip beschikt over alle scheepsdocumenten die worden vereist door de vlagstaat en de erkende organisatie.

**Art. 2.6.1.5. Leveringstijdstip**

Zonder instemming van de bevrachter mag het zeeschip niet worden geleverd vóór het vroegste tijdstip voor levering.

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het zeeschip niet te leveren na het laatste tijdstip voor levering.

De vervrachter moet de bevrachter van het verwachte tijdstip van levering op de hoogte brengen.

**Art. 2.6.1.6. Opzegging**

§ 1. Ingeval het zeeschip niet is geleverd op het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst binnen de zesendertig uur na het verstrijken van dat tijdstip opzeggen.

§ 2. Ingeval de vervrachter voorziet dat het zeeschip niet op het laatste tijdstip voor levering gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag meedelen waarop het schip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze meedelen binnen honderdachtenzestig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter of binnen zesendertig uur na de opzegdatum, naargelang welk tijdstip het vroegste valt. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid.

De voorgaande leden gelden onverminderd andere vorderingen van de bevrachter tegen de vervrachter.

**Art. 2.6.1.7. Gebruiksbeperkingen**

Het zeeschip moet worden gebruikt in een wettig bedrijf en voor het vervoer van geschikte en wettige lading, binnen het toegelaten vaargebied.

Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas utiliser le navire de mer d'une manière qui ne correspond pas à la police d'assurance.

Le navire de mer ne peut pas être utilisé pour le transport de combustibles nucléaires ou encore de produits ou de déchets radioactifs.

**Art. 2.6.1.8. Examen lors de la livraison et de la restitution**

L'état du navire de mer lors de la livraison et de la restitution est constaté par deux experts, le fréteur et l'affréteur en désignant chacun un.

Les coûts de l'examen lors de la livraison sont supportés par le fréteur et ceux lors de la restitution par l'affréteur.

**Art. 2.6.1.9. Examen durant l'affrètement**

À la condition qu'il en avertisse préalablement l'affréteur, le fréteur peut examiner ou faire examiner le navire de mer à tout moment afin de vérifier l'état d'entretien et de réparation ou pour un autre motif, pour autant toutefois que l'utilisation normale n'en soit pas inutilement entravée.

À moins que des réparations ou un entretien ne s'avèrent nécessaires, les coûts de l'examen sont supportés par le fréteur.

La durée de l'examen fait partie de la durée en cours du contrat.

Le fréteur peut examiner les journaux de bord du navire et demander des renseignements complets concernant des accidents et dommages.

**Art. 2.6.1.10. Accessoires du navire**

Conjointement avec le fréteur, l'affréteur dresse un inventaire des accessoires du navire lors de la livraison et de la restitution.

L'affréteur et le fréteur se paient mutuellement la valeur de marché des biens de consommation se trouvant à bord lors de la livraison et de la restitution.

L'affréteur doit veiller à ce que toutes les pièces de rechange présentes et utilisées lors de la livraison aient été remplacées lors de la restitution.

**Art. 2.6.1.11. Entretien et exploitation**

§ 1er. Pendant la durée du contrat, le navire de mer se trouve en pleine possession de l'affréteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affréteur doit entretenir le navire de mer et les accessoires du navire dans un bon état de réparation, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du navire de mer et veiller à ce que tous les certificats nécessaires restent valables.

L'affréteur doit veiller à ce que les sûretés financières ou couvertures requises en matière de responsabilité à l'égard de tiers soient disponibles.

§ 2. L'affréteur doit équiper le navire de mer en personnel à ses frais et par son propre fait. Il doit également l'approvisionner, le conduire, l'exploiter et, chaque fois que cela est nécessaire, le réparer.

L'affréteur assume toutes les charges et tous les coûts, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation du navire de mer, notamment les indemnités à l'État du pavillon et les taxes étrangères.

Le capitaine et l'équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affréteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le fréteur.

§ 3. L'affréteur informe raisonnablement le fréteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

§ 4. L'affréteur peut, à ses frais, peindre le navire de mer dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au navire de mer et à ses accessoires. Le fréteur peut imposer que ces modifications aient été retirées lors de la restitution.

§ 6. L'affréteur peut utiliser tous les éléments et accessoires du navire, étant entendu qu'il doit remplacer ou réparer les éléments usés ou endommagés.

§ 7. L'affréteur doit maintenir la coque sous l'eau en bon état et, à cet effet, il mettra au besoin le navire de mer en cale sèche.

**Art. 2.6.1.12. Loyer**

L'affréteur doit payer le loyer à temps au fréteur.

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het zeeschip niet gebruiken op een wijze die niet overeenstemt met de verzekeringspolis.

Het zeeschip mag niet worden gebruikt voor het vervoer van kernbrandstof, radioactieve producten of radioactief afval.

**Art. 2.6.1.8. Onderzoek bij levering en teruggave**

De staat van het zeeschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door twee deskundigen, van wie de vervrachter en de bevrachter er elk één aanduiden.

De kosten van het onderzoek bij levering worden gedragen door de vervrachter, deze bij teruggave door de bevrachter.

**Art. 2.6.1.9. Onderzoek tijdens de bevrachting**

Mits hij de bevrachter op voorhand verwittigt, mag de vervrachter het zeeschip op elk tijdstip onderzoeken of laten onderzoeken ten einde de staat van onderhoud en herstelling na te gaan of om een andere reden, voor zover het normale gebruik daardoor niet nodeloos wordt gehinderd.

Tenzij herstelling of onderhoud noodzakelijk blijkt, worden de kosten van het onderzoek gedragen door de vervrachter.

De duur van het onderzoek maakt deel uit van de lopende duur van de overeenkomst.

De vervrachter mag de scheepsdagboeken onderzoeken en volledige inlichtingen over ongevallen en schade opvragen.

**Art. 2.6.1.10. Scheepstoebehoren**

Samen met de vervrachter stelt de bevrachter bij levering en teruggave een inventaris op van het scheepstoebehoren.

De bevrachter en de vervrachter betalen elkaar de marktwaarde van de zich bij aflevering respectievelijk inlevering aan boord bevindende verbruiksgoederen.

De bevrachter zorgt ervoor dat alle bij aflevering aanwezige en gebruikte wisselstukken bij inlevering vervangen zijn.

**Art. 2.6.1.11. Onderhoud en uitbating**

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst bevindt het zeeschip zich in het volle bezit van de bevrachter, en staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

De bevrachter moet het zeeschip en de scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat van herstelling, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het zeeschip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat ter zake van aansprakelijkheid tegenover derden de vereiste financiële zekerheden of dekkingen voorhanden zijn.

§ 2. De bevrachter moet het zeeschip op zijn kosten en door zijn toedoen bemannen, bevoorraden, besturen, uitbaten en, telkens wanneer nodig, herstellen.

De bevrachter staat in voor alle lasten en kosten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating van het zeeschip, waaronder vlagstaatvergoedingen en buitenlandse heffingen.

De kapitein en de bemanning zijn voor alle doeleinden aangestelden van de bevrachter, zelfs wanneer zij werden aangeduid door de vervrachter.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogdokking en belangrijke herstellingen.

§ 4. De bevrachter mag het zeeschip op zijn kosten schilderen in zijn kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en zijn eigen vlag voeren.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het zeeschip en de scheepstoebehoren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren, met dien verstande dat hij versleten of beschadigde zaken moet vervangen of herstellen.

§ 7. De bevrachter moet het onderwaterschip in goede staat houden en zet het zeeschip daartoe zo nodig droog.

**Art. 2.6.1.12. Huurprijs**

De bevrachter moet aan de vervrachter tijdig de huurprijs betalen.

Le loyer doit être acquitté mensuellement, trente jours au préalable, et la première fois, au moment de la livraison.

Le loyer n'est pas dû si le navire est considéré comme perdu ou est sans nouvelles depuis dix jours.

**Art. 2.6.1.13. Hypothèque sur navire**

Sans autorisation de l'affréteur, qui ne peut pas déraisonnablement la refuser, le fréteur ne peut constituer aucune hypothèque sur le navire de mer.

**Art. 2.6.1.14. Assurance**

L'affréteur doit veiller à ce que le navire de mer reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, la guerre, les responsabilités relatives à l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers ainsi qu'en ce qui concerne les assurances obligatoires.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affréteur, au fréteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le fréteur et l'affréteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

**Art. 2.6.1.15. Restitution**

L'affréteur doit restituer le navire dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr indiqué le cas échéant par le fréteur.

L'affréteur doit informer le fréteur du moment prévu pour la restitution.

**Art. 2.6.1.16. Sûretés**

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le navire de mer ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

L'affréteur doit appliquer sur le navire une communication clairement visible indiquant les droits et le titre du fréteur.

**Art. 2.6.1.17. Garantie et saisie**

§ 1er. L'affréteur doit indemniser le fréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du navire, et doit le garantir contre les conséquences de toute sûreté qui pourrait grever le navire de mer des suites de cette exploitation. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire, l'affréteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet.

L'affréteur garantit le fréteur contre toutes les conséquences et responsabilités qui découlent de la signature de connaissements ou d'autres documents par le capitaine, les officiers ou agents.

§ 2. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire suite à des revendications à l'encontre du fréteur, le fréteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet. Dans ce cas, le fréteur doit indemniser l'affréteur pour toute perte, tout dommage et tous frais, y compris le loyer payé, qui découlent directement de la saisie ou de l'immobilisation du navire.

**Art. 2.6.1.18. Privilège sur la cargaison**

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

**Art. 2.6.1.19. Assistance**

La rémunération du chef d'assistance et de remorquage revient à l'affréteur.

L'affréteur assume le dommage provoqué des suites de l'assistance ou du remorquage.

**Art. 2.6.1.20. Enlèvement d'épaves**

L'affréteur doit indemniser et garantir le fréteur contre tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

**Art. 2.6.1.21. Avarie commune**

Le fréteur ne contribue pas à une avarie commune.

**Art. 2.6.1.22. Transfert, sous-affrètement et vente**

§ 1er. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affréteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le fréteur ne peut pas vendre le navire de mer.

De huurprijs moet worden voldaan per maand, dertig dagen op voorhand, en de eerste maal op het tijdstip van levering.

De huurprijs is niet verschuldigd ingeval het schip tien dagen als verloren wordt beschouwd of zonder tijdingen is.

**Art. 2.6.1.13. Scheepshypotheek**

Zonder toestemming van de bevrachter, welke niet onredelijk mag worden geweigerd, mag de vervrachter op het zeeschip geen hypotheek vestigen.

**Art. 2.6.1.14. Verzekering**

De bevrachter moet het zeeschip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden en verplichte verzekeringen.

De verzekeringen moeten zowel de bevrachter, de vervrachter als, in voorkomend geval, de hypotheekhouder begunstigen.

De vervrachter en de bevrachter moeten elkaar alle in het raam van de verzekering vereiste inlichtingen en stukken verschaffen.

**Art. 2.6.1.15. Teruggave**

De bevrachter moet het schip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.

**Art. 2.6.1.16. Zekerheidsrechten**

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het zeeschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

De bevrachter moet op het schip een duidelijk zichtbare mededeling aanbrengen waaruit de rechten en de titel van de vervrachter blijken.

**Art. 2.6.1.17. Vrijwaring en beslag**

§ 1. De bevrachter moet de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het schip ontstaan, en moet hem vrijwaren tegen de gevolgen van elke zekerheid die het zeeschip ingevolge deze uitbating mocht bezwaren. In geval van beslag of aanhouding moet de bevrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen.

De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden die ontstaan ingevolge de ondertekening van cognossementen of andere documenten door de kapitein, officieren of agenten.

§ 2. Ingeval van beslag of aanhouding ten gevolge van aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen. In dit geval moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten, met inbegrip van betaalde huur, die rechtstreeks uit het beslag of de aanhouding voortvloeien.

**Art. 2.6.1.18. Ladingvoorrecht**

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.

**Art. 2.6.1.19. Berging**

Berg- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.

De bevrachter staat in voor schade veroorzaakt door het bergen of slepen.

**Art. 2.6.1.20. Wrakkenruiming**

De bevrachter moet de vervrachter vergoeden en vrijwaren voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.

**Art. 2.6.1.21. Averij-grosse**

De vervrachter draagt niet bij in averij-grosse.

**Art. 2.6.1.22. Overdracht, onderbevrachting en verkoop**

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbevrachting niet overdragen of een onderrompbevrachting toestaan.

§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbevrachting door de koper, mag de vervrachter het zeeschip niet verkopen.

**Art. 2.6.1.23. Contrat de transport**

L'affréteur doit veiller à ce que tous les documents de transport et billets de passage mentionnent l'application, selon le cas, soit des Règles de La Haye et de Visby, soit de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du du titre 6 du présent livre, soit de la Convention PAL, soit de la sous-section 1 de la section 2 du présent chapitre, soit d'un régime légal équivalent.

**Art. 2.6.1.24. Réquisition et expropriation**

§ 1er. En cas de réquisition, le contrat reste en vigueur, mais l'indemnité payée par l'autorité requérante revient à l'affréteur.

§ 2. En cas d'expropriation, le contrat est résilié de plein droit, mais le prix du loyer dû reste acquis.

**Art. 2.6.1.25. Guerre**

§ 1er. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le navire de mer dans des zones où le navire, la cargaison, l'équipage ou les personnes embarquées sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

§ 2. Le navire de mer ne peut pas transporter de marchandises de contrebande, rompre un blocus ou naviguer à des endroits où il risque d'être soumis à une fouille ou à une confiscation par des belligérants.

§ 3. Si une guerre éclate entre deux ou plusieurs membres permanents du Conseil de Sécurité des Nations Unies, ou une guerre dont on peut raisonnablement attendre des répercussions significatives sur l'exécution du contrat d'affrètement, chacune des parties peut résilier le contrat.

**Art. 2.6.1.26. Courtage**

Le fréteur doit indemniser le courtier pour ses frais et lui payer un salaire raisonnable.

**Art. 2.6.1.27. Résiliation**

§ 1er. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affréteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le loyer;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance; ou

3° d'entretenir le navire et les accessoires du navire de mer.

§ 2. L'affréteur peut résilier le contrat lorsque, des suites d'un manquement dans le chef du fréteur et malgré une mise en demeure, il ne peut pas utiliser le navire de mer pendant quatorze jours ou plus.

§ 3. Le contrat sera réputé avoir été résilié lorsque le navire de mer a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale.

§ 4. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du navire dans le port actuel ou le premier port suivant. L'affréteur assure le traitement des salaires, le débarquement et le repatriement de l'équipage.

§ 5. La résiliation du contrat ne porte pas atteinte aux droits acquis par les parties ni aux créances qu'elles possèdent le cas échéant.

**Art. 2.6.1.28. Nouveau bâtiment**

Si le navire de mer est un nouveau bâtiment construit conformément au contrat de construction, aux normes, aux spécifications et aux plans convenus entre le fréteur et le chantier naval, ceux-ci ne peuvent pas être modifiés sans l'autorisation de l'affréteur.

Le navire de mer est livré à l'affréteur au moment de sa livraison par le chantier naval.

**Art. 2.6.1.29. Location-vente**

S'il a été convenu qu'à la fin du contrat l'affréteur rachète le navire de mer, celui-ci doit être livré à l'acheteur au moment où le contrat d'affrètement est terminé, à la condition que l'affréteur ait respecté toutes ses obligations.

Le vendeur garantit que le navire de mer est libre de toutes sûretés sur navire et autres charges.

Le risque de propriété est transféré au moment de la livraison.

**Art. 2.6.1.23. Vervoerovereenkomst**

De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle vervoersdocumenten en passagebiljetten wordt bedongen dat, naargelang het geval, hetzij de Regels van Den Haag en Visby, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek, hetzij het PAL-Verdrag, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van dat hoofdstuk, hetzij een gelijkwaardige wettelijke regeling van toepassing is.

**Art. 2.6.1.24. Opeising en onteigening**

§ 1. Ingeval van opeising blijft de overeenkomst gelden, maar komt een door de opeisende overheid betaalde vergoeding toe aan de bevrachter.

§ 2. Ingeval van onteigening wordt de overeenkomst van rechtswege beëindigd, maar blijft de verschuldigde huurprijs verworven.

**Art. 2.6.1.25. Oorlog**

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het zeeschip niet doen varen in gebieden waarin het schip, de lading, de bemanning of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

§ 2. Het zeeschip mag geen smokkelwaar aan boord nemen, een blokkade breken of varen waar het onderhevig kan zijn aan zoeking of verbeurdverklaring door oorlogvoerenden.

§ 3. Ingeval een oorlog uitbreekt tussen twee of meer permanente leden van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties, of een oorlog die naar redelijke verwachting een betekenisvolle weerslag op de uitvoering van de bevrachtingsovereenkomst heeft, mag elke partij de overeenkomst beëindigen.

**Art. 2.6.1.26. Makelaarsloon**

De vervrachter moet de makelaar vergoeden voor zijn kosten en hem een redelijk loon betalen.

**Art. 2.6.1.27. Beëindiging**

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om :

1° de huurprijs te betalen;

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het zeeschip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer hij, ingevolge een tekortkoming van de vervrachter en ondanks een ingebrekestelling, het zeeschip niet kan gebruiken gedurende veertien dagen of meer.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het zeeschip volledig verloren is of wanneer het zeeschip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen.

§ 4. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het schip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen. De bevrachter staat in voor de afhandeling van lonen, ontscheping en repatriëring van de bemanning.

§ 5. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en aan de vorderingen welke zij desgevallend bezitten.

**Art. 2.6.1.28. Nieuwbouw**

Ingeval het zeeschip een nieuwbouwschip is dat wordt gebouwd overeenkomstig de bouwovereenkomst, de normen, de specificaties en de plannen overeengekomen tussen de vervrachter en de scheepswerf, mogen deze niet zonder toestemming van de bevrachter worden gewijzigd.

Het zeeschip wordt aan de bevrachter geleverd op het ogenblik dat het door de scheepswerf wordt opgeleverd.

**Art. 2.6.1.29. Huurkoop**

Ingeval is overeengekomen dat de bevrachter het schip bij het einde van de overeenkomst koopt, moet het zeeschip aan de koper worden geleverd op het ogenblik dat de bevrachtingsovereenkomst wordt beëindigd, op voorwaarde dat de bevrachter al zijn verplichtingen is nagekomen.

De verkoper waarborgt dat het zeeschip vrij is van alle scheepszekerheidsrechten en andere lasten.

Het eigendomsrisico gaat over bij de levering.

**Art. 2.6.1.30. Prescription**

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

*Section 2.* — Affrètement à temps

**Art. 2.6.1.31. Application matérielle**

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement à temps ayant pour objet un navire de mer utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

**Art. 2.6.1.32. Autre réglementation**

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit economique ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement à temps.

**Art. 2.6.1.33. Mentions**

§ 1er. Le contrat d'affrètement à temps mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier;

2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, déplacement, lieu de construction, année de construction, organisme agréé, classe, date de la dernière inspection par l'organisme agréé, vitesse et consommation;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;

5° la durée de l'affrètement;

6° le loyer;

7° le courtage;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1er, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

**Art. 2.6.1.34. Durée**

Le navire de mer est affrété pour la durée stipulée, qui prend cours à partir de la livraison.

**Art. 2.6.1.35. Zone de navigation**

Le navire de mer doit être exploité dans le cadre d'une entreprise légitime et entre des ports ou endroits sûrs situés dans le cadre de la zone de navigation convenue, conformément aux indications de l'affréteur.

**Art. 2.6.1.36. Postes d'amarrage**

Le navire de mer doit être chargé et déchargé à des lieux de mouillage, des postes à quai ou à d'autres endroits sûrs indiqués par l'affréteur, étant entendu que le navire de mer doit pouvoir y accéder, y séjourner et les quitter à tout moment, de manière sûre et à flot.

**Art. 2.6.1.37. Sous-affrètement**

Sans préjudice de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement, l'affréteur peut sous-affréter le navire de mer.

**Art. 2.6.1.38. Livraison**

§ 1er. Le fréteur doit livrer le navire de mer dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue.

§ 2. À la livraison, le navire de mer doit être en état de navigabilité et approprié pour le service, et pourvu d'eaux de ballast, d'une puissance suffisante pour desservir l'outillage de manutention des marchandises, et muni d'un capitaine et d'un équipage qui répondent aux exigences posées par la Convention STCW pour un navire de mer du tonnage concerné.

§ 3. Les cales du navire de mer doivent être propres et prêtes à prendre à bord la cargaison.

**Art. 2.6.1.30. Verjaring**

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

*Afdeling 2.* — Tijdbevrachting

**Art. 2.6.1.31. Materiële toepassing**

Deze afdeling is van toepassing op tijdbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een zeeschip gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers. De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen.

**Art. 2.6.1.32. Andere regelgeving**

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel 4 van boek X van het Wetboek van economisch recht zijn niet op tijdbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

**Art. 2.6.1.33. Vermeldingen**

§ 1. De tijdbevrachtingsovereenkomst vermeldt :

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het zeeschip : naam, roepnaam, identificatienummer, vlag, thuishaven, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, bouwplaats, bouwjaar, erkende organisatie, klasse, datum van de laatste inspectie door de erkende organisatie, snelheid en verbruik;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° het makelaarsloon;

8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het zeeschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

**Art. 2.6.1.34. Duur**

Het zeeschip wordt vervracht voor de bedongen tijd, die ingaat vanaf de levering.

**Art. 2.6.1.35. Vaargebied**

Het zeeschip moet worden uitgebaat in een wettig bedrijf en tussen veilige havens of plaatsen gelegen binnen het overeengekomen vaargebied, overeenkomstig de aanwijzingen van de bevrachter.

**Art. 2.6.1.36. Ligplaatsen**

Het zeeschip moet worden geladen en gelost op veilige ankerplaatsen, ligplaatsen of andere plaatsen aangewezen door de bevrachter, met dien verstande dat het zeeschip veilig en te allen tijde vlottend moet kunnen binnenvaren, liggen en vertrekken.

**Art. 2.6.1.37. Onderbevrachting**

Onverminderd zijn verplichtingen onder de bevrachtingsovereenkomst, mag de bevrachter het zeeschip ondervervrachten.

**Art. 2.6.1.38. Levering**

§ 1. De vervrachter moet het zeeschip leveren in de overeengekomen haven of plaats of binnen de overeengekomen keten van havens.

§ 2. Het zeeschip moet bij levering zeewaardig en geschikt voor de dienst zijn, en voorzien zijn van ballastwater, voldoende vermogen om de goederenbehandelingstuigen te bedienen, en een kapitein en een bemanning die beantwoorden aan de door het STCW-Verdrag voor een zeeschip van de betrokken tonnenmaat gestelde eisen.

§ 3. De ruimen van het zeeschip moeten zuiver zijn en klaar om lading aan boord te nemen.

§ 4. Le fréteur doit informer l'affréteur de l'itinéraire du navire de mer et l'informer avant son arrivée au lieu de livraison du moment prévu, puis du moment définitif de livraison.

§ 5. En acceptant le navire de mer, l'affréteur ne renonce pas à ses droits envers le fréteur.

**Art. 2.6.1.39. Livraison et résiliation**

Si le navire de mer n'a pas été livré avant le dernier moment prévu pour la livraison, l'affréteur peut résilier le contrat.

**Art. 2.6.1.40. Restitution**

§ 1er. L'affréteur doit restituer le navire de mer au fréteur dans l'état où il se trouvait, compte tenu d'une usure normale.

§ 2. L'affréteur doit informer le fréteur de l'itinéraire du navire de mer et l'informer avant son arrivée au lieu de restitution du moment prévu, puis du moment définitif de livraison.

§ 3. En acceptant le navire de mer, le fréteur ne renonce pas à ses droits envers l'affréteur.

**Art. 2.6.1.41. Examen lors de la livraison et de la restitution**

Avant la livraison et la restitution, les parties désignent chacune pour leur compte un expert.

Ces experts mènent au plus tard dans le premier port de chargement ou dans le dernier port de déchargement un examen commun afin de vérifier la quantité de carburant et l'état du navire de mer. Ils dressent un rapport à ce sujet.

La partie qui n'a pas été représentée lors de l'examen ou de la signature de ce dernier rapport y est néanmoins liée.

La perte de temps résultant de l'examen lors de la livraison est pour le compte du fréteur; celle résultant de l'examen lors de la restitution est pour le compte de l'affréteur.

**Art. 2.6.1.42. Charges du fréteur**

§ 1er. Le fréteur doit veiller à l'assurance du navire de mer et à tous les provisions de bord nécessaires et les payer; il doit également payer les salaires et charges concernant l'équipage; de plus, il doit maintenir la classe du navire de mer, conserver dans un état convenable la coque, les engins et l'équipement avant et pendant le service, et le munir d'un capitaine et d'un équipage complet.

§ 2. Le fréteur doit mettre à disposition tous les certificats qui sont requis pour une navigation légale, et veiller à ce qu'ils restent valables pendant la durée de l'affrètement.

Le fréteur doit également veiller aux certificats de responsabilité financière pour la pollution par les hydrocarbures qui sont requis au début de l'affrètement.

§ 3. À la demande de l'affréteur, le navire de mer doit être actif jour et nuit, conformément aux règles locales en matière de travail portuaire.

**Art. 2.6.1.43. Charges de l'affréteur**

L'affréteur doit assurer les carburants et les payer; il paie également les charges portuaires, tous les frais de communication relatifs à ses affaires, droits de pilotage, de canal et de remorquage, frais d'agence et de courtage ainsi que les prélèvements consulaires; les frais d'escale dont le navire de mer est responsable, sont toutefois à la charge du fréteur.

La fumigation nécessaire pour cause de maladie de l'équipage ou de contamination avant la livraison est pour le compte du fréteur; celle nécessaire suite à la cargaison transportée lors de l'affrètement ou concernant les escales est pour le compte de l'affréteur.

L'affréteur doit assurer le matériel d'arrimage et de sécurisation, et le payer.

**Art. 2.6.1.44. Accomplissement du voyage**

§ 1er. Sans préjudice de l'article 2.6.1.74, le capitaine doit accomplir les voyages avec une bonne progression et prêter toute l'assistance d'usage avec son équipage.

Le capitaine doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires et se trouve, nonobstant sa désignation par le fréteur, sous le commandement de l'affréteur en ce qui concerne l'exploitation et la représentation.

Sous la surveillance du capitaine, mais à ses propres risques et dépens, l'affréteur exécute toutes les activités de manutention des marchandises, y compris l'arrimage et le marquage.

§ 2. Si l'affréteur a une raison fondée d'être insatisfait du capitaine ou des officiers, le fréteur doit mettre en place un examen et, le cas échéant, procéder au remplacement des personnes concernées.

§ 4. De vervrachter moet de bevrachter op de hoogte houden van de reisroute van het zeeschip en hem voor de aankomst ervan in de plaats van levering op de hoogte stellen van het verwachte en vervolgens van het definitieve tijdstip van levering.

§ 5. Door het zeeschip te aanvaarden doet de bevrachter van zijn rechten tegenover de vervrachter geen afstand.

**Art. 2.6.1.39. Levering en beëindiging**

Ingeval het zeeschip niet is geleverd vóór het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst beëindigen.

**Art. 2.6.1.40. Teruggave**

§ 1. De bevrachter moet het zeeschip aan de vervrachter teruggeven in dezelfde staat, rekening houdend met normale sleet.

§ 2. De bevrachter moet de vervrachter op de hoogte houden van de reisroute van het zeeschip en hem voor de aankomst ervan in de plaats van teruggave in kennis stellen van het verwachte en vervolgens van het definitieve tijdstip van levering.

§ 3. Door het zeeschip te aanvaarden doet de vervrachter van zijn rechten tegenover de bevrachter geen afstand.

**Art. 2.6.1.41. Onderzoek bij levering en teruggave**

Voorafgaand aan levering en teruggave duiden de partijen elk voor hun rekening een deskundige aan.

Ten laatste in de eerste laadhaven respectievelijk in de laatste loshaven voeren deze deskundigen een gemeenschappelijk onderzoek uit teneinde de hoeveelheid brandstof en de staat van het zeeschip na te gaan. Zij stellen daarover een verslag op.

De partij die bij het onderzoek of de ondertekening van dit laatste verslag niet is vertegenwoordigd, is er desalniettemin door gebonden.

Tijdverlies ingevolge het onderzoek bij levering is voor rekening van de vervrachter; tijdverlies ingevolge het onderzoek bij teruggave is voor rekening van de bevrachter.

**Art. 2.6.1.42. Lasten van de vervrachter**

§ 1. De vervrachter moet zorgen voor de verzekering van het zeeschip en voor alle noodzakelijke scheepsvoorraad, en deze betalen; evenzo moet hij de lonen en lasten betreffende de bemanning betalen; voorts moet hij de klasse van het zeeschip in stand houden, de romp, tuigen en uitrusting voor en tijdens de dienst in een doelmatige staat houden, en voor een kapitein en een volledige bemanning zorgen.

§ 2. De vervrachter moet alle certificaten ter beschikking stellen welke voor een wettige vaart vereist zijn, en ervoor zorgen dat ze tijdens de duur van de bevrachting geldig blijven.

De vervrachter moet eveneens zorgen voor de certificaten van financiële aansprakelijkheid voor olieverontreiniging welke vereist zijn bij de aanvang van de bevrachting.

§ 3. Op verzoek van de bevrachter moet het zeeschip dag en nacht werken, in overeenstemming met de plaatselijke regels inzake havenarbeid.

**Art. 2.6.1.43. Lasten van de bevrachter**

De bevrachter moet zorgen voor de brandstoffen en deze betalen; evenzo betaalt hij havenlasten, alle communicatiekosten betreffende zijn zaken, loods- kanaal- en sleepgelden, agentuur- en makelaarslonen en consulaire heffingen; kosten van een havenaanloop waarvoor het zeeschip verantwoordelijk is, zijn evenwel ten laste van de vervrachter.

Fumigatie nodig wegens ziekte van de bemanning of besmetting voor de levering is voor rekening van de vervrachter; fumigatie nodig in wegens de tijdens de bevrachting vervoerde lading of aangelopen havens is voor rekening van de bevrachter.

De bevrachter moet zorgen voor het stuw- en sjormateriaal en dit betalen.

**Art. 2.6.1.44. Volbrenging van de reis**

§ 1. Onverminderd artikel 2.6.1.74 moet de kapitein de reizen volbrengen met behoorlijke voortgang en met zijn bemanning alle gebruikelijke bijstand verlenen.

De kapitein moet beschikken over de nodige taalkennis en staat, niettegenstaande zijn aanduiding door de vervrachter, onder het bevel van de bevrachter wat betreft uitbating en vertegenwoordiging.

Onder toezicht van de kapitein maar op zijn eigen risico en kosten voert de bevrachter alle goederenbehandelingswerkzaamheden uit, met inbegrip van het stuwen en het markeren.

§ 2. Ingeval de bevrachter een gegronde reden heeft om ontevreden te zijn over de kapitein of de officieren, moet de vervrachter een onderzoek instellen en zo nodig tot vervanging van de betrokkenen overgaan.

**Art. 2.6.1.45. Carburant**

§ 1er. L'affréteur et le fréteur doivent, respectivement, lors de la livraison ou de la restitution ou en cas de résiliation, reprendre le carburant présent à bord et le payer.

§ 2. Les réservoirs de carburant du navire de mer sont à disposition de l'affréteur.

§ 3. Le fréteur ne peut pas refuser déraisonnablement à l'affréteur de prendre du carburant en vue de la livraison, pour autant que cela soit possible dans les ports d'escale et n'entrave pas l'exploitation normale du navire, et à la condition que l'affréteur assume tous les frais et dommages.

Aux mêmes conditions, l'affréteur ne peut pas déraisonnablement refuser au fréteur de prendre du carburant en vue de la restitution.

§ 4. Le mécanicien en chef doit, lors de la consommation de carburant, collaborer avec les agents et fournisseurs de carburant.

Les échantillons de carburant doivent être prélevés conformément aux résolutions et directives de l'OMI en vigueur.

L'affréteur veille à ce que les fournisseurs de carburant répondent à l'alinéa précédent.

Les carburants aux propriétés différentes doivent être stockés dans des réservoirs différents.

§ 5. L'affréteur doit alimenter le navire de mer en carburant approprié de la qualité convenue.

§ 6. L'affréteur assume la responsabilité des dommages subis par le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord ou ne possédant pas la qualité convenue, y compris l'élimination de ce carburant et son remplacement. Le fréteur n'est pas responsable de la diminution de vitesse, de l'augmentation de consommation, de la perte de temps ou d'autres conséquences.

§ 7. L'affréteur doit prendre à bord du carburant d'une qualité permettant d'observer les règles de la teneur en soufre établies par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci et veille à ce que les fournisseurs de carburant, exploitants de navires de ravitaillement et experts mis à contribution observent les règles et directives applicables; il garantit le fréteur contre toute responsabilité et de toute sanction.

Le fréteur garantit que le navire de mer est en état de respecter les règles applicables en matière de teneur en soufre.

§ 8. Lors de la restitution, le navire de mer doit être pourvu de carburant de la même qualité et d'environ la même quantité qu'au moment de la livraison, étant entendu que le navire de mer doit toujours pouvoir atteindre le port le plus proche où du carburant approprié est disponible.

**Art. 2.6.1.46. Loyer**

L'affréteur doit payer le loyer convenu, depuis la livraison jusqu'à la restitution du navire de mer.

Sauf clause dérogatoire, le est dû par jour.

**Art. 2.6.1.47. Paiement du loyer**

L'affréteur doit payer le loyer au fréteur trente jours au préalable.

À défaut de paiement à la fin des trois jours qui suivent une mise en demeure, le fréteur peut, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts, retirer le navire de mer du service.

En cas de manquement de l'affréteur à payer le loyer, le fréteur peut, sans préjudice du droit de mettre le navire de mer hors service, suspendre l'exécution de toutes ses obligations; la location se poursuit toutefois et l'affréteur est responsable de toutes les conséquences.

**Art. 2.6.1.48. Nettoyage des cales**

§ 1er. L'affréteur peut demander au fréteur de charger l'équipage de nettoyer les cales entre les voyages, à la condition qu'il paie une indemnité convenue, que l'équipage puisse exécuter ce travail en toute sécurité et que les règles locales soient respectées. Le fréteur n'est pas responsable quand l'état des cales n'est pas accepté. Le temps nécessaire au nettoyage est pour le compte de l'affréteur.

§ 2. L'affréteur doit assurer les produits de nettoyage et les payer. Ces produits doivent répondre aux règles applicables fixées par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci.

§ 3. Tous les frais et le temps liés à l'élimination des restes de cargaison, produits de nettoyage et déchets sont à charge de l'affréteur.

L'élimination doit être exécutée conformément aux règles applicables, en particulier celles fixées par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci.

**Art. 2.6.1.45. Brandstof**

§ 1. De bevrachter en de vervrachter moeten bij levering respectievelijk teruggave of beëindiging van elkaar de aan boord aanwezige brandstof overnemen en die betalen.

§ 2. De brandstoftanks van het zeeschip staan ter beschikking van de bevrachter.

§ 3. De vervrachter mag de bevrachter niet onredelijk weigeren om brandstof in te nemen voor de levering, voor zover dat in de aanloophavens mogelijk is en het normale scheepsbedrijf niet hindert, en op voorwaarde dat de bevrachter alle kosten en schade op zich neemt.

Onder dezelfde voorwaarden mag de bevrachter de vervrachter niet onredelijk weigeren om brandstof in te nemen voor de teruggave.

§ 4. De hoofdwerktuigkundige moet tijdens de brandstofinname samenwerken met de brandstofagenten en -leveranciers.

De brandstofstalen moeten worden genomen overeenkomstig de toepasselijke resoluties en richtsnoeren van de IMO.

De bevrachter staat ervoor in dat de brandstofleveranciers aan het vorige lid voldoen.

Brandstoffen met verschillende eigenschappen moeten in gescheiden tanks worden opgeslagen.

§ 5. De bevrachter moet het zeeschip voorzien van geschikte brandstof van de overeengekomen hoedanigheid.

§ 6. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolge het aan boord nemen van brandstof die ongeschikt is of niet de overeengekomen hoedanigheid bezit, inbegrepen voor het verwijderen van deze brandstof en de vervanging ervan. De vervrachter is niet aansprakelijk voor vermindering van de snelheid, verhoogd verbruik, verloren tijd of andere gevolgen.

§ 7. De bevrachter moet brandstof aan boord nemen van een hoedanigheid die toelaat de bij of krachtens het MARPOL-Verdrag vastgestelde zwavelgehalteregels na te leven en staat ervoor in dat de door hem ingezette brandstofleveranciers, bunkerschipexploitanten en deskundigen de toepasselijke regels en richtsnoeren naleven; hij vrijwaart de vervrachter tegen elke aansprakelijkheid en bestraffing.

De vervrachter waarborgt dat het zeeschip in staat is om de toepasselijke zwavelgehalteregels na te leven.

§ 8. Bij teruggave moet het zeeschip voorzien zijn van brandstof van dezelfde hoedanigheid en ongeveer dezelfde hoeveelheid als bij levering, met dien verstande dat het zeeschip steeds de meest nabije haven moet kunnen bereiken waar geschikte brandstof beschikbaar is.

**Art. 2.6.1.46. Huurprijs**

De bevrachter moet de overeengekomen huurprijs betalen, vanaf de levering tot de teruggave van het zeeschip.

Behoudens afwijkend beding is de huurprijs verschuldigd per dag.

**Art. 2.6.1.47. Betaling van de huurprijs**

De bevrachter moet de huurprijs dertig dagen op voorhand aan de vervrachter betalen.

Bij gebreke van betaling na verloop van drie dagen volgend op een ingebrekestelling mag de vervrachter, onverminderd zijn recht op schadevergoeding, het zeeschip terugtrekken uit de dienst.

Bij elk in gebreke blijven van de bevrachter om de huurprijs te betalen mag de vervrachter, onverminderd het recht het zeeschip uit dienst te nemen, de uitvoering van al zijn verplichtingen opschorten; de huur loopt evenwel door en de bevrachter is aansprakelijk voor alle gevolgen.

**Art. 2.6.1.48. Reiniging van de ruimen**

§ 1. De bevrachter mag de vervrachter verzoeken de bemanning op te dragen tussen de reizen de ruimen te reinigen, op voorwaarde dat hij een overeengekomen vergoeding betaalt, de bemanning dit werk veilig kan uitvoeren en de plaatselijke regels worden nageleefd. De vervrachter is niet aansprakelijk wanneer de toestand van de ruimen niet wordt aanvaard. De voor de reiniging nodige tijd is voor rekening van de bevrachter.

§ 2. De bevrachter moet zorgen voor de reinigingsmiddelen en deze betalen. Deze middelen moeten voldoen aan de toepasselijke regels vastgesteld bij of krachtens het MARPOL-Verdrag.

§ 3. Alle kosten en tijd in verband met de verwijdering van ladingresten, reinigingsmiddelen en afval zijn ten laste van de bevrachter.

De verwijdering moet worden uitgevoerd in overeenstemming met de toepasselijke regels, in het bijzonder deze vastgesteld bij of krachtens het MARPOL-Verdrag.

**Art. 2.6.1.49. Service de routage météorologique**

L'affréteur peut utiliser le service de routage météorologique de son choix.

Le capitaine doit suivre les procédures de reporting de ce service et, pour autant que la sécurité ne s'y oppose pas, suivre les recommandations de routage du service.

**Art. 2.6.1.50. Espace d'un navire**

§ 1er. À l'exception des espaces nécessaires à l'équipage et à l'équipement du navire, les cales, pontées et autres espaces de chargement sont entièrement à disposition de l'affréteur.

§ 2. Si la cargaison est transportée en pontée, l'affréteur est responsable vis-à-vis du fréteur de tous les dommages occasionnés de ce fait au navire de mer. Les connaissements doivent être émis conformément à l'article 2.6.1.67, § 3.

**Art. 2.6.1.51. Subrécargue**

L'affréteur peut désigner un subrécargue qui accompagne le navire de mer à ses risques et veille à ce que le voyage soit accompli avec une bonne progression. Le subrécargue est logé et nourri à titre gracieux. L'affréteur et le subrécargue doivent signer un abandon de recours.

**Art. 2.6.1.52. Instructions de navigation et journaux de bord**

L'affréteur doit fournir au capitaine en temps utile et par écrit toutes les instructions de navigation nécessaires. Le capitaine doit tenir les journaux de bord nécessaires, en donner l'accès et en fournir des copies à l'affréteur.

**Art. 2.6.1.53. Cargaison dangereuse et exclue**

Le navire de mer doit être utilisé en vue du transport d'une cargaison licite.

Une cargaison dangereuse ou nocive peut seulement être transportée conformément aux règles et aux recommandations des autorités compétentes de l'État du pavillon, des ports de chargement et de déchargement et des zones de transit.

Le transport d'armes et de munitions, de substances explosives et de matières nucléaires ou radioactives est interdit.

**Art. 2.6.1.54. Interruption du paiement du loyer**

Le loyer n'est pas dû pour la durée pendant laquelle le navire de mer n'est pas totalement actif, notamment dans les cas suivants : manque d'équipage ou grève de celui-ci, manque de provisions, incendie, pannes, dommages occasionnés à la coque, aux engins de propulsion ou équipements du navire, échouements, saisie non imputable à l'affréteur ou à un sous-affréteur, immobilisation par le contrôle de l'État du port ou d'autres autorités pour cause de défectuosité du navire de mer, avaries non imputables à une défectuosité de la cargaison, mise en cale sèche, nettoyage ou peinture de la coque sous l'eau et réparation.

Le loyer n'est pas non plus dû en cas de déroutement contraire aux instructions de l'affréteur.

Pendant la durée d'interruption du paiement du loyer, tous les carburants sont à charge du fréteur.

Les contretemps et les frais causés par les conditions météorologiques ou la navigation dans des ports et rivières peu profonds sont à charge de l'affréteur.

En cas de limitation de vitesse pendant le voyage à la suite d'une défectuosité de la coque, des engins de propulsion ou de l'équipement du navire, la perte de temps et les frais de carburants supplémentaires peuvent être déduits du loyer.

**Art. 2.6.1.55. Pollution**

Le fréteur doit veiller à la couverture des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conformément aux conditions en usage proposées par les assureurs P&I, ainsi que pour les certificats appropriés.

**Art. 2.6.1.56. Mise en cale sèche**

Sauf cas d'urgence, le navire de mer ne peut pas être mis en cale sèche.

**Art. 2.6.1.57. Perte totale**

En cas de perte du navire de mer, les montants prépayés et non acquis sont immédiatement restitués à l'affréteur.

**Art. 2.6.1.58. Exonérations**

Le fréteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité mutuelle dans les cas suivants : aléas naturels inévitables; fait d'ennemis; incendie; contrainte de prince, autorités ou peuple; dangers et accidents de la mer, des rivières, des engins, des chaudières et de la navigation; et les erreurs de navigation.

**Art. 2.6.1.49. Weerrouteringsdienst**

De bevrachter mag de weerrouteringsdienst van zijn keuze gebruiken.

De kapitein moet de verslaggevingsprocedures van deze dienst volgen en, voor zover de veiligheid zich daar niet tegen verzet, de routeringsaanbevelingen van de dienst opvolgen.

**Art. 2.6.1.50. Scheepsruimte**

§ 1. Met uitzondering van de ruimten nodig voor de bemanning en de scheepsuitrusting zijn de ruimen, dekken en andere ladingruimten volledig ter beschikking van de bevrachter.

§ 2. Ingeval lading aan dek wordt vervoerd, is de bevrachter tegenover de vervrachter aansprakelijk voor alle daardoor aan het zeeschip berokkende schade. De cognossementen moeten worden uitgegeven in overeenstemming met artikel 2.6.1.67, § 3.

**Art. 2.6.1.51. Ladingopzichter**

De bevrachter mag een ladingopzichter aanduiden die het zeeschip op zijn risico vergezelt en erop toeziet dat de reis wordt volbracht met behoorlijke voortgang. De ladingopzichter geniet kosteloos logies en maaltijden. De bevrachter en de ladingopzichter moeten een afstand van verhaal ondertekenen.

**Art. 2.6.1.52. Vaaronderrichtingen en scheepsdagboeken**

De bevrachter moet de kapitein tijdig en schriftelijk alle nodige vaaronderrichtingen verstrekken. De kapitein moet de nodige scheepsdagboeken bijhouden en er aan de bevrachter inzage en afschriften van verstrekken.

**Art. 2.6.1.53. Gevaarlijke en uitgesloten lading**

Het zeeschip moet worden gebruikt om wettige lading te vervoeren.

Gevaarlijke of schadelijke lading mag alleen worden vervoerd in overeenstemming met de regels en de aanbevelingen van bevoegde overheden van de vlagstaat, de laad- en loshavens en de doorvaren gebieden.

Het vervoer van wapens en munitie, ontplofbare stoffen en nucleaire of radioactieve stoffen is verboden.

**Art. 2.6.1.54. Huurprijsonderbreking**

De huurprijs is niet verschuldigd voor de tijd gedurende welke het zeeschip niet volledig werkzaam is, waaronder gevallen van gebrek aan of staking door de bemanning, gebrek aan voorraad, brand, stilvallen, schade aan de romp, voortbewegingstuigen of scheepsuitrusting, aan de grond lopen, beslag niet te wijten aan de bevrachter of een onderbevrachter, aanhouding door de havenstaatcontrole of andere overheden wegens gebreken van het zeeschip, averijen niet te wijten aan gebreken van de lading, droogzetten, reiniging of schilderen van het onderwaterschip en herstelling.

De huurprijs is evenmin verschuldigd in geval van koersafwijking in strijd met de onderrichtingen van de bevrachter.

Tijdens de duur van de huurprijsonderbreking zijn alle brandstoffen ten laste van de vervrachter.

Oponthoud en kosten veroorzaakt door de weersomstandigheden of het varen op ondiepe havens en rivieren zijn ten laste van de bevrachter.

Ingeval de snelheid tijdens de reis wordt beperkt ingevolge gebreken van de romp, de voortbewegingstuigen of de scheepsuitrusting, mogen de verloren tijd en de kosten van bijkomende brandstoffen van de huurprijs worden afgetrokken.

**Art. 2.6.1.55. Verontreiniging**

De vervrachter moet zorgen voor dekking voor schade door olieverontreiniging, overeenkomstig de gebruikelijke voorwaarden aangeboden door de P&I-verzekeraars, alsook voor de passende certificaten.

**Art. 2.6.1.56. Droogzetten**

Tenzij in noodgevallen, mag het zeeschip niet worden drooggezet.

**Art. 2.6.1.57. Volledig verlies**

In geval van verlies van het zeeschip worden vooruitbetaalde en niet verworven bedragen onmiddellijk aan de bevrachter terugbetaald.

**Art. 2.6.1.58. Ontheffingen**

De vervrachter en de bevrachter zijn jegens elkaar van aansprakelijkheid ontheven in geval van onvermijdelijke natuurlijke toevallen, handelingen van vijanden, brand, dwangmaatregelen van het staatsgezag, overheden en het volk, alle gevaren en ongevallen van de zee, rivieren, werktuigen, ketels en de scheepvaart, en fouten bij de navigatie.

**Art. 2.6.1.59. Sûretés**

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le navire de mer ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

**Art. 2.6.1.60. Stocks**

L'affréteur ne commande pas de stocks, d'accessoires ou de services à charge du fréteur.

**Art. 2.6.1.61. Assistance**

Toutes les épaves et la rémunération du chef d'assistance reviennent pour moitié au fréteur et à l'affréteur, déduction faite de leurs frais à tous deux et de la part destinée à l'équipage.

**Art. 2.6.1.62. Avarie commune**

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles d'York et d'Anvers.

L'affréteur doit veiller à ce que l'applicabilité des Règles d'York et d'Anvers soit stipulée dans tous les connaissements.

Le loyer ne contribue pas à une avarie commune.

**Art. 2.6.1.63. Navigation**

Aucune des dispositions de la présente section ne peut être interprétée comme une remise de la gestion nautique à l'affréteur. Le fréteur reste responsable de la navigation, des actes des pilotes et des remorqueurs, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres matières, comme s'il agissait pour son propre compte.

**Art. 2.6.1.64. Créances relatives à la cargaison**

Les créances d'indemnisation pour la perte ou les dommages survenus à la cargaison ou pour le retard sont réparties comme suit :

1° les créances résultant de l'innavigabilité ou d'une faute de navigation ou dans la gestion du navire de mer sont entièrement à charge du fréteur, sauf si ce dernier prouve que l'innavigabilité a été causée par le chargement, l'arrimage, le déchargement ou une autre opération de manutention de la cargaison, auquel cas le point 2° s'applique;

2° les créances résultant du chargement, de l'arrimage, du déchargement, de l'entreposage ou de toute autre opération de manutention de la cargaison sont entièrement à charge de l'affréteur;

3° les créances résultant de manquants ou de transport trop lointain sont pour moitié à charge du fréteur et de l'affréteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte du pillage ou d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de cette dernière;

4° toutes les autres créances, y compris celles pour cause de retard, sont pour moitié à charge du fréteur et de l'affréteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de cette dernière.

**Art. 2.6.1.65. Outillage et projecteurs de manutention**

Le fréteur doit entretenir l'outillage de manutention du navire de mer et mettre à disposition les projecteurs pour le travail de nuit. L'affréteur peut employer tout le gréement du navire et imposer du travail de jour et de nuit. Si l'outillage de manutention ne fonctionne pas, une interruption du paiement du loyer s'applique à concurrence de la perte de temps et le fréteur doit payer la perte de temps du manutentionnaire, sauf si l'affréteur impose que le fréteur loue à ses frais d'outillage de manutention de remplacement, auquel cas aucune interruption du paiement du loyer ne s'applique, sauf pour la perte de temps réelle.

**Art. 2.6.1.66. Marchandises sèches en vrac et marchandises dangereuses**

L'affréteur doit fournir conformément aux codes techniques établis par l'OMI les documents, certificats et données nécessaires concernant les marchandises sèches en vrac et les marchandises dangereuses.

Si l'affréteur ne respecte pas les codes visés à l'alinéa 1er, le capitaine peut refuser la cargaison.

**Art. 2.6.1.59. Zekerheidsrechten**

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle aan de bevrachter toebehorende lading.

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het zeeschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

**Art. 2.6.1.60. Voorraden**

De bevrachter bestelt geen voorraden, benodigdheden of diensten ten laste van de vervrachter.

**Art. 2.6.1.61. Berging**

Alle wrakken en bergloon komt bij helften toe aan de vervrachter en de bevrachter, onder aftrek van beider kosten en het aandeel van de bemanning.

**Art. 2.6.1.62. Averij-grosse**

Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regels van York en Antwerpen.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle cognossementen de toepasselijkheid van de Regels van York en Antwerpen wordt bedongen.

De huurprijs draagt niet in averij-grosse bij.

**Art. 2.6.1.63. Navigatie**

Geen bepaling van deze afdeling mag worden uitgelegd als een overgave van het rederschap aan de bevrachter. De vervrachter blijft verantwoordelijk voor de navigatie, daden van loodsen en slepers, verzekering, bemanning en alle andere aangelegenheden, alsof hij voor eigen rekening handelt.

**Art. 2.6.1.64. Ladingvorderingen**

Vorderingen tot vergoeding van verlies van of schade aan lading of vertraging worden als volgt toegerekend :

1° vorderingen voortspruitend uit onzeewaardigheid of een fout bij de navigatie of het beheer van het zeeschip zijn volledig ten laste van de vervrachter, tenzij deze laatste bewijst dat de onzeewaardigheid werd veroorzaakt door het laden, stuwen, lossen of anderszins behandelen van de lading, in welk geval het 2° van toepassing is;

2° vorderingen voortspruitend uit laden, stuwen, lossen, opslaan of anderszins behandelen van de lading zijn volledig ten laste van de bevrachter;

3° vorderingen voortspruitend uit manco's of teververvoer zijn bij helften ten laste van de vervrachter en de bevrachter, tenzij onweerlegbaar wordt bewezen dat de vordering voortspruit uit plundering dan wel uit een handeling of nalaten van één der partijen, haar aangestelden of onderaannemers, in welk geval de vordering volledig ten laste van deze laatste komt;

4° alle andere vorderingen, met inbegrip van vorderingen wegens vertraging, zijn bij helften ten laste van de vervrachter en de bevrachter, tenzij onweerlegbaar wordt bewezen dat de vordering voortspruit uit handeling of nalaten van één der partijen, haar aangestelden of onderaannemers, in welk geval de vordering volledig ten laste van deze laatste komt.

**Art. 2.6.1.65. Behandelingstuig en -lichten**

De vervrachter moet het behandelingstuig van het zeeschip onderhouden en de scheepslichten ter beschikking stellen voor nachtwerk. De bevrachter mag alle scheepstuig aanwenden en dag- en nachtwerk verlangen. Ingeval het behandelingstuig niet werkt, geldt ten belope van de verloren tijd een huurprijsonderbreking en moet de vervrachter het tijdverlet van de stuwadoor betalen, tenzij de bevrachter verlangt dat de vervrachter op zijn kosten vervangend behandelingstuig huurt, in welk geval geen huurprijsonderbreking intreedt, behalve voor de daadwerkelijk verloren tijd.

**Art. 2.6.1.66. Droog stortgoed en gevaarlijke goederen**

De bevrachter moet overeenkomstig de door de IMO vastgestelde technische codes de nodige documenten, certificaten en gegevens betreffende droog stortgoed en gevaarlijke goederen bezorgen.

Ingeval de bevrachter de door de in het eerste lid bedoelde codes niet naleeft, mag de kapitein de lading weigeren.

**Art. 2.6.1.67. Connaissements**

§ 1er. Le capitaine doit signer les connaissements et lettres de voiture conformément aux reçus de bord. Toujours conformément à ceux-ci et avec l'autorisation préalable du fréteur, l'affréteur ou son représentant peut toutefois signer des connaissements et lettres de voiture pour le compte du capitaine.

§ 2. L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les conséquences de la contradiction avec le contrat d'affrètement d'un connaissement ou d'une lettre de voiture signé par l'affréteur ou, à sa demande, par le capitaine.

§ 3. Les connaissements relatifs à un chargement en pontée doivent contenir une clause stipulant que les marchandises sont transportées en pontée aux risques et dépens de l'affréteur, du chargeur et du destinataire, sans la moindre responsabilité de quelconques pertes, dommages, frais ou retard à charge du navire de mer ou du fréteur.

**Art. 2.6.1.68. Connaissements électroniques**

À la demande de l'affréteur, les connaissements, lettres de voiture et ordres de livraison sont émis, signés et transmis sous format électronique.

Aux frais de l'affréteur, le fréteur doit prendre part à cet effet à un système commercial électronique.

L'affréteur doit garantir le fréteur contre une responsabilité supplémentaire liée à l'utilisation de ce système, pour autant que ceci ne résulte pas de la négligence du fréteur.

**Article 2.6.1.69. Contrat de transport**

Dans le contrat d'affrètement est présumé comporter une clause aux termes de laquelle que les connaissements sont soumis aux Règles de La Haye et Visby, et le transport de passagers à la Convention PAL.

**Art. 2.6.1.70. Guerre**

§ 1er. Si le capitaine estime que le navire de mer peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à des risques de guerre ou à des risques de guerre civile, de révolution, de terrorisme, de blocus ou d'événements comparables, il n'est pas tenu de s'y rendre, et le navire de mer peut quitter ledit lieu ou ladite zone.

Le capitaine n'est pas tenu de rompre un blocus ou de se rendre dans une zone où il risque d'être soumis à une confiscation.

Si le navire de mer se rend dans un lieu ou une zone tel que visé à l'alinéa 1er, l'affréteur doit rembourser au fréteur les primes d'assurance complémentaires, ainsi que les salaires ou indemnités additionnels de l'équipage.

§ 2. Le capitaine doit :

1° donner suite à des ordres, recommandations et conseils de l'État du pavillon ou d'autres autorités compétentes;

2° respecter les exigences imposées par l'assureur du fréteur;

3° respecter des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies ou d'autres autorités supranationales compétentes;

4° si l'équipage ou d'autres personnes embarquées peuvent être appréhendés, faire escale dans un autre port ou remplacer l'équipage.

§ 3. Si le fréteur refuse de naviguer vers un port de chargement ou de déchargement, il doit en informer l'affréteur. L'affréteur peut alors désigner un autre port. À défaut de quoi, le fréteur peut décharger la cargaison aux frais et risques de l'affréteur dans un port sûr de son choix.

§ 4. L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les créances d'indemnisation en vertu d'un connaissement, d'une lettre de voiture ou d'un autre document de transport qui résultent de la route suivie par le navire de mer conformément aux paragraphes précédents.

§ 5. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

**Art. 2.6.1.71. Glaces**

Le navire de mer ne doit pas se frayer de chemin à travers les glaces. Si le fréteur marque son accord, il peut toutefois suivre des brise-glaces.

Le navire de mer ne peut pas être forcé de naviguer dans un port ou une zone non libre de glaces ou d'y séjourner.

**Art. 2.6.1.72. Réquisition**

Si le navire de mer est réquisitionné par l'État du pavillon ou une autre autorité compétente, une interruption du paiement du loyer s'applique et le loyer payé par l'État du pavillon ou une autre autorité compétente revient le cas échéant au fréteur. La durée de la réquisition fait partie de la durée de l'affrètement.

**Art. 2.6.1.67. Cognossementen**

§ 1. De kapitein moet cognossementen en vrachtbrieven ondertekenen in overeenstemming met de stuurmansreçus. Steeds in overeenstemming met deze laatste en met voorafgaande machtiging van de vervrachter mag de bevrachter of zijn vertegenwoordiger evenwel cognossementen en vrachtbrieven ondertekenen voor rekening van de kapitein.

§ 2. De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle gevolgen van de strijdigheid met de bevrachtingsovereenkomst van een cognossement of een vrachtbrief die werd ondertekend door de bevrachter of, op diens verzoek, door de kapitein.

§ 3. Cognossementen betreffende deklading moeten een beding bevatten luidens welk de goederen aan dek worden vervoerd op risico en kosten van de bevrachter, de afzender en de ontvanger, zonder enige aansprakelijkheid voor welk verlies, schade, kosten of vertraging ook lastens het zeeschip of de vervrachter.

**Art. 2.6.1.68. Elektronische cognossementen**

Op verzoek van de bevrachter worden cognossementen, vrachtbrieven en volgbrieven uitgegeven, ondertekend en overgedragen in elektronische vorm.

Op kosten van de bevrachter moet de vervrachter daartoe deelnemen aan een elektronisch handelsstelsel.

De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren in verband met het gebruik van dat stelsel ontstane bijkomende aansprakelijkheid, voor zover die niet volgt uit nalatigheid van de vervrachter.

**Artikel 2.6.1.69. Vervoerovereenkomst**

De bevrachtingsovereenkomst wordt vermoed een beding te bevatten naar luid waarvan de cognossementen onderworpen zijn aan de Regels van Den Haag en Visby, en het passagiersvervoer aan het PAL-Verdrag.

**Art. 2.6.1.70. Oorlog**

§ 1. Ingeval de kapitein oordeelt dat het zeeschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan oorlogsrisico's of aan risico's van burgeroorlog, revolutie, terrorisme, blokkade of vergelijkbare gebeurtenissen, is hij niet verplicht zich daarheen te begeven en mag het zeeschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

De kapitein is niet verplicht een blokkade te doorbreken of zich te begeven naar een gebied waar het kan worden geconfisceerd.

Ingeval het zeeschip zich begeeft naar een plaats of gebied als bedoeld in het eerste lid, moet de bevrachter aan de vervrachter de bijkomende verzekeringspremies terugbetalen, alsook de bijkomende lonen of vergoedingen van de bemanning.

§ 2. De kapitein moet :

1° gevolg geven aan de bevelen, aanbevelingen en raadgevingen van de vlagstaat of andere bevoegde overheden;

2° de vereisten naleven die worden opgelegd door de verzekeraar van de vervrachter;

3° resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties of andere bevoegde supranationale overheden naleven;

4° ingeval de bemanning of andere opvarenden kunnen worden aangehouden, een andere haven aanlopen of de bemanning vervangen.

§ 3. Ingeval de vervrachter weigert naar een laad- of loshaven te varen, moet hij de bevrachter daarvan op de hoogte stellen. De bevrachter mag alsdan een andere haven aanduiden. Bij gebreke daarvan mag de vervrachter de lading op kosten en risico van de bevrachter lossen in een veilige haven van zijn keuze.

§ 4. De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen tot schadevergoeding op grond van een cognossement, vrachtbrief of ander vervoersdocument welke voortvloeien uit de koers die het zeeschip volgt in overeenstemming met de voorgaande paragrafen.

§ 5. Handelingen welke in overeenstemming met de voorgaande paragrafen wel of niet worden gesteld, gelden niet als koersafwijking.

**Art. 2.6.1.71. IJs**

Het zeeschip moet zich geen weg banen door het ijs. Ingeval de vervrachter daarmee instemt mag het evenwel ijsbrekers volgen.

Het zeeschip kan niet worden verplicht een niet-ijsvrije haven of een niet-ijsvrij gebied in te varen of er te verblijven.

**Art. 2.6.1.72. Opeising**

Ingeval het zeeschip door de vlagstaat of een andere bevoegde overheid wordt opgeëist, treedt een huurprijsonderbreking in en komt de desgevallend door de vlagstaat of andere bevoegde overheid betaalde huurprijs toe aan de vervrachter. De duur van de opeising telt mee als duurtijd van de bevrachting.

Si la réquisition dure plus de quatre-vingt-dix jours, chaque partie peut résilier le contrat d'affrètement, sans qu'une indemnité ne soit due.

**Art. 2.6.1.73. Dommages occasionnés par des manutentionnaires**

L'affréteur doit indemniser les dommages occasionnés au navire par des manutentionnaires, à la condition que le capitaine en informe par écrit l'affréteur ou son représentant au plus tard dans les vingt-quatre heures du préjudice. En cas de vices cachés, la notification doit avoir lieu au plus tard au moment où ils ont pu être découverts en diligence raisonnable. La notification doit décrire précisément les dommages et l'affréteur doit être invité à désigner un expert pour constater l'ampleur du préjudice.

Si les dommages mettent en péril la navigabilité, la sécurité de l'équipage ou l'opérationnalité du navire de mer, l'affréteur doit procéder immédiatement et à ses frais à des réparations, pendant lesquelles aucune interruption de prix du loyer ne s'applique.

**Art. 2.6.1.74. Navigation à vitesse réduite**

L'affréteur peut, sous réserve de ses obligations en lien avec la sécurité et l'environnement, donner au capitaine des instructions relatives à la navigation à vitesse réduite.

Le fréteur doit apporter la diligence nécessaire pour que la consommation de carburant du navire de mer soit limitée.

Le fréteur et l'affréteur doivent, par rapport à la limitation de consommation de carburant, se partager mutuellement leurs conclusions et bonnes pratiques.

L'affréteur doit veiller à ce que les alinéas précédents ou dispositions comparables soient repris dans des contrats de sous-affrètement et dans des contrats de transport.

**Art. 2.6.1.75. Piraterie**

§ 1er. Si le capitaine estime que le navire de mer peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à la piraterie, au pillage avec violence ou à au détournement, il n'est pas tenu de s'y rendre, et peut laisser le navire de mer audit lieu ou dans ladite zone.

§ 2. Si le fréteur refuse de se rendre à un lieu ou dans une zone visé au paragraphe 1er, il doit en informer l'affréteur. L'affréteur peut alors donner d'autres instructions de voyage et doit garantir le fréteur contre les réclamations de porteurs de connaissement. La perte de temps causée en donnant suite à ces instructions n'entraîne pas une interruption du paiement du loyer.

§ 3. Le navire de mer doit :

1° prendre des mesures préventives raisonnables pour protéger le navire de mer, l'équipage et la cargaison, y compris la détermination d'une nouvelle route, le convoiement, l'escorte, la non-navigation de jour ou de nuit, l'adaptation de la vitesse ou de la route, l'embarquement de personnel de sécurité ou l'apport d'équipements;

2° respecter les exigences imposées par l'assureur du fréteur;

3° donner suite à des ordres, recommandations et conseils de l'État du pavillon ou d'autres autorités compétentes;

4° respecter des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies ou d'autres autorités supranationales compétentes;

L'affréteur doit garantir le fréteur contre les réclamations de porteurs de connaissement ou de tiers qui découlent de la route suivie par le navire conformément aux paragraphes précédents, sauf en cas de couverture d'assurance additionnelle.

§ 4. Si le navire de mer se rend vers un lieu ou une zone tel que visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, les frais supplémentaires et coûts de mesures préventives sont pour le compte de l'affréteur, et ce dernier doit rembourser les salaires ou indemnités complémentaires de l'équipage ainsi que les primes d'assurance additionnelles.

§ 5. Si le navire de mer est pris d'assaut par des pirates, la perte de temps est pour le compte de l'affréteur et aucune interruption du paiement du loyer ne s'applique.

Si le navire de mer est pris d'assaut par des pirates, le fréteur doit informer l'affréteur des tentatives de délivrance du navire. Le navire de mer reste en location et l'affréteur reste tenu par ses obligations, étant entendu qu'il ne doit aucun loyer du quatre-vingt onzième jour qui suit la prise d'assaut du navire de mer jusqu'à sa délivrance, et que l'affréteur n'est pas responsable d'une restitution tardive.

§ 6. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

Ingeval de opeising langer duurt dan negentig dagen, mag elke partij de bevrachtingsovereenkomst beëindigen, zonder dat schadevergoeding verschuldigd is.

**Art. 2.6.1.73. Stuwadoorsschade**

De bevrachter moet de schade vergoeden die aan het schip wordt berokkend door stuwadoors, op voorwaarde dat de kapitein de bevrachter of zijn vertegenwoordiger ten laatste vierentwintig uur nadat de schade is ontstaan, daar schriftelijk van op de hoogte stelt. In geval van verborgen schade moet de kennisgeving ten laatste gebeuren op het ogenblik dat ze bij behoorlijke zorg ontdekt kon worden. De kennisgeving moet de schade nauwkeurig beschrijven en de bevrachter moet worden uitgenodigd een deskundige aan te stellen om de omvang van de schade vast te stellen.

Ingeval de schade de zeewaardigheid, de veiligheid van de bemanning of de bedrijfsklaarheid van het zeeschip in het gedrang brengt, moet de bevrachter onmiddellijk en op zijn kosten overgaan tot herstellingen, tijdens welke geen huurprijsonderbreking intreedt.

**Art. 2.6.1.74. Vertraagd varen**

De bevrachter mag de kapitein, onder voorbehoud van diens verplichtingen in verband met de veiligheid en het milieu, onderrichtingen in verband met vertraagd varen geven.

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden opdat het brandstofverbruik van het zeeschip wordt beperkt.

De vervrachter en de bevrachter moeten in verband met de beperking van het brandstofverbruik hun bevindingen en goede praktijken met elkaar delen.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat de voorgaande leden of vergelijkbare bepalingen worden opgenomen in onderbevrachtingsovereenkomsten en vervoerovereenkomsten.

**Art. 2.6.1.75. Piraterij**

§ 1. Ingeval de kapitein oordeelt dat het zeeschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan piraterij, gewelddadige roof of buitmaking, is hij niet verplicht zich daarheen te begeven, en mag het zeeschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

§ 2. Ingeval de vervrachter weigert naar een plaats of gebied als bedoeld in paragraaf 1 te varen, moet hij de bevrachter daarvan op de hoogte stellen. De bevrachter mag alsdan andere reisonderrichtingen geven en moet de vervrachter vrijwaren tegen vorderingen van cognossementhouders. Tijdverlies veroorzaakt door aan deze onderrichtingen gevolg te geven leidt niet tot een huurprijsonderbreking.

§ 3. Het zeeschip moet :

1° redelijke preventieve maatregelen nemen ter bescherming van het zeeschip, de bemanning en de lading, inbegrepen het bepalen van een nieuwe koers, konvooivaren, escortering, niet overdag of 's nachts varen, het aanpassen van de snelheid of de koers, het inschepen van beveiligingspersoneel of het aanbrengen van uitrusting;

2° de vereisten naleven die worden opgelegd door de verzekeraar van de vervrachter;

3° gevolg geven aan de bevelen, aanbevelingen en raadgevingen van de vlagstaat of andere bevoegde overheden;

4° resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties of andere bevoegde supranationale overheden naleven;

De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen vorderingen van cognossementhouders of derden welke voortvloeien uit de koers die het schip in overeenstemming met de voorgaande paragrafen volgt, tenzij ingeval bijkomende verzekeringsdekking geldt.

§ 4. Ingeval het zeeschip zich begeeft naar een plaats of gebied als bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, zijn de bijkomende kosten en kosten van preventieve maatregelen voor rekening van de bevrachter, en moet deze laatste de bijkomende lonen of vergoedingen van de bemanning alsook de bijkomende verzekeringspremies terugbetalen.

§ 5. Ingeval het zeeschip wordt aangevallen door piraten is tijdverlies voor rekening van de bevrachter en treedt geen huurprijsonderbreking in.

Ingeval het zeeschip door piraten wordt genomen moet de vervrachter de bevrachter op de hoogte houden van de pogingen om het schip vrij te krijgen. Het zeeschip blijft in huur en de bevrachter blijft gehouden door zijn verplichtingen, met dien verstande dat hij geen huurprijs verschuldigd is van de eenennegentigste dag na de neming van het zeeschip tot de vrijlating ervan, en dat de bevrachter niet aansprakelijk is voor laattijdige teruggave.

§ 6. Handelingen welke in overeenstemming met de voorgaande paragrafen wel of niet worden gesteld, gelden niet als koersafwijking.

**Art. 2.6.1.76. Interruptions de travail**

En cas de grève, d'interruption de travail, de boycott ou de tout autre problème en lien avec l'occupation de l'équipage, la perte de temps vaut interruption du paiement du loyer.

**Art. 2.6.1.77. Passagers clandestins**

§ 1er. Le fait que des passagers clandestins embarquent en se cachant dans la cargaison, dans des conteneurs ou par un autre moyen en lien avec la manutention de la cargaison vaut violation du contrat, dont l'affréteur est responsable. L'affréteur doit garantir le fréteur contre l'ensemble des créances, des frais, vivres et rapatriement compris, des pertes et des amendes. L'affréteur doit fournir au fréteur les sommes nécessaires à l'acquisition de cautions ou de sûretés. Le loyer reste redevable pendant la perte de temps.

§ 2. Dans des cas autres que ceux visés au paragraphe 1er, la montée à bord de passagers clandestins vaut violation du contrat, dont le fréteur est responsable. Le fréteur doit garantir l'affréteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes, la perte de temps valant interruption du paiement du loyer.

**Art. 2.6.1.78. Contrebande**

§ 1er. Le fait que le capitaine ou les membres de l'équipage se rendent coupables de contrebande vaut violation du contrat, dont le fréteur est responsable. Le fréteur doit garantir l'affréteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes, la perte de temps valant interruption du paiement du loyer.

§ 2. Si des stupéfiants ou d'autres substances illicites non déclarées comme cargaison sont cachés à bord de la cargaison, dans des conteneurs ou par un autre moyen en lien avec la manutention de la cargaison, ceci vaut violation du contrat, dont l'affréteur est responsable. L'affréteur doit garantir le fréteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes. L'affréteur doit fournir au fréteur les sommes nécessaires à l'acquisition de cautions ou de sûretés. Le navire de mer reste en location pendant la perte de temps.

**Art. 2.6.1.79. Code ISM**

Le fréteur doit veiller à ce que le navire de mer et la compagnie maritime répondent au Code ISM. Sur demande, il doit fournir à l'affréteur une copie des certificats et autres pièces délivrés conformément à ce code. La perte, les dommages, les frais et le retard dus au non-respect du Code ISM sont pour le compte du fréteur.

**Art. 2.6.1.80. Code ISPS**

Le fréteur doit respecter le Code ISPS. Sur demande, il doit fournir à l'affréteur une copie des certificats délivrés conformément au présent code et les coordonnées du responsable de sécurité de l'armateur. La perte, les dommages, les frais et le retard dû au non-respect du Code ISPS sont pour le compte du fréteur.

L'affréteur doit fournir au fréteur ses coordonnées ainsi que toutes les autres données nécessaires au respect du Code ISPS.

Le retard et tous les frais liés aux règles et mesures relatives à la protection, y compris les surveillants, bateaux, escortes de navire, indemnités, prélèvements et inspections, sont pour le compte de l'affréteur, sauf s'ils résultent exclusivement de la négligence du fréteur.

**Art. 2.6.1.81. Sanctions**

Le fréteur ne doit pas donner de suite aux instructions pour exploiter le navire de mer en vue du transport, du commerce ou d'un voyage si ceci vient à exposer le navire de mer, le propriétaire de navire, l'armateur, l'équipage, l'assureur ou le réassureur à des sanctions infligées par une autorité nationale, internationale ou supranationale.

Si le navire de mer est quand-même exploité de la sorte, le fréteur peut y mettre fin. L'affréteur doit, dans les quarante-huit heures qui suivent la communication par le fréteur, donner d'autres instructions de voyage. Si l'affréteur ne le fait pas, le fréteur peut décharger le navire de mer dans n'importe quel port sûr. Aucune interruption du paiement du loyer ne s'applique et tous les frais supplémentaires sont pour le compte de l'affréteur.

L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les réclamations de propriétaires de cargaison, porteurs de connaissement et sous-affréteurs en raison de l'exécution d'autres instructions de voyage ou de la délivrance de la cargaison conformément à l'alinéa précédent.

**Art. 2.6.1.76. Arbeidsonderbrekingen**

In geval van staking, arbeidsonderbreking, boycot of enige andere moeilijkheid in verband met de tewerkstelling van de bemanning, geldt het tijdverlies als huurprijsonderbreking.

**Art. 2.6.1.77. Verstekelingen**

§ 1. Ingeval verstekelingen zich aan boord begeven door zich te verbergen in de lading, in laadkisten of met een ander middel in verband met ladingbehandeling, geldt zulks als een schending van de overeenkomst, waarvoor de bevrachter aansprakelijk is. De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, met inbegrip van levensonderhoud en repatriëring, verliezen en boetes. De bevrachter moet de vervrachter van de nodige sommen voorzien om borgsommen of zekerheden te verschaffen. De huurprijs blijft gedurende het tijdverlies verschuldigd.

§ 2. In andere gevallen dan deze bedoeld in paragraaf 1 geldt het aan boord komen van verstekelingen als een schending van de overeenkomst, waarvoor de vervrachter aansprakelijk is. De vervrachter moet de bevrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, verliezen en boetes, en het tijdverlies geldt als huurprijsonderbreking.

**Art. 2.6.1.78. Smokkel**

§ 1. Ingeval de kapitein of bemanningsleden zich schuldig maken aan smokkel, geldt zulks als een schending van de overeenkomst, waarvoor de vervrachter aansprakelijk is. De vervrachter moet de bevrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, verliezen en boetes, en het tijdverlies geldt als huurprijsonderbreking.

§ 2. Ingeval niet als lading opgegeven verdovende middelen of andere onwettige stoffen aan boord worden verborgen in de lading, in laadkisten of met een ander middel in verband met ladingbehandeling, geldt zulks als een schending van de overeenkomst, waarvoor de bevrachter aansprakelijk is. De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen, kosten, verliezen en boetes. De bevrachter moet de vervrachter van de nodige sommen voorzien om borgsommen of zekerheden te verschaffen. Het zeeschip blijft gedurende het tijdverlies in huur.

**Art. 2.6.1.79. ISM-Code**

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het zeeschip en de rederij voldoen aan de ISM-Code. Desgevraagd moet hij de bevrachter een afschrift van de overeenkomstig die code uitgereikte certificaten en andere stukken bezorgen. Verlies, schade, kosten en vertraging welke te wijten zijn aan het niet naleven van de ISM-Code, zijn voor rekening van de vervrachter.

**Art. 2.6.1.80. ISPS-Code**

De vervrachter moet de ISPS-Code naleven. Desgevraagd moet hij de bevrachter een afschrift van de overeenkomstig die code uitgereikte certificaten en de contactgegevens van de beveiligingsverantwoordelijke van de reder bezorgen. Verlies, schade, kosten en vertraging welke te wijten zijn aan het niet naleven van de ISPS-Code, zijn voor rekening van de vervrachter.

De bevrachter moet de vervrachter zijn contactgegevens bezorgen alsook alle andere gegevens welke nodig zijn om de ISPS-Code na te leven.

Alle vertraging en onkosten ontstaan in verband met de regels en maatregelen betreffende beveiliging, inbegrepen bewakers, boten, scheepsescortes, vergoedingen, heffingen en inspecties, zijn voor rekening van de bevrachter, tenzij ze uitsluitend het gevolg zijn van nalatigheid van de vervrachter.

**Art. 2.6.1.81. Sancties**

De vervrachter moet geen gevolg geven aan onderrichtingen om het zeeschip in te zetten voor vervoer, handel of een reis ingeval zulks het zeeschip, de scheepseigenaar, de reder, de bemanning, de verzekeraar of de herverzekeraar zou blootstellen aan sancties opgelegd door een nationale, internationale of supranationale overheid.

Ingeval het zeeschip toch wordt ingezet, mag de vervrachter daar een einde aan stellen. De bevrachter is gehouden binnen de achtenveertig uur na de mededeling door de vervrachter andere reisonderrichtingen geven. Ingeval de bevrachter dat niet doet, mag de vervrachter het zeeschip in elke veilige haven lossen. Er treedt geen huurprijsonderbreking in en alle bijkomende kosten zijn voor rekening van de bevrachter.

De bevrachter moet de vervrachter vrijwaren tegen alle vorderingen van ladingeigenaars, cognossementhouders en onderbevrachters wegens de uitvoering van andere reisonderrichtingen of het afleveren van de lading overeenkomstig het vorige lid.

**Art. 2.6.1.82. Entités sanctionnées**

§ 1er. Le fréteur et l'affréteur s'assurent mutuellement que ni lui ni le navire de mer ne fait l'objet de sanctions, d'interdictions ou de restrictions imposées par des résolutions des Nations Unies, de l'Union européenne ou, le cas échéant, d'autres autorités désignées par les parties. L'affréteur garantit aussi ceci en ce qui concerne les sous-affréteurs, expéditeurs, destinataires et intéressés à la cargaison.

En cas de violation de l'alinéa précédent, l'autre partie doit respecter les lois et règlements de l'autorité compétente et donner suite aux instructions données par ses soins; à défaut de quoi, elle peut résilier le contrat au pied levé ou, en cas de cargaison à bord, la décharger dans un port sûr de son choix.

§ 2. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

§ 3. Le fréteur ou l'affréteur, en fonction du cas, doit indemniser les dommages subis par l'autre partie à la suite de la violation du paragraphe 1er, alinéa 1er.

**Art. 2.6.1.83. Règles douanières européennes**

L'affréteur doit respecter les règles établies par l'Union européenne concernant des opérateurs autorisés et la déclaration préalable de chargement.

**Art. 2.6.1.84. Remplacement des eaux de ballast**

Si une autorité compétente impose le remplacement des eaux de ballast, le fréteur ou le capitaine doit y donner suite aux frais et risques de l'affréteur.

**Art. 2.6.1.85. Affrètements de longue durée**

§ 1er. Le présent article s'applique aux affrètements d'une durée supérieure à cinq mois pour autant que les parties n'en dérogent pas contractuellement.

§ 2. Si à la fin de l'affrètement le navire de mer est sur lest en route vers le port de restitution ou exécute un voyage chargé dont on peut attendre raisonnablement qu'il se termine dans le délai de l'affrètement, l'affréteur peut utiliser le navire de mer aux conditions en vigueur ou aux conditions de marché alors en vigueur si celles-ci sont plus élevées, même après ce délai afin d'accomplir le dernier voyage vers le port de restitution.

§ 3. Le fréteur peut mettre en cale sèche le navire de mer en vue de l'entretien ou de la réparation à des lieu et date jugés opportuns de commun accord entre les parties.

§ 4. L'affréteur peut prolonger l'affrètement de la durée des interruptions du paiement du loyer. À cet égard, il doit communiquer ce choix au plus tard un mois avant la restitution, ou au plus tard une semaine après l'événement concerné, de sorte que celui se produise moins d'un mois avant la restitution.

§ 5. L'affréteur peut battre son pavillon et apposer ses marques sur le navire de mer. Le navire de mer doit être repeint dans les couleurs du fréteur avant restitution. Le temps et les frais consacrés à la peinture sont à charge de l'affréteur.

**Art. 2.6.1.86. Courtage**

Le fréteur assure le paiement du courtage.

**Art. 2.6.1.87. Prescription**

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

Section 3. — *Affrètement au voyage*

**Art. 2.6.1.88. Application matérielle**

La présente section s'applique aux contrats d'affrètement au voyage ayant pour objet un voyage d'un navire de mer en vue du transport de marchandises. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

**Art. 2.6.1.89. Autre réglementation**

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit economique ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement au voyage.

**Art. 2.6.1.82. Gesanctioneerde entiteiten**

§ 1. De vervrachter en de bevrachter waarborgen tegenover elkaar dat zij noch het zeeschip geen voorwerp is van sancties, verboden of beperkingen opgelegd door resoluties van de Verenigde Naties, de Europese Unie of andere desgevallend door de partijen aangeduide overheden. De bevrachter waarborgt zulks mede wat onderbevrachters, verzenders, ontvangers en ladingbelanghebbenden betreft.

Ingeval van schending van het vorige lid moet de andere partij de wetten en verordeningen van de bevoegde overheid naleven en gevolg geven aan de door haar gegeven onderrichtingen; bij gebreke daarvan mag zij de overeenkomst op staande voet beëindigen of, ingeval lading aan boord is, deze lossen in een veilige haven van haar keuze.

§ 2. Handelingen welke in overeenstemming met de voorgaande paragrafen wel of niet worden gesteld, gelden niet als koersafwijking.

§ 3. De vervrachter of de bevrachter, naargelang het geval, moet de schade vergoeden die de andere partij heeft geleden ingevolge de schending van paragraaf 1, eerste lid.

**Art. 2.6.1.83. Europese douaneregels**

De bevrachter moet de door de Europese Unie vastgestelde regels betreffende geautoriseerde marktdeelnemers en het op voorhanden verstrekken van ladinginformatie naleven.

**Art. 2.6.1.84. Vervanging van ballastwater**

Ingeval een bevoegde overheid de vervanging van ballastwater oplegt, moet de vervrachter of de kapitein daar gevolg aan geven op kosten en risico van de bevrachter.

**Art. 2.6.1.85. Langdurige bevrachtingen**

§ 1. Dit artikel is van toepassing op bevrachtingen met een duur van langer dan vijf maanden voor zover partijen er niet contractueel van afwijken.

§ 2. Ingeval het zeeschip bij het einde van de bevrachting in ballast op weg is naar de haven van teruggave dan wel een geladen reis uitvoert die naar redelijke verwachting eindigt binnen de duurtijd van de bevrachting, mag de bevrachter het zeeschip aan de geldende voorwaarden dan wel aan de alsdan geldende marktvoorwaarden ingeval die hoger zijn, ook na die duurtijd gebruiken teneinde de laatste reis naar de haven van teruggave te volbrengen.

§ 3. De vervrachter mag het zeeschip voor onderhoud of herstelling droogzetten op een tijdstip en een plaats welke in overeenstemming tussen partijen geschikt zijn bevonden.

§ 4. De bevrachter mag de bevrachting verlengen met de duur van de huurprijsonderbrekingen. Daartoe moet hij deze keuze meedelen ten laatste een maand voor de teruggave, dan wel ten laatste een week na de betrokken gebeurtenis, zo die zich minder dan een maand voor de teruggave voordoet.

§ 5. De bevrachter mag zijn vlag voeren en zijn merken op het zeeschip aanbrengen. Het zeeschip moet voor teruggave opnieuw in de kleuren van de vervrachter worden geschilderd. De aan het schilderwerk bestede tijd en kosten zijn ten laste van de bevrachter.

**Art. 2.6.1.86. Makelaarsloon**

De vervrachter staat in voor de betaling van het makelaarsloon.

**Art. 2.6.1.87. Verjaring**

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Afdeling 3. — *Reisbevrachting*

**Art. 2.6.1.88. Materiële toepassing**

Deze afdeling is van toepassing op reisbevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een reis van een zeeschip met het oog op het vervoer van goederen. De partijen kunnen contractueel anders bepalen onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen

**Art. 2.6.1.89. Andere regelgeving**

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel 4 van boek X van het Wetboek van economisch recht zijn niet op reisbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

**Art. 2.6.1.90. Mentions**

§ 1er. Le contrat d'affrètement au voyage mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier;

2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, tirant d'eau, poste d'amarrage actuel et moment où le chargement peut commencer;

3° le port ou le lieu de chargement et le port ou le lieu de déchargement;

4° la cargaison, avec mention explicite d'une cargaison le cas échéant uniquement partielle;

5° le tarif de fret et le mode de paiement;

6° la date de résiliation;

7° le délai de starie et les surestaries ainsi que le mode de paiement;

8° le courtage;

9° le lieu et la date de signature.

§ 2. À condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

**Art. 2.6.1.91. Objet de l'affrètement**

Dès que ses missions précédentes ont été remplies, le navire de mer doit se rendre vers le port ou le lieu de chargement ou l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot, où il doit charger une cargaison complète que l'affréteur s'engage à embarquer, étant entendu qu'un embarquement convenu a lieu comme chargement en pontée aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur; ensuite, le navire de mer chargé doit se rendre vers le port ou le lieu de déchargement conformément au connaissement ou vers l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot et il doit y remettre la cargaison.

**Art. 2.6.1.92. Responsabilité du fréteur**

Le fréteur est uniquement responsable des pertes ou dommages des marchandises et du retard lors de la remise au cas où la perte, le dommage ou le retard ont été provoqués par :

1° un manque personnel de diligence raisonnable de la part du fréteur ou de son gestionnaire afin de mettre le navire de mer en état de navigabilité à tous les égards et d'assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables; ou

2° un acte ou une négligence personnels du fréteur ou de son gestionnaire.

Le fréteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard dû à quelque cause que ce soit, même à :

1° une négligence ou à un défaut du capitaine ou de l'équipage ou de toute autre préposé du fréteur et se trouvant à bord ou à quai et des actes de laquelle il serait autrement responsable;

2° l'innavigabilité du navire de mer lors du chargement ou au début du voyage ou à quelque autre moment que ce soit, hormis dans le cas visé à l'alinéa 1er.

**Art. 2.6.1.93. Déroutement**

Le navire de mer peut faire escale dans n'importe quel port, dans quelque ordre que ce soit et à quelque fin que ce soit; il peut également naviguer sans pilote, remorquer ou assister d'autres navires en toutes circonstances, s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des biens.

**Art. 2.6.1.94. Paiement du fret**

§ 1er. Le fret est calculé sur la base du tarif convenu et de la quantité de cargaison admise et il est payé au comptant.

§ 2. Si un paiement anticipé du fret lors de l'embarquement a été convenu, il est considéré comme acquis et non remboursable, même en cas de perte du navire de mer ou de la cargaison.

Le fréteur et ses agents ne doivent pas signer de connaissements mentionnant le paiement anticipé du fret si le fret qui leur est dû n'a pas été effectivement payé.

§ 3. S'il a été convenu du paiement du fret ou d'une partie du fret à destination, il n'est considéré comme acquis que lors de la remise de la cargaison.

Avant le début du déchargement, l'affréteur peut choisir de payer le fret en fonction du poids et de la quantité effectivement livrés et dûment constatés.

**Art. 2.6.1.90. Vermeldingen**

§ 1. De reisbevrachtingsovereenkomst vermeldt :

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het zeeschip : naam, roepnaam, identificatienummer, vlag, thuishaven, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, huidige ligplaats en tijdstip waarop het laden kan aanvangen;

3° de laadhaven of laadplaats en de loshaven of losplaats;

4° de lading, met uitdrukkelijke vermelding van een desgevallend slechts gedeeltelijke lading;

5° het vrachttarief en de betaalwijze;

6° de opzegdatum;

7° de ligtijd en het tarief van het liggeld en de betaalwijze;

8° het makelaarsloon;

9° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Op voorwaarde dat het zeeschip ondubbelzinnig is aangeduid, moeten de onder paragraaf 1, 2° bedoelde nadere scheepsgegevens niet in de overeenkomst worden opgenomen in de mate dat ze blijken uit een officieel scheepscertificaat waarvan beide partijen kennis hebben of kunnen hebben.

**Art. 2.6.1.91. Voorwerp van de bevrachting**

Zodra zijn vorige opdrachten zijn vervuld, moet het zeeschip zich begeven naar de laadhaven of laadplaats, of naar de meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, alwaar het een volledige lading moet laden, welke de bevrachter zich verbindt te verschepen, met dien verstande dat overeengekomen inscheping als deklading geschiedt op risico en verantwoordelijkheid van de bevrachter; vervolgens moet het beladen zeeschip zich naar de loshaven of losplaats begeven overeenkomstig het cognossement, of naar de meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, en moet het aldaar de lading afleveren.

**Art. 2.6.1.92. Aansprakelijkheid van de vervrachter**

De vervrachter is enkel aansprakelijk voor verlies van en schade aan de goederen en voor vertraging bij de aflevering ervan ingeval het verlies, de schade of de vertraging werd veroorzaakt door :

1° persoonlijk gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter of zijn beheerder om het zeeschip in alle opzichten zeewaardig te maken en om te verzekeren dat het behoorlijk is bemand, uitgerust en bevoorraad; of

2° een persoonlijk handelen of nalaten van de vervrachter of zijn beheerder.

De vervrachter is niet aansprakelijk voor verlies, schade en vertraging te wijten aan om het even welke andere oorzaak, zelfs aan :

1° nalatigheid of in gebreke blijven van de kapitein of de bemanning of enige andere aan boord of aan de wal door de vervrachter aangestelde persoon voor wiens handelingen hij anders aansprakelijk zou zijn;

2° onzeewaardigheid van het zeeschip bij het laden of de aanvang van de reis of op welk ander tijdstip ook, behalve in het geval bedoeld in het eerste lid.

**Art. 2.6.1.93. Koersafwijking**

Het zeeschip mag om het even welke haven aanlopen, in welke volgorde en voor welk doel ook; het mag zonder loods varen, in alle omstandigheden andere schepen slepen of bergen, en van de koers afwijken om mensenlevens of zaken te redden.

**Art. 2.6.1.94. Betaling van de vracht**

§ 1. De vracht wordt berekend op grond van het overeengekomen tarief en de ingenomen hoeveelheid lading, en wordt contant betaald.

§ 2. Ingeval vooruitbetaling van de vracht bij inscheping is overeengekomen, wordt zij als verworven en niet-terugbetaalbaar beschouwd, ook wanneer zeeschip of lading verloren gaan.

De vervrachter en zijn agenten moeten geen cognossementen ondertekenen waarop vooruitbetaling van de vracht is vermeld, indien de hen verschuldigde vracht niet daadwerkelijk is betaald.

§ 3. Ingeval betaling van de vracht of een deel ervan ter bestemming is overeengekomen, wordt zij niet als verworven beschouwd dan bij aflevering van de lading.

Voor aanvang van de lossing mag de bevrachter ervoor kiezen de vracht te betalen op het daadwerkelijk afgeleverde en behoorlijk vastgestelde gewicht of de hoeveelheid.

**Art. 2.6.1.95. Chargement et déchargement**

§ 1er. La cargaison doit être chargée, arrimée, comptée, sécurisée et déchargée par l'affréteur, libre de tout risque, de toute responsabilité et de tous frais à charge du fréteur.

L'affréteur doit veiller au matériel d'arrimage nécessaire pour un arrimage et une protection corrects de la cargaison à bord; le fréteur doit autoriser l'utilisation du matériel d'arrimage présent le cas échéant à bord. Après déchargement, l'affréteur doit évacuer le matériel d'arrimage à ses frais et le temps continue à courir jusqu'à ce que cela ait été fait.

§ 2. Le fréteur doit autoriser l'utilisation gratuite de l'outillage de manutention du navire de mer et de la force motrice nécessaire; ces instruments doivent se trouver en bon état de fonctionnement. Hormis en cas de faute du manutentionnaire, la perte de temps des suites de défaillances ne compte pas comme délai de chargement et de déchargement ou délai d starie. À la demande de l'affréteur, le fréteur met gratuitement des membres de l'équipage à disposition pour commander les instruments, à moins que des ouvriers portuaires ne soient requis, lesquels doivent dans ce cas être engagés par l'affréteur. Les opérateurs des instruments travaillent aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur et sont considérés comme des préposés de ce dernier, bien qu'ils travaillent toujours sous la surveillance du capitaine.

§ 3. L'affréteur est responsable du dommage, à l'exclusion d'une usure normale, occasionné au navire de mer par des manutentionnaires. Le capitaine doit informer le plus rapidement possible l'affréteur ou son agent et le manutentionnaire de ce dommage, à défaut de quoi l'affréteur ne sera pas responsable. Le capitaine doit essayer d'obtenir une reconnaissance de responsabilité du manutentionnaire.

L'affréteur doit réparer le dommage au navire de mer; si le dommage met en péril la navigabilité ou la classe du navire de mer, la réparation doit avoir lieu avant que le navire de mer ne quitte le port où le dommage s'est créé ou a été constaté. Tous les frais complémentaires sont à charge de l'affréteur; il indemnisera la perte de temps conformément au tarif des surestaries.

**Art. 2.6.1.96. Délai de chargement et de déchargement**

§ 1er. La cargaison doit être chargée et déchargée dans le délai de chargement et de déchargement convenu, exprimé en jours civils ou en heures, pour autant que les conditions météorologiques le permettent. Le délai de chargement et de déchargement ne court pas les dimanches et jours fériés, à moins que les travaux ne se poursuivent.

§ 2. Le délai de chargement et de déchargement commence à courir après que le navire de mer a remis au chargeur ou respectivement au destinataire ou, si ceux-ci ne sont pas connus, à l'affréteur ou à son représentant, un avis de disponibilité du navire de mer.

Si l'avis de disponibilité a été remis avant 12 heures, le délai de chargement et de déchargement prend cours à 13 heures; s'il est donné après 12 heures, mais avant la fin des heures de bureau, le délai de chargement et de déchargement commence à courir le jour ouvrable suivant à 6 heures.

Si, à l'arrivée du navire de mer, le lieu de chargement ou de déchargement n'est pas disponible, le navire de mer peut remettre un avis de disponibilité et le délai de chargement et de déchargement et le délai de starie commencent à courir. Le temps nécessaire pour se rendre du lieu d'attente au lieu de chargement ou de déchargement ne compte cependant pas comme délai de chargement et de déchargement.

Si, après examen, le navire de mer s'avérait ne pas être prêt, le temps à compter de cette découverte jusqu'au moment de disponibilité réelle du navire ne compte pas davantage comme délai de chargement et de déchargement.

**Art. 2.6.1.97. Surestaries**

En cas de dépassement du délai de chargement et de déchargement, l'affréteur est redevable de surestaries par jour selon le tarif convenu.

Les surestaries sont dues à la réception de la facture du fréteur.

Si les surestaries n'ont pas été payées, le fréteur peut mettre l'affréteur en demeure pour payer le montant dans les quatre-vingt-seize heures, après quoi il peut résilier le contrat et réclamer des dommages-intérêts complets.

**Art. 2.6.1.98. Droit de rétention**

Le fréteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

**Art. 2.6.1.95. Lading en lossing**

§ 1. De lading moet worden geladen, gestuwd, geteld, gesjord en gelost door de bevrachter, vrij van enig risico, aansprakelijkheid en kost lastens de vervrachter.

De bevrachter moet zorgen voor stuwmateriaal nodig voor de behoorlijke stuwing en bescherming van de lading aan boord; de vervrachter moet het gebruik toestaan van desgevallend aan boord aanwezig stuwmateriaal. Na lossing moet de bevrachter het stuwmateriaal op zijn kosten verwijderen, en de tijd blijft lopen tot zulks is uitgevoerd.

§ 2. De vervrachter moet het kosteloos gebruik toestaan van de behandelingstuigen van het zeeschip en de nodig aandrijfkracht; deze tuigen moeten zich in goede staat van werking bevinden. Tenzij in geval van fout van de goederenbehandelaar, telt tijd verloren door defecten niet als laad- en lostijd of ligtijd. Op verzoek van de bevrachter stelt de vervrachter kosteloos bemanningsleden ter beschikking om de tuigen te bedienen, tenzij havenarbeiders vereist zijn, welke de bevrachter dan moet aanwerven. De bedieners van de tuigen werken op risico en onder aansprakelijkheid van de bevrachter en worden als diens aangestelden beschouwd, ofschoon zij steeds onder toezicht van de kapitein werken.

§ 3. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade, normale sleet uitgezonderd, die aan het zeeschip wordt berokkend door goederenbehandelaars. De kapitein moet de bevrachter of zijn agent en de goederenbehandelaar van deze schade zo spoedig als redelijk mogelijk op de hoogte brengen, bij gebreke waarvan de bevrachter niet aansprakelijk is. De kapitein moet trachten van de goederenbehandelaar een erkenning van aansprakelijkheid te verkrijgen.

De bevrachter moet de schade aan het zeeschip herstellen; ingeval zij de zeewaardigheid of de klasse van het zeeschip in het gedrang brengt, moet de herstelling gebeuren vooraleer het zeeschip afvaart uit de haven waar de schade is ontstaan of vastgesteld. Alle bijkomende kosten zijn ten laste van de bevrachter; tijdverlies zal door hem worden vergoed overeenkomstig het tarief van het liggeld.

**Art. 2.6.1.96. Laad- en lostijd**

§ 1. De lading moet worden geladen en gelost binnen de overeengekomen laad- en lostijd uitgedrukt in kalenderdagen of uren, voor zover de weersomstandigheden het toelaten. De laad- en lostijd loopt niet tijdens zondagen en feestdagen, tenzij alsdan wordt doorgewerkt.

§ 2. De laad- en lostijd begint te lopen nadat het zeeschip aan de afzender respectievelijk de ontvanger, of, zo zij onbekend zijn, aan de bevrachter of zijn vertegenwoordiger, een bericht van gereedheid heeft gegeven.

Ingeval het bericht van gereedheid wordt gegeven voor 12 uur, vangt de laad- en lostijd aan om 13 uur; wordt het na 12 uur maar voor het einde van de kantooruren gegeven, vangt de laad- en lostijd de volgende werkdag om 6 uur aan.

Ingeval de laadplaats of de losplaats bij aankomst van het zeeschip niet beschikbaar is, mag het zeeschip een bericht van gereedheid geven, en vangen de laad- en lostijd en de ligtijd aan. De tijd nodig om van de wachtplaats naar de laadplaats of de losplaats te verhalen telt evenwel niet als laad- en lostijd.

Ingeval het zeeschip na onderzoek niet gereed blijkt te zijn geweest, telt de tijd vanaf de ontdekking daarvan tot het ogenblik van daadwerkelijke gereedheid, evenmin als laad- en lostijd.

**Art. 2.6.1.97. Liggeld**

Bij verstrijken van de laad- en lostijd is de bevrachter per dag liggeld verschuldigd volgens het overeengekomen tarief.

Het liggeld is verschuldigd bij ontvangst van de factuur van de vervrachter.

Ingeval het liggeld niet is betaald, mag de vervrachter de bevrachter in gebreke stellen om het bedrag te betalen binnen zesennegentig uur, waarna hij de overeenkomst mag beëindigen en volledige schadevergoeding mag vorderen.

**Art. 2.6.1.98. Retentierecht**

De vervrachter heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.

Le fréteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le fréteur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une sûreté suffisante a été constituée.

**Art. 2.6.1.99. Privilège sur la cargaison**

L'action du fréteur en paiement des montants qui lui sont dus par l'affréteur en relation directe avec la cargaison est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7°, de la Loi hypothécaire.

**Art. 2.6.1.100. Marchandises non déchargées ou enlevées**

§ 1er. Si l'affréteur ne décharge pas les marchandises ou n'enlève pas les marchandises chez le fréteur, ce dernier peut demander autorisation de décharger les marchandises, de les mettre en dépôt et de les vendre, selon le cas.

§ 2. À cet effet, le fréteur doit préalablement mettre en demeure l'affréteur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit envoyer un avis d'arrivée conformément au contrat d'affrètement, par envoi recommandé, en vue de décharger et d'enlever les marchandises, selon le cas. Cette mise en demeure doit expressément mentionner que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé au déchargement, au dépôt et à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établi malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt une semaine après l'arrivée du navire de mer, sauf circonstances particulières justifiant un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au paragraphe 2 reste sans suite, le fréteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :

1° les faits;

2° une description des marchandises;

3° le cas échéant, les montants restant dus au fréteur;

4° si la mise en demeure visée au paragraphe 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi;

5° si le délai d'attente d'une semaine visé au paragraphe 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court;

6° la façon dont il est proposé de procéder au déchargement, au dépôt et à la vente.

§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours après qu'elle aura été notifiée par pli judiciaire aux parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée, avec invitation de faire parvenir dans ce délai leurs remarques au président.

§ 5. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du fréteur et la façon dont il sera procédé au déchargement, au dépôt et à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance du fréteur, le président peut, à la demande du fréteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au fréteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée par le président.

§ 6. L'ordonnance sera notifiée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée.

Sous réserve du paragraphe 7, l'ordonnance de vente est exécutable après expiration d'un délai de dix jours à compter de la notification. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai de dix jours à compter de la notification.

§ 7. Si une ou plusieurs des mises en demeure visées au paragraphe 2 n'ont pas été adressées, l'ordonnance doit être publiée :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

De vervrachter mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.

De vervrachter kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

**Art. 2.6.1.99. Ladingvoorrecht**

De vordering van de vervrachter tot betaling van bedragen die hem door de bevrachter zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de lading is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

**Art. 2.6.1.100. Niet geloste of afgehaalde goederen**

§ 1. Ingeval de bevrachter de goederen niet lost of niet bij de vervrachter afhaalt kan deze laatste machtiging vragen om de goederen te lossen, in bewaring te geven en te verkopen, naargelang het geval.

§ 2. De vervrachter dient hiertoe vooraf de bevrachter, de bestemmeling en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de bevrachtingsovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekende zending in gebreke te stellen om de goederen te lossen en af te halen, naargelang het geval. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot lossing, bewaargeving en verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel.

Ingeval de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan deze ingebrekestelling achterwege worden gelaten.

De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd één week na de aankomst van het zeeschip, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.

§ 3. Ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervrachter een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. Onverminderd artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, vermeldt het verzoekschrift :

1° de feiten;

2° een omschrijving van de goederen;

3° desgevallend de bedragen die aan de vervrachter verschuldigd blijven;

4° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;

5° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde wachttermijn van één week niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;

6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot lossing, bewaargeving en verkoop over te gaan.

§ 4. Op het verzoekschrift wordt eerst beslist drie dagen nadat het bij gerechtsbrief ter kennis is gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht, met verzoek om binnen die termijn hun opmerkingen aan de voorzitter te doen toekomen.

§ 5. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervrachter en de wijze waarop tot lossing, bewaargeving en verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering van de vervrachter, kan de voorzitter, op verzoek van de vervrachter, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervrachter zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.

§ 6. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht.

Onder voorbehoud van paragraaf 7 is de beschikking tot verkoop uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving.

§ 7. Indien één of meer van de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestellingen achterwege werd gelaten, dient de beschikking te worden bekendgemaakt :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'ordonnance de vente n'est exécutable qu'après expiration d'un délai d'un mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 8. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du fréteur, le solde est versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses représentants, ses ayants-cause ou ses créanciers.

§ 9. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du fréteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 10. Le fréteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

**Art. 2.6.1.101. Résiliation**

§ 1er. Si le navire de mer n'est pas prêt pour le chargement à la date de résiliation, l'affréteur peut résilier le contrat.

§ 2. Au cas où le fréteur, nonobstant la diligence raisonnable observée, prévoit que le navire de mer ne sera pas prêt à la date de résiliation, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où il est prévu que le navire de mer soit prêt et inviter l'affréteur à résilier le contrat ou à accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les 48 heures qui suivent la réception de l'avis du fréteur. Si l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire de mer sera prêt. En cas de retard supplémentaire, l'affréteur peut quoi qu'il en soit résilier le contrat.

**Art. 2.6.1.102. Connaissements**

Les connaissements sont signés par le capitaine ou par le représentant du fréteur dont le mandat doit être communiqué aux affréteurs.

L'affréteur garantit le fréteur contre toutes les conséquences et responsabilités découlant de la signature de connaissements des suites desquels le fréteur est soumis à des responsabilités plus lourdes que celles qu'il doit supporter conformément au contrat d'affrètement au voyage.

**Art. 2.6.1.103. Avarie commune**

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles d'York et d'Anvers.

Les propriétaires de la cargaison doivent payer la part de la cargaison dans les frais généraux, même s'ils se sont avérés nécessaires des suites d'une négligence ou d'un manquement des préposés du fréteur.

**Art. 2.6.1.104. Droits et taxes**

§ 1er. Le fréteur doit payer l'ensemble des droits, charges et taxes qui sont levés habituellement sur le navire, quel que soit leur mode de calcul.

§ 2. L'affréteur doit payer l'ensemble des droits, charges, prélèvements et taxes qui sont levés habituellement sur la cargaison, quel que soit leur mode de calcul.

§ 3. Les taxes levées sur le fret sont à charge de l'affréteur.

**Art. 2.6.1.105. Agence**

Le fréteur doit désigner son propre agent maritime dans le port de chargement et le port de déchargement.

**Art. 2.6.1.106. Courtage**

Si le contrat n'est pas exécuté, le courtier a droit à un tiers du courtage, calculé sur le montant estimé du fret; cette indemnisation des frais généraux et du travail est due par la partie responsable.

**Art. 2.6.1.107. Grève**

§ 1er. En cas de grève qui entrave le chargement, le fréteur peut demander à l'affréteur de faire courir les jours de starie comme si aucune grève n'était en jeu. Si l'affréteur n'accède pas à cette requête dans les vingt-quatre heures, le fréteur peut résilier le contrat à moins que le chargement ait déjà commencé.

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

De beschikking tot verkoop is in dit geval slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van één maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.

§ 8. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervrachter, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en interesten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

§ 9. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervrachter te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.

§ 10. De vervrachter die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel is overgegaan tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.

**Art. 2.6.1.101. Opzegging**

§ 1. Ingeval het zeeschip op de opzegdatum niet gereed is voor het laden, mag de bevrachter de overeenkomst opzeggen.

§ 2. Ingeval de vervrachter, niettegenstaande de aanwending van behoorlijke zorg, voorziet dat het zeeschip niet op de opzegdatum gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag meedelen waarop het zeeschip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze meedelen binnen achtenveertig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid van het zeeschip. Ingeval van verdere vertraging mag de bevrachter de overeenkomst alleszins opzeggen.

**Art. 2.6.1.102. Cognossementen**

Cognossementen worden ondertekend door de kapitein of door de vertegenwoordiger van de vervrachter, wiens volmacht aan de bevrachters moet worden meegedeeld.

De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden welke voortvloeien uit de ondertekening van cognossementen waardoor op de vervrachter zwaardere aansprakelijkheden komen te rusten dan hij heeft te dragen overeenkomstig de reisbevrachtingsovereenkomst.

**Art. 2.6.1.103. Averij-grosse**

Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regels van York en Antwerpen.

Ladingeigenaars moeten het aandeel van de lading in de algemene onkosten betalen, zelfs ingeval deze noodzakelijk werden ingevolge nalatigheid of in gebreke blijven van de aangestelden van de vervrachter.

**Art. 2.6.1.104. Rechten en taksen**

§ 1. De vervrachter moet alle rechten, lasten en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op het schip, hoe ze ook worden berekend.

§ 2. De bevrachter moet alle rechten, lasten, heffingen en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op de lading, hoe ze ook worden berekend.

§ 3. Taksen geheven op de vracht zijn ten laste van de bevrachter.

**Art. 2.6.1.105. Agentuur**

De vervrachter moet in de laadhaven en in de loshaven zijn eigen scheepsagent aanduiden.

**Art. 2.6.1.106. Makelaarsloon**

Ingeval de overeenkomst niet wordt uitgevoerd heeft de makelaar recht op een derde van het makelaarsloon, berekend op het geraamde bedrag van de vracht; deze vergoeding van de onkosten en het werk is verschuldigd door de aansprakelijke partij.

**Art. 2.6.1.107. Staking**

§ 1. Ingeval van staking die het laden verhindert, mag de vervrachter de bevrachter verzoeken de ligdagen te laten doorlopen alsof er geen staking in het spel was. Indien de bevrachter niet binnen vierentwintig uur op dit verzoek ingaat, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, tenzij het laden al een aanvang had genomen.

§ 2. En cas de grève qui entrave le déchargement pendant plus de quarante-huit heures, l'affréteur peut faire attendre le navire de mer moyennant paiement de la moitié des surestaries à l'issue du délai de starie, étant entendu que, après la fin de la grève, les surestaries dans leur intégralité sont dues jusqu'au déchargement.

§ 3. En dehors des cas mentionnés aux paragraphes précédents, aucune des parties n'est responsable des conséquences de grèves qui entravent ou compliquent le chargement ou le déchargement.

**Art. 2.6.1.108. Guerre**

§ 1er. Si, avant le début du chargement, le capitaine, le propriétaire du navire de mer ou l'armateur constate raisonnablement que le navire de mer, la cargaison ou les personnes embarquées risquent éventuellement d'être exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de piraterie, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées, le fréteur peut résilier le contrat ou refuser d'en exécuter la partie concernée.

§ 2. Si la constatation visée au paragraphe 1er est faite ultérieurement, le fréteur peut refuser de continuer le chargement, de signer des connaissements ou de poursuivre le voyage. Il peut prier l'affréteur de désigner un port de déchargement où les risques visés ne se présentent pas. À défaut de quoi, il peut décharger la cargaison dans un autre port choisi par ses soins. Pour échapper aux risques, le fréteur peut également choisir de suivre une route plus longue.

§ 3. Le navire de mer doit donner suite à des ordres et recommandations de l'État du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'organismes supranationaux ou internationaux compétents.

Le navire de mer peut décharger la cargaison dans n'importe quel port si cette cargaison risque d'entraîner une confiscation du navire.

Le navire de mer peut faire escale dans un autre port pour y faire débarquer des membres de l'équipage ou des passagers s'ils risquent d'être pris ou punis autrement.

**Art. 2.6.1.109. Glaces**

§ 1. Si le port de chargement est inaccessible du fait de la présence de glaces ou si le navire de mer menace d'y être pris par les glaces, le capitaine peut décider soit de ne pas accepter une cargaison, auquel cas le contrat sera considéré comme nul, soit de quitter le port avec seulement une partie de la cargaison à bord.

§ 2. Si les glaces empêchent le navire de mer d'atteindre le port de déchargement, l'affréteur peut décider soit de faire attendre le navire de mer, moyennant l'obligation de payer des surestaries, soit de naviguer vers un port libre de glaces, auquel cas toutes les clauses du connaissement restent d'application.

**Art. 2.6.1.110. Prescription**

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

CHAPITRE *4. — Autres affrètements*

**Art. 2.6.1.111. Règles applicables**

Les dispositions de ces chapitres qui présentent la plus grande correspondance avec le cas concerné s'appliquent aux contrats d'affrètement autres que ceux régis aux chapitre précédents, ayant pour objet un navire de mer.

Si aucune de ces dispositions ne présente d'accord suffisant, le juge applique les usages et principes généraux du droit de la navigation.

En application des alinéas précédents, le juge peut notamment tenir compte des clauses les plus couramment utilisées au niveau international, lesquelles sont élaborées pour les contrats d'affrètement relatifs à des activités spéciales ou à la mise à disposition de types de navires particuliers, tels que les navires pour le transport de chargements lourds, les navires destinés au service à l'industrie offshore, les dragues, les remorqueurs ou les navires pour le transport de membres d'équipage.

§ 2. Ingeval van staking die de lossing verhindert gedurende meer dan achtenveertig uur, mag de bevrachter het zeeschip laten wachten tegen betaling van de helft van het liggeld na afloop van de ligtijd, met dien verstande dat na het einde van de staking het volle liggeld verschuldigd is tot aan de lossing.

§ 3. Buiten de in de vorige paragrafen bepaalde gevallen is geen der partijen voor de gevolgen van stakingen die het laden of lossen verhinderen of bemoeilijken aansprakelijk.

**Art. 2.6.1.108. Oorlog**

§ 1. Ingeval de kapitein, de scheepseigenaar of de reder voor het aanvangen van het laden in redelijkheid vaststelt dat het zeeschip, de lading of de opvarenden mogelijk zullen worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, piraterij, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, of weigeren het betrokken gedeelte ervan uit te voeren.

§ 2. Indien de in paragraaf 1 bedoelde vaststelling later wordt gedaan, kan de vervrachter weigeren de inlading verder te zetten, cognossementen te ondertekenen of de reis verder te zetten. Hij mag de bevrachter verzoeken een loshaven aan te duiden waar de bedoelde risico's zich niet voordoen. Bij gebreke daarvan mag hij de lading lossen in een andere, door hem gekozen haven. Om de risico's te ontlopen, mag de vervrachter er ook voor kiezen een langere reisweg te volgen.

§ 3. Het zeeschip moet gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsrisico's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

Het zeeschip mag de lading lossen in om het even welke haven, ingeval deze lading kan leiden tot verbeurdverklaring van het schip.

Het zeeschip mag een andere haven aanlopen om bemanningsleden of opvarenden te laten ontschepen ingeval zij gevangen kunnen worden genomen of anderszins bestraft.

**Art. 2.6.1.109. IJs**

§ 1. Ingeval de laadhaven onbereikbaar is ingevolge ijs, of het zeeschip aldaar door ijs dreigt ingesloten te raken, mag de kapitein beslissen hetzij geen lading in te nemen, in welk geval de overeenkomst als nietig zal worden beschouwd, hetzij uit te varen met een deel van de lading aan boord.

§ 2. Ingeval ijs het zeeschip verhindert de loshaven te bereiken, mag de bevrachter beslissen hetzij het schip te laten wachten, onder verplichting liggeld te betalen, hetzij het zeeschip naar een ijsvrije haven te laten varen, in welk geval alle bedingen van het cognossement van toepassing blijven.

**Art. 2.6.1.110. Verjaring**

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

HOOFDSTUK *4. — Andere bevrachtingen*

**Art. 2.6.1.111. Toepasselijke regelen**

Op andere bevrachtingsovereenkomsten met als voorwerp een zeeschip dan deze geregeld in de vorige hoofdstukken, zijn de bepalingen van die hoofdstukken van toepassing welke de grootste overeenkomst met het betrokken geval vertonen.

Ingeval geen van die bepalingen voldoende overeenkomst vertonen, past de rechter de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen toe.

Bij de toepassing van de vorige leden kan de rechter in het bijzonder rekening houden met de internationaal meest gebruikelijke bedingen welke zijn uitgewerkt voor bevrachtingsovereenkomsten betreffende bijzondere activiteiten of de terbeschikkingstelling van bijzondere soorten schepen, zoals schepen het vervoer van zware ladingen, schepen voor dienstverlening aan de offshore-nijverheid, baggerschepen, sleepboten of schepen voor het vervoer van bemanningsleden.

**Art. 2.6.1.112. Privilège sur la cargaison**

Les créances du fréteur du chef des autres contrats d'affrètement visés à l'article 2.6.1.111 sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

**Art. 2.6.1.113. Prescription**

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un autre contrat d'affrètement tel que visé à l'article 2.6.1.111 se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement visé au paragraphe 1er peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

CHAPITRE 2. — *Transport*

*Section 1er.* — Transport de marchandises

Sous-Section 1er . — Règles de La Haye et de Visby

**Art. 2.6.2.1. Notions**

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° « transporteur » : le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport maritime avec un chargeur;

2° « contrat de transport maritime » : un contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement 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 connaissement, ainsi que tout autre contrat par lequel une partie, appelée transporteur, s'engage envers un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;

3° « marchandises » : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport maritime, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;

4° « navire » : tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;

5° « transport de marchandises » : le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire;

6° « État Partie à la Convention » : un État qui est lié par les Règles de La Haye et de Visby.

**Art. 2.6.2.2. Application internationale**

§ 1. La présente sous-section s'applique :

1° à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents quand :

*a)* le connaissement est émis dans un État Partie à la Convention; ou

*b)* le transport a lieu au départ d'un port d'un État Partie à la Convention; ou

*c)* le connaissement prévoit que les Règles de La Haye et de Visby ou toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

2° à tout transport vers la Belgique.

§ 2. La présente sous-section est une loi de police.

**Art. 2.6.2.3. Application matérielle**

§ 1er. Sous réserve de l'article 2.6.2.9, cette sous-section s'applique à tous les contrats de transport maritime.

En particulier, le transporteur dans tous les contrats de transport maritime sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

§ 2. Si cette sous-section s'applique en vertu de l'article 2.6.2.2, § 1er, 2°, elle s'applique, par dérogation à la définition à l'article 2.6.2.1, 3°, mais sous réserve de clause dérogatoire, également au transport d'animaux vivants.

**Art. 2.6.2.4. Autre réglementation**

§ 1er. Les Règles de La Haye et Visby ne s'appliquent pas directement.

**Art. 2.6.1.112. Ladingvoorrecht**

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de in artikel 2.6.1.111 bedoelde andere bevrachtingsovereenkomsten zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.

**Art. 2.6.1.113. Verjaring**

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een andere bevrachtingsovereenkomst als bedoeld in artikel 2.6.1.111 verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een in paragraaf 1 bedoelde bevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

HOOFDSTUK 2. — *Vervoer*

*Afdeling 1.* — Goederenvervoer

Onderafdeling 1. — Regels van Den Haag en Visby

**Art. 2.6.2.1. Begrippen**

In deze onderafdeling wordt verstaan onder :

1° "vervoerder" : de eigenaar van het schip of de bevrachter, die partij is bij een zeevervoerovereenkomst met een afzender;

2° "zeevervoerovereenkomst" : een vervoerovereenkomst, waarvan blijkt uit een cognossement of enig soortgelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee, met inbegrip van het cognossement of soortgelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het ogenblik af dat dit de verhoudingen regelt tussen de vervoerder en de cognossementhouder, alsmede elke andere overeenkomst waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee;

3° "goederen" : zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading, die, bij de zeevervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;

4° "schip" : elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;

5° "vervoer van goederen" : de tijd verlopen van de inlading van de goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip;

6° "Verdragsluitende Staat" : een Staat die gebonden is door de Regels van Den Haag en Visby.

**Art. 2.6.2.2. Internationale toepassing**

§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing :

1° op elk cognossement dat betrekking heeft op vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende Staten, indien :

*a)* het cognossement is uitgegeven in een Verdragsluitende Staat; of

*b)* het vervoer plaatsvindt vanuit een haven in een Verdragsluitende Staat; of

*c)* het cognossement bepaalt dat de overeenkomst wordt beheerst door de Regels van Den Haag en Visby of door enige wet die de Regels toepasselijk verklaar of uitvoering geeft, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de bestemmeling of enige andere betrokken persoon.

2° op elk vervoer naar België.

§ 2. Deze onderafdeling is van bijzonder dwingend recht.

**Art. 2.6.2.3 Materiële toepassing**

§ 1. Onder voorbehoud van artikel 2.6.2.9 is deze onderafdeling van toepassing op alle zeevervoerovereenkomsten.

In het bijzonder is de vervoerder in alle zeevervoerovereenkomsten, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing van die goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld, gelijk hij geniet van de daar bepaalde rechten en ontheffingen.

§ 2. Ingeval deze onderafdeling van toepassing is krachtens artikel 2.6.2.2, § 1, 2°, geldt zij, in afwijking van de begripsomschrijving in artikel 2.6.2.1, 3°, doch behoudens afwijkend beding, mede voor het vervoer van levende dieren.

**Art. 2.6.2.4. Andere regelgeving**

§ 1. De Regels van Den Haag en Visby zijn niet rechtstreeks van toepassing.

§ 2. Les dispositions de la présente section ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur'tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur au moment de l'entrée en vigueur du présent Code relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

§ 3. La présente section ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou aux lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

**Art. 2.6.2.5. Droits et obligations**

§ 1er. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonna le pour :

1° mettre le navire en état de navi abilité;

2° convenablement armer, équiper et approvisionner l navire;

3° 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. Sous réserve de l'article 2.6.2.6, le transporteur 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, le capitaine ou l'agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autre choses :

1° 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 d voyage;

2° ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le hargeur;

3° 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 soupç'nner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lu', ou'qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

§ 4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites conformément au paragraphe 3, 1°, 2° et 3°.

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

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

§ 6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donnée 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 maritime, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

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.

§ 2. De bepalingen van deze afdeling houden geen enkele wijziging in van de rechten en de verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit enige wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen die van toepassing is bij de inwerkingtreding van dit Wetboek.

§ 3. Deze afdeling laat de bepalingen onverlet van internationale verdragen of nationale wetten die de aansprakelijkheid wegens kernschade regelen.

**Art. 2.6.2.5. Rechten en plichten**

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

1° het zeewaardig maken van het schip;

2° het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;

3° het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, vries- en koelkamers 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 artikel 2.6.2.6 moet de vervoerder overgaan tot passende 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, de kapitein of de agent van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt :

1° de belangrijkste voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze vóór het begin van het laden 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 op enige andere wijze duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

2° hetzij het aantal colli's of het aantal stukgoederen, hetzij de hoeveelheid of het gewicht, naargelang van de omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeve';

3° de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen.

Geen vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder is evenwel verplicht in het cognossement af te geven inhoudende merken, een getal, een hoeveelheid of een gewicht te verklaren of te vermelden, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het nagaan waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

§ 4. Een dergelijk cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig paragraaf 3, 1°, 2° en 3°.

Tegenbewijs is echter niet toegelaten wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde houder te goeder trouw

§ 5. De afzender wordt geacht op het ogenblik van het laden tegenover de vervoerder in te staan voor de juistheid van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schade en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt op geen enkele wijze zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de zeevervoerovereenkomst ten opzichte van elke andere persoon dan de afzender voortvloeien.

§ 6. Tenzij aan de vervoerder of zijn agent in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overdracht aan de krachtens de zeevervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van de verliezen of de schade en van de algemene aard van deze verliezen of schade, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden, dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd, zoals zij in het cognossement zijn beschreven.

Zijn de verliezen of is de schade niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed tegensprekelijk werd vastgesteld op het ogenblik van de inontvangstneming.

Sous réserve de l'article 2.6.2.33, § 1er, 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 de 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'événement qui a donné 'ieu à l'action.

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

§ 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 paragraphe 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 ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente sous-section, 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.

**Art. 2.6.2.6. Exonérations et limitation de responsabilité**

§ 1er. Ni le transporteur ni l'exploitant du navire ne seront 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 de l'article 2.6.2.5, § 1er. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de 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 de responsabilité prévue au présent article.

§ 2. Ni le transporteur ni l'exploitant du navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

1° des actes, négligence ou défaut du capitaine, d'un membre de l'équipage, pilote ou des préposés du transporteur, dans la navigation ou dans l'administration du navire;

2° d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

3° des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

4° d'aléas naturels inévitables;

5° de faits de guerre;

6° du fait d'ennemis publics;

7° d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

8° d'une restriction de quarantaine;

9° d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

10° de grèves ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

11° d'émeutes ou de troubles civils;

12° d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

Onder voorbehoud van artikel 2.6.2.33, § 1, zijn de vervoerder en het schip in elk geval van elke aansprakelijkheid uit welke hoofde dan ook in verband met de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat zij zijn afgeleverd of behoorden te zijn afgeleverd. Deze termijn kan echter worden verlengd bij overeenkomst tussen partijen, gesloten nadat de gebeurtenis die de vordering heeft doen ontstaan heeft plaatsgevonden.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of beschadiging heeft plaats gehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de goederen en het natellen van de colli te vergemakkelijken.

§ 7. Wanneer de goederen zijn geladen, wordt door de vervoerder, kapitein of agent 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 stuk heeft ontvangen, dit tegen afgifte van het "geladen" cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de agent heeft eveneens het recht in de haven van laden op het oorspronkelijk afgegeven stuk de naam van het schip of van de schepen, waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van het laden aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde stuk, mits inhoudende de in artikel 6paragraaf 3 vermelde bijzonderheden, als een "geladen" cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

§ 8. Ieder beding, overeenkomst of afspraak in een zeevervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, fout of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen, in dit artikel bepaald, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze onderafdeling is voorzien, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding, krachtens welk de uitkering op grond van een gesloten verzekering wordt overgedragen aan de vervoerder, of elk ander beding van vergelijkbare strekking, wordt geacht een beding te zijn dat de vervoerder van aansprakelijkheid ontheft.

**Art. 2.6.2.6. Ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid**

§ 1. Noch de vervoerder noch de exploitant van het schip is aansprakelijk voor verliezen of schade, ontstaan ten gevolge 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, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij artikel 2.6.2.5, § 1. Telkens 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 dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

§ 2. Noch de vervoerder noch de exploitant van het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan ten gevolge van :

1° een handeling, nalatigheid of tekortkoming van de kapitein, een bemanningslid, de loods of een aangestelde van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;

2° brand, tenzij veroorzaakt door opzet of fout van de vervoerder;

3° risico's, gevaren, onheilen en ongevallen van de zee of van andere bevaarbare wateren;

4° onvermijdelijke natuurlijke toevallen;

5° oorlogshandelingen;

6° de daad van publieke vijanden;

7° aanhouding of dwangmaatregelen van het staatsgezag, overheden of het volk, of een gerechtelijk beslag;

8° quarantainebeperkingen;

9° een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar van de goederen, zijn agent of vertegenwoordiger;

10° werkstakingen of stilstand of belemmering van de arbeid, ten gevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;

11° oproer of burgerlijke ongeregeldheden;

12° redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;

13° 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;

14° d'une insuffisance d'emballage;

15° d'une insuffisance ou imperfection de marques;

16° de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

17° 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 à la présente sous-section ou au contrat de transport maritime, et le transporteur ne sera pas responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

§ 5. 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, comme la navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieur 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.

§ 6. 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 mêmes nature et qualité.

§ 7. 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.

§ 8. L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La somme mentionnée au paragraphe 5 sera convertie en euros suivant la valeur de l'euro à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.

§ 9. Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par les paragraphe 5 à 12 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 témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

§ 10. La déclaration mentionnée au paragraphe 5, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

§ 11. Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées au paragraphe 5 peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

§ 12. 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.

13° verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies of beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van de goederen;

14° onvoldoende verpakking;

15° onvoldoende of gebrekkige merken;

16° verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;

17° een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of fout van de vervoerder, noch uit opzet of fout van de agenten of aangestelden van de vervoerder; doch de bewijslast rust op degene, die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch de fout van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de fout of het opzet van de agenten of de aangestelden van de vervoerder tot het verlies of de schade heeft bijgedragen.

§ 3. De afzender is niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn agenten of zijn aangestelden.

§ 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 deze onderafdeling of op de zeevervoerovereenkomst, en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.

§ 5. Tenzij de aard en de waarde van de goederen zijn opgegeven door de afzender vóór hun inlading en deze opgave in het cognossement is opgenomen, is noch de vervoerder noch het schip in enig geval aansprakelijk voor enig verlies van of enige schade aan de goederen of met betrekking tot deze voor een bedrag hoger dan 666,67 rekeneenheden per colli of eenheid, dan wel 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, waarbij het hoogste van deze bedragen zal gelden.

§ 6. Het totale verschuldigde bedrag wordt berekend met inachtneming van de waarde van zodanige goederen ter plaatse en ten dage waarop de goederen volgens de overeenkomst zijn gelost of zouden moeten zijn gelost.

De waarde van de goederen wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

§ 7. Wanneer een laadkist, een laadbord of een vergelijkbaar tuig wordt gebruikt om goederen samen te brengen, wordt iedere colli of eenheid die zich volgens vermelding in het cognossement in dat tuig bevindt, beschouwd als een collo of eenheid als bedoeld in dit lid. Behalve in het geval hiervoor omschreven, wordt dit tuig als colli of eenheid beschouwd.

§ 8. De in dit artikel genoemde rekeneenheid is het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De onder paragraaf 5 genoemde bedragen worden omgerekend in euro volgens de waarde van de euro op de dag waarop de goederen werden afgeleverd of behoorden te worden afgeleverd.

§ 9. Noch de vervoerder, noch het schip kan de in de paragrafen 5 tot 12 bepaalde aansprakelijkheidsbeperking inroepen, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

§ 10. De in paragraaf 5 bedoelde opgave schept, indien zij in het cognossement is opgenomen, een vermoeden behoudens tegenbewijs, maar bindt niet de vervoerder, die haar kan betwisten.

§ 11. Bij overeenkomst tussen de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder enerzijds en de afzender anderzijds, mogen andere maximumbedragen dan die, genoemd onder paragraaf 5 worden bepaald, mits dit overeengekomen maximumbedrag niet lager zij dan het daar genoemde overeenkomstige maximumbedrag.

§ 12. Noch de vervoerder noch het schip is in enig geval aansprakelijk voor verlies van of schade aan of met betrekking tot de goederen, indien de aard of de waarde ervan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is opgegeven.

§ 13. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti de charger, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout momentêtre 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 chargement. 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.

**Art. 2.6.2.7. Bases de responsabilité et préposés**

§ 1er. Les exonérations et limitations prévues par la présente sous-section 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.

§ 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 la présente sous-section.

§ 3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente sous-section.

§ 4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, 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 témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

**Art. 2.6.2.8. Clauses dérogatoires et chartes-parties**

§ 1er. 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 la présente sous-section, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit insérée dans le connaissement délivré au chargeur.

§ 2. Aucune disposition de la présente sous-section ne s'applique aux chartes-parties; si des connaissements ou pièces similaires sont émis pour un navire affrété, ils sont soumis aux termes de la présente sous-section.

§ 3. Aucune disposition de la présente cette sous-section ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

**Art. 2.6.2.9. Chargements particuliers**

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant :

1° la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises;

2° les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises;

3° ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public;

4° 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.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Toutefois, le présent article 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.

§ 13. Goederen van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlijke aard, waarvan de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven tot het laden, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde en op iedere plaats door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schade en onkosten, rechtstreeks of onrechtstreeks ontstaan ten gevolge van het laden 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, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor averijgrosse, indien daartoe gronden bestaan.

**Art. 2.6.2.7. Aansprakelijkheidsgronden en aangestelden**

§ 1. De ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid bepaald in deze onderafdeling zijn van toepassing op iedere vordering tegen de vervoerder strekkende tot vergoeding van verlies van of schade aan goederen die het voorwerp van een zeevervoerovereenkomst uitmaken, ongeacht of de vordering wordt gegrond op de aansprakelijkheid uit overeenkomst dan wel op aansprakelijkheid buiten overeenkomst.

§ 2. Wordt een zodanige vordering ingesteld tegen een aangestelde van de vervoerder, dan kan deze aangestelde zich beroepen op de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid waarop de vervoerder zich op grond van deze onderafdeling kan beroepen.

§ 3. Het totaal van de bedragen, verhaalbaar op de vervoerder en zijn aangestelden, mag in dit geval de in deze onderafdeling bepaalde grens niet overtreffen.

§ 4. De aangestelde kan zich evenwel niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van deze aangestelde, gepleegd hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

**Art. 2.6.2.8. Afwijkende bedingen en charterpartijen**

§ 1. Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verbintenissen te vermeerderen, zoals deze en gene in deze onderafdeling zijn bepaald, mits deze afstand of deze vermeerdering wordt vermeld in het de afzender afgegeven cognossement.

§ 2. Geen bepaling van deze onderafdeling is van toepassing op charterpartijen; wanneer cognossementen of soortgelijke stukken worden afgegeven voor een bevracht schip, zijn deze evenwel aan de voorschriften van deze onderafdeling onderworpen.

§ 3. Geen bepaling van deze onderafdeling mag worden beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent averij-grosse.

**Art. 2.6.2.9. Bijzondere verladingen**

Ongeacht de bepalingen der voorgaande artikelen zijn een vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hen goed zullen dunken aangaande :

1° de aansprakelijkheid en de verplichtingen van de vervoerder betreffende deze goederen;

2° de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen;

3° zijn verplichtingen in verband met de zeewaardigheid van het schip, voor zover dit beding niet strijdig is met de openbare orde;

4° de zorg en achtzaamheid van zijn aangestelden of agenten wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing van de over zee vervoerde goederen;

mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bepalingen van de gemaakte afspraak opgenomen zijn in een ontvangstbewijs, dat een niet verhandelbaar document is en daarvan melding maakt.

Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.

Dit artikel is echter niet van toepassing op gewone handelsverschepingen, uitgevoerd binnen gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij de aard en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de voorwaarden, waaronder het vervoer plaats moet vinden van aard zijn een bijzondere overeenkomst te rechtvaardigen.

**Art. 2.6.2.10. Temps avant chargement et après déchargement**

Aucune disposition de la présente section 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.

*Section 2.* — Dispositions spéciales

**Art. 2.6.2.11. Notions**

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° « contrat de transport maritime » : tout contrat par lequel une partie, nommée transporteur, s'engage vis-à-vis d'un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;

2° « destinataire » : celui qui, conformément à l'article 2.6.2.25, a droit à la livraison;

3° « retard » : le dépassement du délai convenu pour la livraison des marchandises au lieu de destination.

**Art. 2.6.2.12. Juridiction**

Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance des actions relatives à des contrats de transport maritime pour un transport en provenance ou à destination de la Belgique.

**Art. 2.6.2.13. Application internationale**

La présente sous-section s'applique à tout transport en provenance ou à destination de la Belgique

Elle est une loi de police.

**Art. 2.6.2.14. Application matérielle**

La présente sous-section s'applique aux contrats de transport maritime.

Elle s'applique également au transport d'animaux vivants.

**Art. 2.6.2.15. Clause Paramount**

L'applicabilité de la présente section du Code belge de la Navigation doit être mentionnée sur le document de transport.

**Art. 2.6.2.16. Autre réglementation**

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit economique ne s'appliquent pas aux contrats de transport maritime.

**Art. 2.6.2.17. Clauses dérogatoires**

§ 1er. Les clauses qui dérogent à la présente sous-section sont nulles.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1er, il peut être dérogé :

1° à l'article 2.6.2.14, alinéa 2, étant entendu qu'il ne peut pas être porté atteinte à l'article 2.6.2.20;

2° à l'article 2.6.2.18, § 1er, alinéa 1er;

3° à l'article 2.6.2.22, § 2 et 3.

**Art. 2.6.2.18. Remise des marchandises**

§ 1er. Le chargeur doit remettre les marchandises prêtes pour le transport.

Les marchandises doivent se trouver dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage et de déchargement, et ne causeront pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

§ 2. En cas de chargement d'un conteneur ou d'un véhicule par le chargeur, ce dernier doit procéder à l'arrimage et au saissage du contenu du conteneur ou du véhicule de façon appropriée et soigneuse, de telle manière qu'il ne causera pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

**Art. 2.6.2.19. Chargement en pontée**

§ 1er. Les marchandises peuvent exclusivement être transportées en pontée :

1° si ce mode de transport est exigé par la loi;

2° si les marchandises sont transportées dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou

3° si le transport en pontée est conforme au contrat de transport ou aux usages du commerce en question.

**Art. 2.6.2.10. Tijd voor inlading en na lossing**

Geen bepaling van deze afdeling verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, voorwaarden, voorbehouden of ontheffingen betreffende de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip op te nemen betreffende verlies of schade aan de goederen overkomen, of in verband met de bewaking, verzorging en behandeling ervan, vóór de inlading in of volgend op de lossing uit het schip, waarmee de goederen over zee worden vervoerd.

*Afdeling 2.* — Bijzondere bepalingen

**Art. 2.6.2.11. Begrippen**

In deze onderafdeling wordt verstaan onder :

1° "zeevervoerovereenkomst" : elke overeenkomst waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee;

2° "bestemmeling" : degene die overeenkomstig artikel 2.6.2.25 recht heeft op aflevering;

3° "vertraging" : de overschrijding van de termijn overeengekomen voor aflevering van de goederen op de plaats van bestemming.

**Art. 2.6.2.12. Rechtsmacht**

Onverminderd andere bevoegdheidsgronden zijn de Belgische rechters bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen betreffende zeevervoerovereenkomsten voor vervoer naar of uit België.

**Art. 2.6.2.13. Internationale toepassing**

Deze onderafdeling is van toepassing op elk vervoer naar of uit een haven van België.

Zij is van bijzonder dwingend recht.

**Art. 2.6.2.14. Materiële toepassing**

Deze onderafdeling is van toepassing op zeevervoerovereenkomsten.

Zij is eveneens van toepassing op het vervoer van levende dieren.

**Art. 2.6.2.15. Paramount-beding**

De toepasselijkheid van deze afdeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek moet worden vermeld op het vervoersdocument.

**Art. 2.6.2.16. Andere regelgeving**

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel 4 van boek X van het Wetboek van economisch recht zijn niet op zeevervoerovereenkomsten van toepassing.

**Art. 2.6.2.17. Afwijkende bedingen**

§ 1. Bedingen die van deze onderafdeling afwijken zijn nietig.

§ 2. In afwijking van § 1, kan worden afgeweken van :

1° artikel 2.6.2.14, tweede lid, met dien verstande dat geen afbreuk mag worden gedaan aan artikel 2.6.2.20;

2° artikel 2.6.2.18, § 1, eerste lid;

3° artikel 2.6.2.22, § 2 en 3.

**Art. 2.6.2.18. Aanlevering van de goederen**

§ 1. De afzender moet de goederen klaar voor vervoer aanleveren.

De goederen moeten zich in een zodanige staat bevinden dat zij het voorgenomen vervoer, met inbegrip van belading, behandeling, stuwing, sjorring en lossing, kunnen doorstaan en geen letsel of schade veroorzaken aan personen respectievelijk goederen.

§ 2. Ingeval een laadkist of een voertuig geladen wordt door de afzender, dient deze de inhoud van de laadkist of van het voertuig behoorlijk en zorgvuldig te stuwen en te sjorren, zodat deze geen letsel of schade veroorzaakt.

**Art. 2.6.2.19. Deklading**

§ 1. Goederen mogen uitsluitend aan dek worden vervoerd :

1° ingeval deze vervoerwijze wettelijk verplicht is;

2° ingeval de goederen worden vervoerd in of op laadkisten of voertuigen die geschikt zijn om aan dek te worden vervoerd, en het dek bijzonder is uitgerust om dergelijke laadkisten of voertuigen te vervoeren; of

3° ingeval het vervoer aan dek in overeenstemming is met de vervoerovereenkomst of met de gebruiken in de desbetreffende handel.

§ 2. Si le document de transport mentionne que les marchandises sont transportées en pontée et que les marchandises sont effectivement transportées en pontée, le transporteur ne peut ni exclure ni limiter sa responsabilité des dommages qui résultent d'un acte ou d'une négligence ayant eu lieu soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit de manière imprudente et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement.

**Art. 2.6.2.20. Animaux vivants**

S'il est stipulé que la sous-section 1re de la présente section ne s'applique pas au transport d'animaux vivants, la responsabilité du transporteur pour un dommage résultant d'un acte ou d'une négligence ayant eu lieu dans l'intention de provoquer ce dommage, soit de manière imprudente et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement, ne peut être ni exclue ni limitée.

**Art. 2.6.2.21. Négociabilité du document de transport**

Sauf mention contraire dans le document de transport, il est négociable.

**Art. 2.6.2.22. Fret**

§ 1er. Le chargeur doit payer le fret convenu.

§ 2. Lorsque le chargeur remet moins de marchandises pour le transport que la quantité convenue, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier pour le chargement complet convenu, sauf en cas de force majeure.

§ 3. Lorsque le chargeur ne remet pas les marchandises convenues pour transport, il est tenu au paiement, en indemnité, de la moitié du fret convenu.

**Art. 2.6.2.23. Droit de disposer**

Aussi longtemps que les marchandises ne sont pas arrivées à destination et que le destinataire n'a pas demandé la livraison, le chargeur peut disposer des marchandises et doit suivre les instructions du transporteur.

Le chargeur doit indemniser le transporteur pour tous les frais et dommages causés par l'exécution des instructions et payer le fret entier.

**Art. 2.6.2.24. Position juridique du destinataire**

Les droits et obligations du destinataire, qui n'est pas en même temps le chargeur, sont régis par les dispositions de la présente section et par celles du document de transport. Si aucun document de transport n'a été émis, les dispositions incluses dans le contrat de transport s'appliquent à cet égard, pour autant que celui-ci soit communiqué au destinataire avant qu'il ait demandé la livraison des marchandises.

Le consentement du destinataire, qui n'est pas en même temps le chargeur, concernant une clause de juridiction, de choix de la loi ou d'arbitrage, n'est pas prouvé par le simple fait que le destinataire a accepté le document de transport sans réserve ou a demandé et obtenu la livraison des marchandises.

**Art. 2.6.2.25. Droit à la livraison**

§ 1er. Si un document de transport négociable a été émis, seul le porteur, qui en présente au moins un original, a droit à la livraison des marchandises. Si plus d'un original a été émis, le document de transport peut stipuler que le porteur doit présenter tous les originaux.

§ 2. Si un document de transport non négociable a été émis, seul l'ayant droit qui y est mentionné a droit à la livraison des marchandises, à moins que ce droit n'ait été cédé conformément au droit commun ou que le chargeur fournisse à temps une instruction contraire. Sauf mention contraire dans le document de transport, l'original ne doit pas être présenté.

§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la livraison est désigné dans le contrat de transport ou au moyen de celui-ci, sans préjudice du droit du chargeur de fournir en temps utile une instruction contraire.

§ 4. Si plus d'une personne demande la livraison des marchandises, le transporteur peut faire désigner un séquestre qui conserve les marchandises jusqu'à ce qu'il ait été stipulé à qui elles doivent être délivrées. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Les frais du séquestre sont à charge du ou des intéressés à la cargaison désignés par le président.

**Art. 2.6.2.26. Paiement du fret et d'autres frais**

§ 1er. Si le contrat de transport ou le document de transport mentionne que le fret a été payé, le transporteur ne peut en aucune manière que ce soit faire valoir des droits vis-à-vis du destinataire, qui n'est pas le chargeur, concernant le fret.

§ 2. Ingeval in het vervoersdocument wordt vermeld dat de goederen aan dek worden vervoerd en de goederen daadwerkelijk aan dek worden vervoerd, kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet uitsluiten, noch beperken.

**Art. 2.6.2.20. Levende dieren**

Ingeval wordt bedongen dat onderafdeling 1 van deze afdeling niet van toepassing is op het vervoer van levende dieren, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet worden uitgesloten, noch beperkt.

**Art. 2.6.2.21. Verhandelbaarheid van het vervoersdocument**

Tenzij het vervoersdocument een andersluidende vermelding bevat, is het verhandelbaar.

**Art. 2.6.2.22. Vracht**

§ 1. De afzender moet de overeengekomen vracht betalen.

§ 2. Wanneer de afzender minder goederen ten vervoer aanbiedt dan overeengekomen, is hij niettemin verplicht de volle vracht te betalen voor de gehele overeengekomen lading, behoudens in geval van overmacht.

§ 3. Wanneer de afzender de overeengekomen goederen niet ter vervoer aanbiedt, is hij verplicht als forfaitaire schadevergoeding de helft van de overeengekomen vracht te betalen.

**Art. 2.6.2.23. Beschikkingsrecht**

Zolang de goederen niet ter bestemming zijn aangekomen en de bestemmeling niet om aflevering heeft verzocht mag de afzender over de goederen beschikken en moet de vervoerder diens onderrichtingen volgen.

De afzender moet de vervoerder vergoeden voor alle door de uitvoering van de onderrichtingen veroorzaakte kosten en schade en de volledige vracht betalen.

**Art. 2.6.2.24. Rechtspositie van de bestemmeling**

De rechten en plichten van de bestemmeling, die niet terzelfdertijd de afzender is, worden beheerst door de bepalingen van deze afdeling en door deze van het vervoersdocument. Indien geen vervoersdocument werd uitgegeven, gelden te dien aanzien de bepalingen vervat in de vervoerovereenkomst, voor zover deze aan de bestemmeling wordt meegedeeld vóór hij om de aflevering van de goederen heeft gevraagd.

De instemming van de bestemmeling, die niet terzelfdertijd de afzender is, met een rechtsmacht-, rechtskeuze- of arbitragebeding wordt niet bewezen door het loutere feit dat de bestemmeling het vervoersdocument zonder voorbehoud heeft aangenomen of de aflevering van de goederen heeft gevraagd en bekomen.

**Art. 2.6.2.25. Recht op aflevering**

§ 1. Ingeval een verhandelbaar vervoersdocument is uitgegeven, heeft uitsluitend de houder, die er minstens één origineel van aanbiedt, recht op aflevering van de goederen. Indien meer dan één origineel werd uitgegeven, kan het vervoersdocument bepalen dat de houder alle originelen moet aanbieden.

§ 2. Ingeval een niet-verhandelbaar vervoersdocument werd uitgegeven, heeft uitsluitend de erin vermelde rechthebbende recht op aflevering van de goederen, tenzij dit recht werd overgedragen overeenkomstig het gemeen recht of de afzender tijdig een andersluidende onderrichting verstrekt. Tenzij het vervoersdocument een andersluidende vermelding bevat, moet het niet in origineel worden aangeboden.

§ 3. Ingeval geen vervoersdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van de vervoerovereenkomst, onverminderd het recht van de afzender om tijdig een andersluidende onderrichting te verstrekken.

§ 4. Indien meer dan één persoon om aflevering van de goederen verzoekt, kan de vervoerder een sekwester laten aanstellen, die de goederen onder zich houdt tot is bepaald aan wie de goederen moeten worden afgeleverd. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. De kosten van de sekwester komen ten laste van de door de voorzitter aangeduide ladingbelanghebbende of ladingbelanghebbenden.

**Art. 2.6.2.26. Betaling van vracht en andere kosten**

§ 1. Ingeval de vervoerovereenkomst of het vervoersdocument vermeldt dat de vracht betaald werd, kan de vervoerder tegenover de bestemmeling, die niet de afzender is, met betrekking tot de vracht op geen enkele wijze rechten laten gelden.

§ 2. Dès que le destinataire a demandé la livraison des marchandises, il est tenu au paiement des frais engendrés concernant les marchandises dans le port de destination.

**Art. 2.6.2.27. Droit de rétention**

Le transporteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le transporteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le fréteur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une sûreté suffisante a été constituée.

**Art. 2.6.2.28. Privilège sur la cargaison**

L'action du transporteur en paiement des montants qui lui sont dus par le destinataire en relation directe avec les marchandises transportées est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7°, de la Loi hypothécaire.

**Art. 2.6.2.29. Séquestre sur la cargaison**

Si le transporteur ne peut pas procéder immédiatement à la livraison des marchandises, il peut requérir la désignation d'un séquestre. À cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Les coûts du séquestre sont à charge du transporteur, sans préjudice de son droit de les récupérer d'une autre partie.

**Art. 2.6.2.30. Retard**

§ 1er. Le transporteur est responsable en cas de retard.

§ 2. L'action en dommages-intérêts pour retard tombe si aucune réserve écrite n'a été adressée au transporteur dans un délai de vingt et un jours civils à compter de la livraison des marchandises.

§ 3. La responsabilité du transporteur pour des dommages provoqués en raison d'un retard, à l'exception de la perte ou des dommages survenus aux marchandises, est limitée à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard.

Si le retard a causé tant la perte ou l'endommagement des marchandises qu'un autre préjudice, l'indemnisation totale ne peut pas excéder celle pour la perte totale des marchandises, calculée conformément à l'article 2.6.2.6.

Le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ayant eu lieu soit dans l'intention de provoquer le préjudice, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

**Art. 2.6.2.31. Marchandises non enlevées**

§ 1er. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le transporteur peut demander autorisation de les vendre.

§ 2. À cet effet, le transporteur doit préalablement mettre en demeure le chargeur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit ensuite, selon le contrat de transport, envoyer un avis d'arrivée par courrier recommandé afin qu'ils enlèvent les marchandises dans un délai d'un mois. Cette mise en demeure doit expressément mentionner que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établi malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au paragraphe 2 reste sans suite, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :

1° les faits;

2° une description des marchandises;

3° le cas échéant, les montants restant dus au fréteur;

4° si la mise en demeure visée au paragraphe 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi;

§ 2. Zodra de bestemmeling om aflevering van de goederen heeft verzocht, is hij gehouden tot betaling van de kosten die met betrekking tot de goederen in de bestemmingshaven zijn ontstaan.

**Art. 2.6.2.27. Retentierecht**

De vervoerder heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.

De vervoerder mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.

De vervoerder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

**Art. 2.6.2.28. Ladingvoorrecht**

De vordering van de vervoerder tot betaling van bedragen die hem door de bestemmeling zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de vervoerde goederen is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

**Art. 2.6.2.29. Sekwester over de lading**

Indien de vervoerder niet onmiddellijk tot aflevering van de goederen kan overgaan, kan hij de aanstelling van een sekwester vorderen. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. De kosten van de sekwester zijn ten laste van de vervoerder, onverminderd zijn recht om ze terug te vorderen van een andere partij.

**Art. 2.6.2.30. Vertraging**

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging.

§ 2. De vordering tot schadevergoeding wegens vertraging vervalt als aan de vervoerder geen schriftelijk voorbehoud is gericht binnen eenentwintig kalenderdagen na de aflevering van de goederen.

§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade veroorzaakt door vertraging, met uitzondering van schade aan of verlies van de goederen, is beperkt tot tweeëneenhalf maal de vracht verschuldigd voor de met vertraging afgeleverde goederen.

Ingeval de vertraging zowel verlies van of schade aan de goederen als andere schade heeft veroorzaakt, mag de totale schadevergoeding deze voor totaal verlies van de goederen, berekend overeenkomstig artikel 2.6.2.6, niet overtreffen.

De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid niet beperken ingeval wordt bewezen dat het verlies of 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 uit zou voortvloeien.

**Art. 2.6.2.31. Niet afgehaalde goederen**

§ 1. Ingeval de bestemmeling de goederen niet afhaalt kan de vervoerder machtiging vragen om de goederen te verkopen.

§ 2. De vervoerder dient hiertoe vooraf de afzender, de bestemmeling en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de vervoerovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekende zending in gebreke te stellen om de goederen binnen een termijn van één maand af te halen. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel.

Ingeval de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan deze ingebrekestelling achterwege worden gelaten.

De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd twee maanden na de lossing van de goederen uit het schip, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.

§ 3. Ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervoerder een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. Onverminderd artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, vermeldt het verzoekschrift :

1° de feiten;

2° een omschrijving van de goederen;

3° desgevallend de bedragen die aan de vervrachter verschuldigd blijven;

4° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;

5° si le délai d'attente visé au paragraphe 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court;

6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.

§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours après qu'elle aura été notifiée par pli judiciaire aux parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée, avec invitation de faire parvenir dans ce délai leurs remarques au président.

§ 5. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du transporteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président peut, à la demande du transporteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au transporteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée des marchandises par le président.

§ 6. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée.

Sous réserve du paragraphe 7, l'ordonnance de vente est exécutable après expiration d'un délai de dix jours à compter de la notification. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai de dix jours à compter de la notification.

§ 7. Si une ou plusieurs des mises en demeure visées au paragraphe 2 n'ont pas été adressées, l'ordonnance doit être publiée :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'ordonnance de vente n'est exécutable qu'après expiration d'un délai d'un mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 8. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses représentants, ses ayants-cause ou ses créanciers.

§ 9. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du transporteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 10. Le transporteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

**Art. 2.6.2.32. Droit d'action**

L'action en dommages-intérêts de la perte ou de dommages subis par les marchandises transportées ou d'un retard peut uniquement être intentée par le chargeur et le destinataire.

Le destinataire ne doit pas prouver qu'il a subi le préjudice.

Le chargeur doit toutefois prouver qu'il a subi le préjudice, sauf si le destinataire n'a demandé aucune indemnisation.

S'ils ont tous deux droit à des dommages-intérêts, le paiement en faveur de l'un d'entre eux est libératoire à l'égard de l'autre.

Tout acte qui suspend ou interrompt la prescription à l'égard de l'un des deux est à l'avantage de l'autre.

**Art. 2.6.2.33. Prescription**

§ 1er. Les actions récursoires du transporteur peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

§ 2. Les actions du transporteur à l'encontre du chargeur et du destinataire relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat de transport, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

5° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde wachttermijn niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;

6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.

§ 4. Op het verzoekschrift wordt eerst beslist drie dagen nadat het bij gerechtsbrief ter kennis is gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht, met verzoek om binnen die termijn hun opmerkingen aan de voorzitter te doen toekomen.

§ 5. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder en de wijze waarop tot verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, kan de voorzitter, op verzoek van de vervoerder, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervoerder zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.

§ 6. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht.

Onder voorbehoud van paragraaf 7 is de beschikking tot verkoop uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving.

§ 7. Indien één of meer van de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestellingen achterwege werd gelaten, dient de beschikking te worden bekendgemaakt :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

De beschikking tot verkoop is in dit geval slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van één maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.

§ 8. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en interesten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

§ 9. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervoerder te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.

§ 10. De vervoerder die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel is overgegaan tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.

**Art. 2.6.2.32. Vorderingsrecht**

De rechtsvordering tot vergoeding van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of van vertraging kan uitsluitend worden ingesteld door de afzender en de bestemmeling.

De bestemmeling moet niet bewijzen dat hij de schade heeft geleden.

De afzender moet wel bewijzen dat hij de schade heeft geleden, tenzij de bestemmeling geen schadevergoeding heeft gevorderd.

Indien beiden recht op schadevergoeding hebben, is betaling aan de ene bevrijdend ten opzichte van de andere.

Elke daad die de verjaring schorst of stuit ten aanzien van één van beiden, strekt tot voordeel van de andere.

**Art. 2.6.2.33. Verjaring**

§ 1. Regresvorderingen van de vervoerder kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

§ 2. Vorderingen van de vervoerder tegen de afzender en de bestemmeling in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een vervoerovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de vervoerovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

Les actions récursoires peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

*Section 2.* — Transport de passagers

Sous-Section 1er. — Convention PAL

**Art. 2.6.2.34. Notions**

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° « transporteur » : une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou un transporteur substitué;

2° « transporteur substitué » : une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

3° « transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport » : le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport;

4° « contrat de transport de passagers par mer » : un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages moyennant rémunération;

5° « passager », par dérogation à l'article 2.1.1.3, 8°: toute personne transportée sur un navire :

*a)* en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer, ou

*b)* qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la Convention PAL, le Règlement PAL ou la présente sous-section;

6° « bagages » : tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer, à l'exception :

*a)* des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

*b)* des animaux vivants;

7° « bagages de cabine » : les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application de la définition au point 9° de l'article 2.6.2.37, § 2, et de l'article 2.6.2.40, § 8, alinéa 2 et § 9, alinéas 2 et 3, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

8° « perte ou dommages survenus aux bagages » : également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais pas les retards découlant de conflits du travail;

9° « transport » : les périodes suivantes :

*a)* en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le navire utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

*b)* en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

*c)* en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

10° « transport international » : tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport de passagers par mer, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport de passagers par mer ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;

11° « État Partie à la Convention » : un État qui est lié par la Convention PAL;

Regresvorderingen kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

*Afdeling 2.* — Passagiersvervoer

Onderafdeling 1. — PAL-Verdrag

**Art. 2.6.2.34. Begrippen**

In deze onderafdeling wordt verstaan onder :

1° "vervoerder" : een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;

2° "feitelijke vervoerder" : een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht;

3° "vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht" : de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;

4° "passagiervervoerovereenkomst over zee" : een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst voor het vervoer over zee, tegen vergoeding, van een passagier of, in voorkomend geval, van een passagier en zijn bagage;

5° "passagier", in afwijking van artikel 2.1.1.3, 8° : iedere persoon vervoerd op een schip :

*a)* krachtens een passagiervervoerovereenkomst over zee, of

*b)* die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of deze onderafdeling vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;

6° "bagage" : elk voorwerp of voertuig dat krachtens een passagiervervoerovereenkomst over zee door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van :

*a)* goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en

*b)* levende dieren;

7° "hutbagage" : de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van de begripsomschrijving onder 9°, artikel 2.6.2.37, § 2 en artikel 2.6.2.40, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid, omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;

8° "verlies of beschadiging van bagage" : mede het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;

9° "vervoer" : de volgende periodes :

*a)* wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het schip dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;

*b)* wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;

*c)* wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;

10° "internationaal vervoer" : elk vervoer waarvan volgens de passagiervervoerovereenkomst over zee de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de passagiervervoerovereenkomst over zee of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is;

11° "Verdragsluitende Staat" : een Staat die gebonden is door het PAL-Verdrag;

12° « unité de compte » : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

**Art. 2.6.2.35. Application internationale et matérielle**

§ 1er. La présente sous-section s'applique :

1° les contrats de transport de passagers par mer pour le transport international auxquels ni le Règlement PAL ni la Convention PAL ne s'appliquent, y compris le transport avec des aéroglisseurs;

2° les contrats de transport de passagers par mer pour le transport national avec un navire de Classe C ou D tel que visé à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (Refonte), y compris le transport avec des aéroglisseurs.

La présente section est également d'application sur le transport effectué à titre commercial en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer par des États ou d'autres personnes morales de droit public.

L'annexe à la Convention PAL fait également office d'annexe à la présente sous-section et en fait partie intégrante.

§ 2. Nonobstant le paragraphe 1er, la présente sous-section ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par d'autres dispositions concernant le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

**Art. 2.6.2.36. Autre réglementation**

§ 1er. Sous réserve du Règlement PAL, les dispositions directement applicables de la Convention PAL s'appliquent au transport international qui relève du champ d'application décrit à l'article 2 de cette convention.

La Convention PAL est appliquée dans le respect des Lignes directrices PAL, qui doivent être considérées comme contraignantes.

§ 2. La présente section s'applique sous réserve :

1° du Règlement PAL;

2° du Règlement concernant les droits des passagers;

3° la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

§ 3. La présente section ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, en particulier de la Convention LLMC et du chapitre 2 du titre 2 du livre 3 de la Partie 2 présent code.

§ 4. Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente sous-section :

1° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, faite à Paris le 29 juillet 1960 et approuvée par la loi du 1er août 1966, ou en vertu de la Convention relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, faite à Vienne le 21 mai 1963, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur;

2° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ou en vertu d'une législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que les conventions visées au point 1°, ou que tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

**Art. 2.6.2.37. Clauses dérogatoires**

§ 1er. Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente sous-section de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente section, sauf celle prévue au paragraphe 2, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix du tribunal devant lequel l'action est intentée, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente sous-section.

12° "rekeneenheid" : het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

**Art. 2.6.2.35. Internationale en materiële toepassing**

§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing op :

1° passagiervervoerovereenkomsten over zee voor internationaal vervoer waarop noch de PAL-Verordening, noch het PAL-Verdrag van toepassing is, met inbegrip van vervoer met luchtkussenvaartuigen;

2° passagiervervoerovereenkomsten over zee voor binnenlands vervoer met een schip van Klasse C of D als bedoeld in artikel 4 van richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (Herschikking), met inbegrip van vervoer met luchtkussenvaartuigen.

Deze afdeling is mede van toepassing op het commercieel vervoer dat krachtens een passagiervervoerovereenkomst over zee wordt verricht door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen.

De bijlage bij het PAL-Verdrag geldt mede als bijlage bij deze onderafdeling en vormt er een integrerend deel van.

§ 2. Niettegenstaande paragraaf 1 is deze onderafdeling niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door andere bepalingen betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

**Art. 2.6.2.36. Andere regelgeving**

§ 1. Onder voorbehoud van de PAL-Verordening zijn de rechtstreeks werkende bepalingen van het PAL-Verdrag van toepassing op internationaal vervoer dat valt binnen het in artikel 2 van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

Het PAL-Verdrag wordt toegepast met inachtneming van de PAL-Richtsnoeren, welke als bindend moeten worden beschouwd.

§ 2. Deze afdeling geldt onder voorbehoud van :

1° de PAL-Verordening;

2° de Passagiersrechtenverordening;

3° de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

§ 3. Deze afdeling laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars, in het bijzonder in het LLMC-Verdrag, en hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 3 van deel 2 van dit wetboek.

§ 4. Niemand kan overeenkomstig deze onderafdeling aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval :

1° ingeval de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van kernenergie, opgemaakt te Parijs op 29 juli 1960 en goedgekeurd bij de wet van 1 augustus 1966, hetzij krachtens het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, opgemaakt te Wenen op 21 mei 1963, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij;

2° ingeval de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade op grond van de wet van 22 juli 1985 betreffende de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie of krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de onder 1° bedoelde verdragen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging daarvan of enig van kracht zijnd protocol daarbij.

**Art. 2.6.2.37. Afwijkende bedingen**

§ 1. Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze onderafdeling ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in deze afdeling is bepaald, tenzij als bepaald in paragraaf 2 of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de keuze van de rechtbank waar de vordering wordt ingesteld, wordt beperkt, is nietig. De nietigheid van het beding leidt evenwel niet tot de nietigheid van de passagiervervoerovereenkomst over zee, welke aan de bepalingen van deze onderafdeling onderworpen blijft.

§ 2. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

§ 3. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues à article 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3.

**Art. 2.6.2.38. Informations pour les passagers**

Le transporteur et/ou le transporteur substitué doivent veiller à ce que les passagers reçoivent des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre de la présente sous-section.

Si le contrat de transport de passagers par mer a été conclu en Belgique, ces informations sont fournies dans tous les points de vente, y compris la vente par téléphone et internet. Lorsque le lieu de départ se trouve dans un État membre, ces informations sont fournies avant le départ. Dans tous les autres cas, elles sont fournies au plus tard au moment du départ. Dans la mesure où les informations requises au titre du présent article ont été fournies par le transporteur ou par le transporteur substitué, l'autre transporteur n'est pas tenu de les fournir. Les informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

Afin de respecter l'exigence en matière d'information au titre du présent article, le transporteur et le transporteur substitué communiquent aux passagers au moins les informations figurant dans un résumé des dispositions du Règlement PAL élaboré par la Commission européenne et rendu public.

**Art. 2.6.2.39. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages**

§ 1er. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

1° dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

*a)* pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;

*b)* pour les autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

2° dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à la laquelle cette livraison aurait dû avoir lieu.

§ 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

§ 3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

**Art. 2.6.2.40. Responsabilité du transporteur**

§ 1er. Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente sous-section.

§ 2. Dans le présent article, l'on entend par :

1° « événement maritime » : le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;

2° « faute ou négligence du transporteur » : également la faute ou la négligence des subordonnés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;

3° « défaut du navire » : tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour :

*a)* la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers;

*b)* la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage ou le mouillage;

*c)* l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu;

*d)* la maîtrise des avaries après un envahissement du navire;

*e)* la mise à l'eau des engins de sauvetage.

§ 3. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport.

§ 2. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

§ 3. De vervoerder en de passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan deze bepaald bij artikel 2.6.2.40, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid.

**Art. 2.6.2.38. Informatie ten behoeve van de passagiers**

De vervoerder en/of de feitelijke vervoerder moeten ervoor zorgen dat de passagiers passende en begrijpelijke informatie wordt verstrekt over hun rechten uit hoofde van deze onderafdeling.

Indien de passagiersvervoerovereenkomst over zee in België is gesloten, wordt die informatie verstrekt in alle verkooppunten, met inbegrip van verkoop per telefoon of internet. Wanneer de vertrekplaats in België is gelegen, wordt die informatie voor de afvaart verstrekt. In alle andere gevallen wordt die informatie uiterlijk bij de afvaart verstrekt. Voor zover ofwel de vervoerder of de feitelijke vervoerder heeft voldaan aan de informatieverplichting van dit artikel, is de ander niet tot informatieverstrekking gehouden. De informatie wordt verstrekt in de meest geschikte vorm.

Om aan de informatieverplichting uit hoofde van dit artikel te voldoen, verstrekken de vervoerder en de feitelijke vervoerder minstens de informatie die is neergelegd in een door de Europese Commissie opgesteld en openbaar gemaakt overzicht van de bepalingen van de PAL-Verordening.

**Art. 2.6.2.39. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage**

§ 1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber :

1° in geval van zichtbare beschadiging van bagage :

*a)* voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontscheping van de passagier;

*b)* voor ander bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

2° bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontscheping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

§ 2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij, tenzij het tegendeel wordt bewezen, verondersteld zijn bagage te hebben ontvangen in goede staat.

§ 3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.

**Art. 2.6.2.40. Aansprakelijkheid van de vervoerder**

§ 1. Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van deze onderafdeling.

§ 2. In dit artikel wordt verstaan onder :

1° "scheepvaartincident" : schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;

2° "schuld of nalatigheid van de vervoerder" : mede de schuld of nalatigheid van de aangestelden van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

3° "defect aan het schip" : ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor :

*a)* ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers;

*b)* aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, of ankeren;

*c)* het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats;

*d)* schadebeheersing na onderlopen van het schip;

*e)* het te water laten van de reddinguitrusting.

§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts de schade als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan.

§ 4. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

§ 5. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250.000 unités de compte.

Le transporteur n'est toutefois pas responsable s'il prouve que l'événement :

1° résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable jusqu'à un montant de 400.000 unités de compte par passager, par incident séparé, à moins que le transporteur ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

§ 6. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La responsabilité du transporteur est limitée à un montant de 400.000 unités de compte par passager, par incident séparé. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

§ 7. Par dérogation aux paragraphes 5 et 6, le transporteur n'est pas responsable des dommages résultant de la mort ou des lésions corporelles du passager causés par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des Lignes directrices PAL au-delà du plus petits des montants suivants :

1° 250.000 unités de compte par passager pour un même événement; ou

2° 340 millions d'unités de compte au total par navire et pour un même événement.

Pour ce qui est des réparations en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers causés par l'un des risques visés au paragraphe 2.2 des Lignes directrices PAL, le transporteur et le transporteur substitué peuvent limiter leur responsabilité conformément à la Convention LLMC ou au chapitre 2 du titre 2 du livre 3 de la Partie 2 du présent code, selon le cas.

§ 8. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2.250 unités de compte par passager et par transport.

En cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique utilisé par un passager à mobilité réduite, la responsabilité du transporteur est régie par l'alinéa 1er. L'indemnisation correspond à la valeur de remplacement de l'équipement en question ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation.

§ 9. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12.700 unités de compte par véhicule et par transport.

La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés au paragraphe 8, ou l'alinéa précédent est limitée à 3375 unités de compte par passager et par transport.

§ 10. Les intérêts légaux et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 2.6.2.37, § 3 et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2 et § 9, alinéas 2 et 3.

§ 4. De last om te bewijzen dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van de schade aan te tonen, berust bij de eiser.

§ 5. Ingeval schade door dood of letsel van de passagier is veroorzaakt door een scheepvaartincident is de vervoerder wat die passagier betreft en per afzonderlijk incident aansprakelijk tot een bedrag van 250.000 rekeneenheden.

De vervoerder is echter niet aansprakelijk indien hij bewijst dat het incident :

1° het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of

2° geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Ingeval en voor zover de schade bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk tot een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

§ 6. Indien schade door dood of letsel van de passagier niet is veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of de nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

§ 7. In afwijking van de paragrafen 5 en 6 is de vervoerder voor schade door dood of letsel van de passagier als gevolg van een van de risico's genoemd in punt 2.2 van de PAL- Richtsnoeren niet verder aansprakelijk dan het laagste bedrag van de volgende bedragen :

1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of

2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.

Met betrekking tot vorderingen voor overlijden of persoonlijk letsel van passagiers, die veroorzaakt zijn door een van de in 2.2 van de PAL-Richtsnoeren bedoelde risico's, kunnen de vervoerder en de feitelijke vervoerder hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig het LLMC-Verdrag of hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 3 van deel 2 van dit wetboek, naargelang het geval.

§ 8. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Bij schade veroorzaakt door een scheepvaartincident wordt schuld of nalatigheid van de vervoerder vermoed.

De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage beloopt ten hoogste 2.250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

Bij verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of andere specifieke hulpmiddelen die worden gebruikt door een passagier met beperkte mobiliteit, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder bepaald op grond van het eerste lid. De vergoeding moet overeenstemmen met de vervangingswaarde van de betrokken hulpmiddelen of, in voorkomend geval, met de reparatiekosten.

§ 9. Bij schade geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, beloopt ten hoogste 12.700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere bagage dan deze bedoeld in paragraaf 8 of in het vorige lid beloopt ten hoogste 3.375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

§ 10. De wettelijke interesten en gerechtskosten zijn niet in de artikelen 2.6.2.37, § 3 en 2.6.2.40, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen begrepen.

§ 11. Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 9, alinéa 3, à moins qu'une limite de responsabilité plus élevée n'ait été fixée de commun accord conformément à l'article 2.6.2.37, § 3.

§ 12. Aucune disposition de la présente section ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 2.6.2.45

§ 13. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

**Art. 2.6.2.41. Transporteur substitué**

§ 1er. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, conformément aux dispositions de la présente section, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente sous-section et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

§ 2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 3. Tout accord spécial par lequel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente sous-section ou renonce à des droits conférés par la présente sous-section a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

§ 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

§ 5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

**Art. 2.6.2.42. Préposés et mandataires**

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente sous-section, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente section.

**Art. 2.6.2.43. Concours de créances**

§ 1er. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 2.6.2.37, § 3, et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

§ 2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente sous-section, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

§ 3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 2.6.2.42 de la présente sous-section, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 2.6.2.37, § 3, et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, le montant total de l'indemnisation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

§ 11. De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouterieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om ze veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in paragraaf 9, derde lid, tenzij overeenkomstig artikel 2.6.2.37, § 3, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

§ 12. Niets in deze afdeling doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 2.6.2.45.

§ 13. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.

**Art. 2.6.2.41. Feitelijke vervoerder**

§ 1. Ingeval het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling. Bovendien is de feitelijke vervoerder, alsook zijn aangestelden en lasthebbers, onderworpen aan de bepalingen van deze onderafdeling en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

§ 2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

§ 3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij deze onderafdeling opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke deze onderafdeling hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.

§ 4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.

§ 5. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

**Art. 2.6.2.42. Aangestelden en lasthebbers**

Ingeval een rechtsvordering wegens schade waarop deze onderafdeling van toepassing is wordt ingesteld tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn functie, de verweermiddelen en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens deze afdeling kunnen beroepen.

**Art. 2.6.2.43. Samenloop van vorderingen**

§ 1. De in de artikelen 2.6.2.37, § 3 en 2.6.2.40, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen worden toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.

§ 2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens deze onderafdeling kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.

§ 3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 2.6.2.42 van deze onderafdeling zich kan beroepen op de in de artikelen 2.6.2.37, § 3 en 2.6.2.40, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

**Art. 2.6.2.44. Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

§ 1er. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 2.6.2.37, § 2 et 3 et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

§ 2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

**Art. 2.6.2.45. Faute du passager**

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus aux bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

**Art. 2.6.2.46. Avance**

§ 1er. Lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport au cours duquel l'événement maritime s'est produit verse une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21.000 EUR.

L'alinéa précédent s'applique également lorsque le transporteur est établi en Belgique.

§ 2. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur la base de la présente section. Elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas prévus à l'article 2.6.2.40, § 5, ou l'article 2.6.2.45, ou l'appendice A des lignes directrices PAL, ou lorsque la personne à laquelle elle a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

**Art. 2.6.2.47. Action directe**

§ 1er. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu de l'article 4*bis* de la Convention PAL ou de l'article 2.3.2.23 ou 2.3.2.27 peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant à l'article 2.3.2.23 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur serait fondé à invoquer conformément à la présente sous-section (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

§ 2. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application l'article 4*bis*.1 de la Convention PAL ou de l'article 2.3.2.23 ou 2.3.2.27 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente sous-section et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente sous-section à raison des montants payés.

**Art. 2.6.2.44. Verval van het recht op aansprakelijkheidsbeperking**

§ 1. Het voordeel van de in de artikelen 2.6.2.37, § 2 en 3 en 2.6.2.40, § 5, laatste lid, § 6, § 8, tweede lid en § 9, tweede en derde lid bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

§ 2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet op deze aansprakelijkheidsgrenzen beroepen ingeval bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

**Art. 2.6.2.45. Schuld van de passagier**

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier dan wel het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten is aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

**Art. 2.6.2.46. Voorschot**

§ 1. Wanneer het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier is veroorzaakt door een scheepvaartincident, moet de vervoerder die het vervoer ten tijde waarvan het scheepvaartincident heeft plaatsgevonden geheel of gedeeltelijk feitelijk heeft verricht, binnen vijftien dagen na de identificatie van de schadevergoedingsgerechtigde persoon een voorschot betalen ter dekking van onmiddellijke economische behoeften, op een basis die evenredig is aan de geleden schade. Bij overlijden bedraagt het voorschot niet minder dan 21.000 euro.

Het vorige lid is ook van toepassing wanneer de vervoerder in België is gevestigd.

§ 2. Een voorschot staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op grond van deze afdeling wordt uitgekeerd. Het hoeft niet te worden terugbetaald, behalve in de gevallen die zijn voorgeschreven bij artikel 2.6.2.40, § 5 of artikel 2.6.2.45 of bij aanhangsel A bij de PAL-Richtsnoeren, of ingeval degene die het voorschot ontvangen heeft, niet de schadevergoedingsgerechtigde persoon is.

**Art. 2.6.2.47. Rechtstreekse vordering**

§ 1. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag of artikel 2.3.2.23 of 2.3.2.27 van dit wetboek worden gedekt door een verplichte verzekering of andere financiële zekerheid waarin de vervoerder heeft voorzien, mogen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt. In dat geval geldt het in artikel 2.3.2.23 genoemde minimumbedrag van de verplichte verzekering of andere financiële zekerheid als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de vervoerder overeenkomstig deze onderafdeling had mogen inroepen. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden inroepen die de verweerder had mogen inroepen in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

§ 2. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere financiële zekerheid in de zin van artikel 4*bis*.1 van het PAL-Verdrag of artikel 2.3.2.23 of 2.3.2.27 ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van deze onderafdeling ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van deze onderafdeling met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.

**Art. 2.6.2.48. Conversion des unités de compte**

La conversion en euros des montants mentionnés à l'article 2.3.2.23, à l'article 2.3.2.27, à l'article 2.6.2.37, § 2, et à l'article 2.6.2.40, § 5, § 6 § 8, alinéa 2, § 9, alinéas 2 et 3, s'effectue sur la base de la valeur de l'euro par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

**Art. 2.6.2.49. Prescription**

§ 1er. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

§ 2. Le délai de prescription court :

1° en cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

2° dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

3° dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

§ 3. En aucun cas une action intentée en vertu de la présente sous-section ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après :

1° un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,

2° un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

§ 4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1er, 2 et 3, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

**Art. 2.6.2.50. Juridiction**

§ 1er. Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance d'une action intentée conformément à l'article 2.6.2.40 ou 2.6.2.41 si :

1° la résidence habituelle ou le lieu du principal établissement du défendeur se situe en Belgique;

2° le lieu de départ ou le lieu de destination stipulé dans le contrat de transport de passagers par mer se situe en Belgique;

3° le domicile ou la résidence habituelle du demandeur se situe en Belgique, si le défendeur a un siège de son activité en Belgique et est soumis à la juridiction belge; ou

4° le contrat de transport de passagers par mer a été conclu en Belgique, si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction belge.

§ 2. Une action intentée en vertu de l'article 2.6.2.47 doit être introduite devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1er.

§ 3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

Sous-Section 2. — Dispositions spéciales

**Art. 2.6.2.51. Application matérielle**

La présente sous-section s'applique aux contrats de transport de passagers par mer visés à l'article 2.6.2.34, 4°.

**Art. 2.6.2.52. Autre réglementation**

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit economique ne s'appliquent pas aux contrats de transport de passagers par mer.

**Art. 2.6.2.53. Clauses dérogatoires**

Les clauses qui dérogent à l'article 2.6.2.54, alinéa 2, sont nulles.

**Art. 2.6.2.48. Omrekening van rekeneenheden**

De in artikel 2.3.2.23, artikel 2.3.2.27, artikel 2.6.2.37, § 2 en artikel 2.6.2.40, § 5, § 6, § 8, tweede lid, § 9, tweede en derde lid genoemde bedragen worden omgerekend in euro overeenkomstig de waarde van de euro ten opzichte van het bijzonder trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de euro, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie wordt toegepast voor zijn eigen operaties en transacties.

**Art. 2.6.2.49. Verjaring**

§ 1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.

§ 2. De verjaringstermijn begint te lopen :

1° bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontscheping van de passagier;

2° bij het overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontscheping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan drie jaar te rekenen vanaf de datum van ontscheping;

3° bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

§ 3. Een vordering uit hoofde van deze onderafdeling kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen :

1° een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontscheping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder

2° een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.

§ 4. Ongeacht de bepalingen van de paragrafen § 1, 2 en 3 kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

**Art. 2.6.2.50. Rechtsmacht**

§ 1. Onverminderd andere bevoegdheidsgronden, zijn de Belgische rechters bevoegd om van een overeenkomstig artikel 2.6.2.40 of 2.6.2.41 ingestelde vordering kennis te nemen ingeval :

1° de gewone verblijfplaats of de plaats van de hoofdinrichting van de verweerder in België is gelegen;

2° de plaats van vertrek of van bestemming, bepaald in de passagiervervoerovereenkomst over zee in België is gelegen;

3° de woonplaats of de gewone verblijfplaats van de eiser in België is gelegen, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen; of

4° de passagiervervoerovereenkomst over zee in België is gesloten, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen.

§ 2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel 2.6.2.47 wordt aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder, zulks overeenkomstig § 1.

§ 3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.

Onderafdeling 2. — Bijzondere bepalingen

**Art. 2.6.2.51. Materiële toepassing**

Deze onderafdeling is van toepassing op passagiervervoerovereenkomsten over zee bedoeld in artikel 2.6.2.34, 4°.

**Art. 2.6.2.52. Andere regelgeving**

Titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek en titel 4 van boek X van het Wetboek van economisch recht zijn niet op passagiervervoerovereenkomsten over zee van toepassing.

**Art. 2.6.2.53. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van artikel 2.6.2.54, tweede lid zijn nietig.

**Art. 2.6.2.54. Documents de transport**

Le passager a droit à la remise d'un récépissé pour ses bagages. Ce récépissé peut être repris dans le billet de transport délivrée au passager.

Concernant le transport, si un billet de transport, un récépissé pour les bagages ou un quelconque document similaire est délivré, le transporteur est tenu d'y mentionner clairement son nom et domicile.

**Art. 2.6.2.55. Transfert de droits**

Le passager ne peut pas céder ses droits issus du contrat sans le consentement du transporteur ou du capitaine.

**Art. 2.6.2.56. Départ sans passager**

Le capitaine ne doit pas attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit au cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le transporteur peut, dans ce cas, considérer le contrat comme résilié et le passager reste redevable du prix de passage entier.

**Art. 2.6.2.57. Biens du passager**

§ 1er. Le transporteur peut vérifier la nature et la condition des bagages.

§ 2. Les biens du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et, le cas échéant, des frais d'entretien.

§ 3. Le capitaine doit veiller à la conservation des biens du passager qui vient à décéder au cours du voyage.

**Art. 2.6.2.58. Responsabilité du passager**

§ 1er. Sans préjudice de l'article 1385 du Code civil, le passager est tenu d'indemniser le transporteur pour les dommages causés occasionnés par lui ou par ses bagages, sauf dans la mesure où ces dommages résultent d'une circonstance inévitable pour un passager diligent et dans la mesure où un tel passager n'a pas pu en empêcher les conséquences.

Pour se dégager de sa responsabilité, le passager ne peut pas invoquer la qualité ou une défectuosité de ses bagages.

§ 2. Si des personnes auxquelles le transporteur fait appel dans le cadre de l'exécution de son engagement fournissent, à la demande du passager, des services auxquels le transporteur n'est pas tenu, elles sont considérées agir sur ordre du passager à qui elles fournissent ces services.

**Art. 2.6.2.59. Résiliation**

§ 1er. Si des circonstances se produisent avant ou pendant le transport du côté du cocontractant du transporteur ou du passager, que le transporteur ne devait pas connaître au moment de la conclusion du contrat, mais qui, s'il en avait eu connaissance, auraient constitué pour lui une base raisonnable pour ne pas passer le contrat ou pour le conclure à d'autres conditions, le transporteur peut résilier le contrat et enlever le passager du navire.

La résiliation passe par une notification verbale ou écrite au cocontractant du transporteur ou au passager, et le contrat prend fin à la réception de la première notification reçue.

§ 2. Si des circonstances se produisent avant ou pendant le transport du côté du transporteur, que son cocontractant ne devait pas connaître au moment de la conclusion du contrat, mais qui, si elle en avait eu connaissance, auraient constitué pour elle une base raisonnable pour ne pas passer le contrat ou pour le conclure à d'autres conditions, ce cocontractant du transporteur peut résilier le contrat.

Le cocontractant du transporteur peut également résilier le contrat en dehors du cas visé à l'alinéa précédent, sauf si ceci entraîne le ralentissement du voyage du navire.

Le préavis visé aux alinéas précédents passe par une notification verbale ou écrite au transporteur ou au capitaine, et le contrat prend fin à sa réception.

§ 3. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice du droit des parties de se réclamer mutuellement une indemnisation pour le préjudice subi.

**Art. 2.6.2.54. Vervoersdocumenten**

De passagier heeft recht op de afgifte van een ontvangstbewijs voor zijn bagage. Dit ontvangstbewijs kan worden opgenomen in het aan de passagier afgegeven vervoerbewijs.

Wordt terzake van het vervoer een vervoerbewijs, een ontvangstbewijs voor bagage of enig soortgelijk document afgegeven, dan is de vervoerder verplicht daarin op duidelijke wijze zijn naam en woonplaats te vermelden.

**Art. 2.6.2.55. Overdracht van rechten**

De passagier kan zijn rechten uit de overeenkomst niet overdragen zonder toestemming van de vervoerder dan wel de kapitein.

**Art. 2.6.2.56. Vertrek zonder passagier**

De kapitein moet niet wachten op de passagier die in de inschepingshaven of gedurende de reis niet tijdig aan boord komt. In dat geval kan de vervoerder de overeenkomst als beëindigd beschouwen en blijft het volle passagegeld verschuldigd.

**Art. 2.6.2.57. Goederen van de passagier**

§ 1. De vervoerder mag de aard en de gesteldheid van de bagage nagaan.

§ 2. De goederen van de passagier die zich aan boord bevinden zijn als pand verbonden voor de betaling van het passagegeld en, in voorkomend geval, van de onderhoudskosten.

§ 3. De kapitein moet zorg dragen voor de bewaring van de goederen van de passagier die onderweg komt te overlijden.

**Art. 2.6.2.58. Aansprakelijkheid van de passagier**

§ 1. Onverminderd artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek is de passagier verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die hij of zijn bagage deze berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig passagier niet heeft kunnen vermijden en voor zover een zodanige passagier de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen.

Om zich van zijn aansprakelijkheid te ontheffen kan de passagier zich niet beroepen op de hoedanigheid of een gebrek van zijn bagage.

§ 2. Ingeval personen van wier hulp de vervoerder bij de uitvoering van zijn verbintenis gebruik maakt, op verzoek van de passagier diensten bewijzen, waartoe de vervoerder niet is verplicht, worden zij beschouwd te handelen in opdracht van de passagier aan wie zij deze diensten bewijzen.

**Art. 2.6.2.59. Opzegging**

§ 1. Ingeval zich vóór of tijdens het vervoer aan de zijde van de wederpartij van de vervoerder of de passagier omstandigheden voordoen, die de vervoerder bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij hem wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor hem grond hadden opgeleverd de overeenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, mag de vervoerder de overeenkomst opzeggen en de passagier van het schip verwijderen.

De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de wederpartij van de vervoerder of aan de passagier en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst van de eerst ontvangen kennisgeving.

§ 2. Ingeval zich vóór of tijdens het vervoer aan de zijde van de vervoerder omstandigheden voordoen, die diens wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de overeenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, mag deze wederpartij van de vervoerder de overeenkomst opzeggen.

De wederpartij van de vervoerder mag de overeenkomst ook buiten het in het vorige lid bedoelde geval opzeggen, behalve wanneer de reis van het schip daardoor zou worden vertraagd.

De in de vorige leden bedoelde opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de vervoerder of de kapitein en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van de ontvangst daarvan.

§ 3. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd het recht van de partijen om van elkaar vergoeding van de geleden schade te vorderen.

Titre 7. — ÉVÉNEMENTS DE NAVIGATION

CHAPITRE 1er. — *Avarie*

**Art. 2.7.1.1. Application internationale**

§ 1er. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'armateur visée à l'article 2.7.1.7, § 2, est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.

§ 2. Les articles 2.7.1.5 et 2.7.1.6 sont d'application à la procédure en Belgique.

**Art. 2.7.1.2. Clauses dérogatoires**

Le présent titre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour toutes les parties concernées n'a été convenue.

**Art. 2.7.1.3. Avarie particulière**

Sans préjudice du droit éventuel à une indemnisation ou à un remboursement, les avaries particulières sont supportées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou payées par celui qui a exposé les dépenses.

**Art. 2.7.1.4. Règles d'York et d'Anvers**

§ 1er. Les avaries communes qui impliquent uniquement des navires de mer sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'York et d'Anvers.

§ 2. Le Roi établit la version applicable des Règles d'York et d'Anvers et, le cas échéant, des dispositions qui remplacent ces règles.

**Art. 2.7.1.5. Désignation des dispacheurs**

§ 1er. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, l'armateur est habilité à désigner un dispacheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement ou l'escale. L'armateur devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.

§ 2. Au cas où l'armateur n'a pas désigné de dispacheur et ne l'a pas communiqué dans un délai raisonnable, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispacheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Concernant le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la demande est introduite auprès du président du tribunal de l'entreprise d'Anvers. Le dispacheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.

**Art. 2.7.1.6. Rédaction et dépôt de la dispache**

§ 1er. Le dispacheur rédige la dispache.

§ 2. Les marchandises des parties qui ne reçoivent pas de communication de la désignation du dispacheur ne peuvent être reprises dans la dispache.

§ 3. Une fois ses activités terminées, le dispacheur envoie sa dispache provisoire à toutes les parties concernées pour qu'elles la lisent. Il fixe un délai raisonnable dans lequel les parties doivent formuler leurs remarques.

§ 4. Dans la dispache définitive, le dispacheur tient compte des remarques reçues à temps.

§ 5. La dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment suivant :

« Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »

§ 6. La dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où le dispacheur a été désigné. S'il a été désigné dans le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Le jour du dépôt de la dispache, le dispacheur envoie par envoi recommandé une copie de la dispache aux parties.

Les pièces originales que les parties ont fait parvenir au dispacheur leur sont retournées.

Titel 7. — SCHEEPVAARTVOORVALLEN

HOOFDSTUK 1. — *Averij*

**Art. 2.7.1.1. Internationale toepassing**

§ 1. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de reder bedoeld in artikel 2.7.1.7, § 2 wordt beheerst door het recht van de Staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 2. De artikelen 2.7.1.5 en 2.7.1.6 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

**Art. 2.7.1.2. Afwijkende bedingen**

Deze titel geldt slechts voor zover geen voor alle betrokken partijen bindende afwijkende bedingen zijn overeengekomen.

**Art. 2.7.1.3. Bijzondere averij**

Onverminderd het eventuele recht op schadeloosstelling of terugbetaling, wordt bijzondere averij gedragen door de eigenaar van de zaak die de schade heeft geleden of betaald door degene die de kosten heeft gemaakt.

**Art. 2.7.1.4. Regels van York en Antwerpen**

§ 1. De averij-grosse waarbij enkel zeeschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de Regels van York en Antwerpen.

§ 2. De Koning stelt de toepasselijke versie vast van de Regels van York en Antwerpen en, in voorkomend geval, van de bepalingen die deze regels vervangen.

**Art. 2.7.1.5 Aanstelling van dispacheurs**

§ 1. Indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan, is de reder gerechtigd om in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven, binnen een redelijke termijn na de lossing respectievelijk het aanlopen een dispacheur aan te stellen. De reder doet van de aanstelling tijdig mededeling aan alle andere betrokken partijen.

§ 2. Ingeval de reder niet binnen een redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kan de meest gerede partij de aanstelling van een dispacheur vorderen. Het verzoek wordt bij eenzijdig verzoekschrift ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar één van de in de vorige paragraaf bedoelde havens is gelegen. Met betrekking tot de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven, wordt het verzoek ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen. De aangestelde dispacheur doet van de aanstelling mededeling aan alle betrokken partijen.

**Art. 2.7.1.6. Opmaak en neerlegging van de omslag**

§ 1. De dispacheur maakt de omslag op.

§ 2. De goederen van de partijen die van de aanstelling van de dispacheur geen mededeling kregen, kunnen niet in de omslag worden opgenomen.

§ 3. Na afloop van zijn werkzaamheden stuurt de dispacheur zijn voorlopige omslag ter lezing aan alle betrokken partijen. Hij bepaalt een redelijke termijn waarbinnen de partijen hun opmerkingen moeten maken.

§ 4. In de definitieve omslag houdt de dispacheur rekening met de tijdig ontvangen opmerkingen.

§ 5. De definitieve omslag wordt door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de volgende eed :

"Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb."

§ 6. De definitieve omslag wordt neergelegd ter griffie van de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar de dispacheur werd aangesteld. Werd hij aangesteld in de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven, dan wordt de definitieve omslag neergelegd ter griffie van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen.

Op de dag van de neerlegging van de omslag zendt de dispacheur bij een aangetekende zending een afschrift van de omslag aan de partijen.

De originele stukken die de partijen aan de dispacheur bezorgden, worden hen terugbezorgd.

**Art. 2.7.1.7. Privilège et droit de rétention**

§ 1er. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire.

§ 2. L'armateur dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 3. L'armateur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que l'outillage de manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.

**Article 2.7.1.8. Livraison sans réserve**

Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. L'armateur peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. L'armateur est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.

**Art. 2.7.1.9. Dommages ou pertes récupérés par la suite**

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée sont récupérés entièrement ou partiellement après l'exécution de la dispache, la valeur actuelle des marchandises récupérées ou de l'indemnité reçue doit être répartie proportionnellement entre les parties qui ont contribué, après déduction des dépenses encourues.

**Art. 2.7.1.10. Prescription**

Les actions en justice pour avarie commune sont prescrites deux ans après la fin de l'événement.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur interrompt la prescription jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive.

CHAPITRE 2. — *Abordage*

**Art. 2.7.2.1. Application internationale**

§ 1er. Le présent chapitre s'applique à tous les événements visés à l'article 2.7.2.2 auxquels ni la Convention sur les Abordages 1910 ni la Convention sur les Abordages 1960 ne sont applicables.

Le présent chapitre s'applique en particulier aux événements impliquant au moins un navire de mer, si :

*a)* les navires concernés, le cas échéant au moins un d'entre eux, n'appartiennent pas à un État lié par la Convention sur les Abordages 1910;

*b)* tous les intéressés sont des ressortissants belges.

§ 2. Pour autant que le droit applicable ne soit pas déterminé par le Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur le droit applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »), le juge applique le droit belge.

**Art. 2.7.2.2. Application matérielle**

§ 1er. Le présent chapitre règle les indemnités dues à raison des dommages causés par un abordage survenu entre deux ou plusieurs navires à des navires et aux choses ou personnes se trouvant à bord.

Il est d'application sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

§ 2. Le présent chapitre s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé 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.

**Art. 2.7.2.3. Autre réglementation**

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages 1910 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 12, alinéa 1er, de cette convention.

§ 2. Les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages 1960 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 1er de cette convention.

**Art. 2.7.1.7. Voorrecht en retentierecht**

§ 1. De vordering tot betaling van een vergoeding in averij-grosse is ten belope van de omslag bevoorrecht op de vervoerde goederen en hun verkoopprijs, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord die geen deel uitmaken van het scheepstoebehoren.

§ 2. De reder beschikt over een retentierecht op de vervoerde goederen en de andere goederen aan boord waarvoor een bijdrage in averij-grosse is verschuldigd.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 3. De reder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, paletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingstuigen mede als goederen beschouwd.

**Artikel 2.7.1.8. Aflevering zonder voorbehoud**

De houder van een cognossement, aan wie de goederen werden afgeleverd zonder voorbehoud omtrent averij-grosse, is niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. Alsdan kan de reder rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering schuldenaar van de bijdrage was. De reder is evenwel ten belope van de omslag aansprakelijk tegenover wie op een vergoeding in averij-grosse recht heeft.

**Art. 2.7.1.9. Naderhand ongedaan gemaakte schade of verliezen**

Indien de schade of verliezen waarvoor een vergoeding werd toegekend na de uitvoering van de omslag geheel of gedeeltelijk ongedaan worden gemaakt, dient de actuele waarde van de gerecupereerde goederen of de ontvangen schadevergoeding, na aftrek van de gemaakte kosten, proportioneel te worden verdeeld over de partijen die hebben bijgedragen.

**Art. 2.7.1.10. Verjaring**

De rechtsvorderingen wegens averij-grosse verjaren twee jaar na het einde van het voorval.

De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur stuit de verjaring tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd.

HOOFDSTUK 2. — *Aanvaring*

**Art. 2.7.2.1. Internationale toepassing**

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle voorvallen bedoeld in artikel 2.7.2.2 waarop noch het Aanvaringsverdrag 1910, noch het Aanvaringsverdrag 1960 van toepassing is.

In het bijzonder is dit hoofdstuk van toepassing op voorvallen waarbij minstens één zeeschip is betrokken, ingeval :

*a)* de betrokken schepen, desgevallend slechts één ervan, niet behoren tot een Staat die gebonden is door het Aanvaringsverdrag 1910;

*b)* al de belanghebbenden Belgische onderdanen zijn.

§ 2. Voor zover het toepasselijke recht niet wordt bepaald door de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II"), past de rechter het Belgisch recht toe.

**Art. 2.7.2.2. Materiële toepassing**

§ 1. Dit hoofdstuk regelt de vergoeding van de schade die door een aanvaring tussen twee of meer schepen wordt toegebracht aan schepen en aan de zaken en personen die zich aan boord bevinden.

Hij is van toepassing ongeacht de wateren waarin de aanvaring heeft plaatsgehad.

§ 2. Dit hoofdstuk is eveneens van toepassing op de vergoeding van de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft veroorzaakt aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad.

**Art. 2.7.2.3. Andere regelgeving**

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 12, eerste lid van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

§ 2. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1960 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 1 van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

§ 3. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° les dispositions du présent code relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et des transporteurs et relatives aux contrats d'affrètement et de transport;

2° la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952;

3° la Convention sur la compétence pénale en matière d'abordage 1952;

4° l'article 637 du Code judiciaire.

§ 4. L'article 26 du titre préliminaire du Code d'instruction criminelle ne s'applique pas aux créances régies par la Convention sur les Abordages 1910, la Convention sur les Abordages 1960 ou le présent titre.

**Art. 2.7.2.4. Faute d'un navire**

Si l'abordage est causé par la faute des membres de l'équipage d'un des navires, la réparation des dommages incombe au navire avec lequel la faut a été commise.

**Art. 2.7.2.5. Faute de deux ou plusieurs navires**

§ 1er. S'il y a faute commune des membres de l'équipage de deux ou plusieurs navires, 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.

§ 2. Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux autres biens se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans la proportion visée au paragraphe 1er.

§ 3. Les navires en faute sont tenus responsables *in solidum* à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures.

Ils sont responsables *in solidum* des dommages causés aux navires qui ne sont pas responsables de l'abordage et aux biens qui se trouvent à bord de ces navires.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice du droit de recours du navire qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1er du présent article, il doit définitivement supporter. Ce droit de recours ne porte cependant pas atteinte aux exonérations ou limitations légales ou contractuelles de responsabilité que le défendeur pourrait invoquer à l'égard de la victime.

**Art. 2.7.2.6. Présomptions de faute**

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

**Art. 2.7.2.7. Cas fortuit, force majeure et doute**

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

**Art. 2.7.2.8 Navires mouillés**

L'article 2.7.2.7 reste d'application au cas où les navires ou l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.

**Art. 2.7.2.9. Protêts et formalités**

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. 2.7.2.10. Obligation de prêter assistance**

Le propriétaire du navire n'est pas responsable en raison de la seule contravention à l'article 2.4.5.35, § 2, par le commandant.

**Art. 2.7.2.11. Prescription**

Les actions en réparation de dommages causés par l'abordage se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai de prescription pour intenter les actions en recours admises par l'article 2.7.2.5, § 3, alinéa 3, est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

CHAPITRE 3. — *Pollution*

*Section 1er.* — Convention CLC 1992

**Art. 2.7.3.1. Juridiction et compétence**

§ 1er. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution dans le champ d'application de la Convention CLC 1992 sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution dans l'une de ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.

§ 3. Voor dit hoofdstuk geldt onverminderd :

1° de bepalingen van dit wetboek betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en vervoerders en betreffende de bevrachtings- en vervoerovereenkomsten;

2° het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952;

3° het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Strafzaken) 1952;

4° artikel 637 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 4. Artikel 26 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering is niet van toepassing op de door het Aanvaringsverdrag 1910, het Aanvaringsverdrag 1960 of deze titel beheerste vorderingen.

**Art. 2.7.2.4. Fout van een schip**

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de fout van de bemanningsleden van één van de schepen, is de vergoeding van de schade ten laste van het schip waarmee de fout is begaan.

**Art. 2.7.2.5. Fout van twee of meer schepen**

§ 1. In geval van fout van de bemanningsleden van twee of meer schepen is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn fout. Ingeval de omstandigheden echter niet toelaten de verhouding vast te stellen of de fouten gelijkwaardig blijken te zijn, wordt de aansprakelijkheid gelijk verdeeld.

§ 2. De schade veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan de andere zaken die zich aan boord bevinden, wordt door de schepen in fout gedragen in de in paragraaf 1 bedoelde verhouding, zonder hoofdelijkheid.

§ 3. De schepen in fout zijn ten aanzien van derden *in solidum* aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding.

Zij zijn *in solidum* aansprakelijk voor de schade veroorzaakt aan de schepen die geen schuld hebben aan de aanvaring en aan de zaken die zich aan boord van die schepen bevinden.

De vorige leden gelden onverminderd het recht van verhaal van het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het eerste lid van dit artikel uiteindelijk moet dragen. Dit recht van verhaal doet evenwel geen afbreuk aan wettelijke of contractuele ontheffingen of beperkingen van de aansprakelijkheid waarop de verweerder zich tegenover het slachtoffer zou kunnen beroepen.

**Art. 2.7.2.6. Vermoedens van fout**

Ten aanzien van de aansprakelijkheid wegens aanvaring gelden geen wettelijke vermoedens van fout.

**Art. 2.7.2.7. Toeval, overmacht en twijfel**

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door toeval of door overmacht, of ingeval de oorzaak van de aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.

**Art. 2.7.2.8. Geankerde schepen**

Artikel 2.7.2.7 blijft van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.

**Art. 2.7.2.9. Protesten en formaliteiten**

De rechtsvordering tot vergoeding van de door de aanvaring geleden schade is niet afhankelijk van een protest of enige andere bijzondere formaliteit.

**Art. 2.7.2.10 Verplichting tot hulpverlening**

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk wegens de enkele overtreding door de gezagvoerder van artikel 2.4.5.35, § 2.

**Art. 2.7.2.11. Verjaring**

De rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade verjaart twee jaar na het voorval.

De verjaringstermijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal toegestaan door artikel 2.7.2.5, § 3, derde lid bedraagt één jaar. Deze verjaring begint eerst te lopen vanaf de dag van de betaling.

HOOFDSTUK 3. — *Verontreiniging*

*Afdeling 1.* — CLC-Verdrag 1992

**Art. 2.7.3.1. Rechtsmacht en bevoegdheid**

§ 1. Ingeval een voorval verontreinigingsschade binnen het toepassingsgebied van het CLC-Verdrag 1992 heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding uitsluitend worden ingesteld voor de Belgische rechtbanken.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet État visée à l'article II, a), ii) de la Convention CLC 1992, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier État à condition :

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article V.3 de la Convention CLC 1992; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

§ 2. Après la constitution du fonds conformément à l'article V.3 de la Convention CLC 1992, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

§ 3. Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître les actions visées aux paragraphe 1er.

**Art. 2.7.3.2. Autre réglementation**

Les dispositions directement applicables de la Convention CLC 1992 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article II de cette convention.

**Art. 2.7.3.3. Fonds de limitation**

Les articles 2.3.2.49 à 2.3.2.63 sont d'application par analogie à la constitution, la liquidation et la distribution du fonds visé à l'article V.3 de la Convention CLC 1992.

**Art. 2.7.3.4. Action directe**

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution en vertu de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992 ou de l'article 2.3.2.9, § 1er, ou 2.3.2.15, § 1er, du présent code. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V.2 de la Convention CLC 1992, se prévaloir des limites de responsabilité décrites à l'article V.1 de cette convention. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

**Art. 2.7.3.5. Reconnaissance et exécution**

Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'États qui ne sont pas liés par la Convention CLC 1992 et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

*Section 2.* — Convention FUND

**Art. 2.7.3.6. Notions**

Dans la présente section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures » : le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures;

2° « Fonds international Pollution par les hydrocarbures » : le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué par l'article 2 de la Convention FUND 1992;

3° « Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures » : le Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué par l'article 2 du Protocole FUND 2003.

Ingeval ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee inbegrepen, of binnen een gebied van die Staat bedoeld in artikel II, a), ii) van het CLC-Verdrag 1992, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat :

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel V.3 van het CLC-Verdrag 1992 is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 2. Nadat het fonds overeenkomstig artikel V.3 van het CLC-Verdrag 1992 is gevormd, is de rechter waar het fonds wordt gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 3. Uitsluitend de ondernemingsrechtbank te Antwerpen neemt kennis van de in paragraaf 1 bedoelde vorderingen.

**Art. 2.7.3.2. Andere regelgeving**

De rechtstreeks werkende bepalingen van het CLC-Verdrag 1992 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel II van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

**Art. 2.7.3.3. Beperkingsfonds**

De artikelen 2.3.2.49 tot 2.3.2.63 zijn van overeenkomstige toepassing op de vorming, de vereffening en de verdeling van het fonds bedoeld in artikel V.3 van het CLC-Verdrag 1992.

**Art. 2.7.3.4. Rechtstreekse vordering**

Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt krachtens artikel VII.1 van het CLC-Verdrag 1992 of artikel 2.3.2.9, § 1 of 2.3.2.15, § 1 van dit wetboek. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig artikel V.2 van het CLC-Verdrag 1992 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de in artikel V.1 van dat verdrag omschreven beperking van aansprakelijkheid beroepen. De verweerder mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen, het faillissement en de vereffening uitgezonderd, waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

**Art. 2.7.3.5. Erkenning en tenuitvoerlegging**

Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het CLC-Verdrag 1992 zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, in België niet erkend of uitvoerbaar verklaard.

*Afdeling 2.* — FUND-Verdrag

**Art. 2.7.3.6. Begrippen**

In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :

1° "Internationale Olieverontreinigingsfondsen" : het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds;

2° "Internationaal Olieverontreinigingsfonds" : het Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade opgericht bij artikel 2 van het FUND-Verdrag 1992;

3° "Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds" : het Internationaal Bijkomend Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade opgericht bij artikel 2 van het FUND-Protocol 2003.

**Art. 2.7.3.7. Autre réglementation**

Les dispositions directement applicables de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit respectivement à l'article 3 de cette convention et à l'article 3 de ce protocole.

**Art. 2.7.3.8. Personnalité juridique des Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures**

La personnalité juridique est reconnue au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

L'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en sont respectivement les représentants légaux en Belgique.

**Art. 2.7.3.9. Compétence**

Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître :

1° des actions en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures en vertu de l'article 4 de la Convention Fonds et contre le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vertu de l'article 4 du Protocole du Fonds;

2° des actions intentées par le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et par le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par les personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, alinéa 1er.

Une action en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures est considérée comme une action introduite par le même demandeur contre le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

**Art. 2.7.3.10. Intervention des fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures**

Le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures peuvent se porter parties intervenantes à toute action en réparation de dommage dû à la pollution ouverte conformément à l'article 2.7.3.1 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 2.7.3.1 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise d'Anvers, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, par envoi recommandé, avec accusé de réception.

**Art. 2.7.3.11. Subrogation et recours**

Lors du versement de toute somme effectué par eux en vertu des articles 4 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures sont subrogés, chacun en ce qui le concerne, dans les droits que la personne indemnisée aurait pu faire valoir, lors d'un dommage par pollution, à l'encontre du propriétaire ou de son garant.

Le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures acquiert par subrogation les droits dont la personne indemnisée peut jouir à l'encontre du Fonds international Pollution par les hydrocarbures.

Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures ou le Fonds complémentaire Pollution par les hydrocarbures, tout service public relevant du Gouvernement fédéral ou des Gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages dus à la pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003.

**Art. 2.7.3.12. Recouvrement des contributions**

§ 1er. Le Roi règle les modalités de recouvrement des contributions annuelles dues, en vertu des articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, par toute personne qui reçoit, sur le territoire belge, des hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Le Roi détermine ce qu'il faut entendre par « personne associée » au sens de l'article 10 de la Convention FUND 1992.

**Art. 2.7.3.7. Andere regelgeving**

De rechtstreeks werkende bepalingen van het FUND-Verdrag 1992 en het FUND-Protocol 2003 zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 3 van dat verdrag respectievelijk artikel 3 van dat protocol omschreven toepassingsgebied.

**Art. 2.7.3.8. Rechtspersoonlijkheid van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen**

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds zijn als rechtspersoon erkend.

De beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds zijn hun respectievelijke wettige vertegenwoordigers in België.

**Art. 2.7.3.9. Bevoegdheid**

Uitsluitend de ondernemingsrechtbank te Antwerpen neemt kennis van :

1° vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Verdrag en tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds op grond van artikel 4 van het Fonds-Protocol;

2° vorderingen van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds met het oog op de betaling van de bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel 2.7.3.12, § 1, eerste lid.

Een vordering tot vergoeding van verontreinigingsschade tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds wordt beschouwd als een vordering ingesteld door dezelfde eiser tegen het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds.

**Art. 2.7.3.10. Tussenkomst van de Internationale Olieverontreinigingsfondsen**

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds kunnen optreden als tussenkomende partij in elke procedure tot vergoeding van verontreinigingsschade die voor de ondernemingsrechtbank te Antwerpen tegen een eigenaar of zijn garant wordt gevoerd in overeenstemming met artikel 2.7.3.1.

Wanneer overeenkomstig artikel 2.7.3.1 tegen een eigenaar of zijn garant voor de ondernemingsrechtbank te Antwerpen een vordering tot vergoeding wordt ingesteld, kan elke procespartij deze vordering, bij een aangetekende zending met ontvangstbewijs, ter kennis van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds brengen.

**Art. 2.7.3.11. Subrogatie en verhaal**

Het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds treden, ieder wat hem betreft, voor elk bedrag aan vergoeding dat zij op grond van artikel 4 van het FUND-Verdrag 1992 en artikel 4 van het FUND-Protocol 2003 hebben betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens verontreinigingsschade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of zijn garant.

Het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds verwerft bij subrogatie de rechten die de vergoede persoon heeft tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds.

Onverminderd andere eventuele rechten van subrogatie of verhaal tegen het Internationaal Olieverontreinigingsfonds of het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds, treedt elke openbare dienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor verontreinigingsschade betaald heeft, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het FUND-Verdrag 1992 en het FUND-Protocol 2003.

**Art. 2.7.3.12. Inning van bijdragen**

§ 1. De Koning regelt de wijze van inning van de jaarlijkse bijdragen die krachtens artikel 10 van het FUND-Verdrag 1992 en artikel 10 van het FUND-Protocol 2003 moeten worden betaald door iedere persoon die op Belgisch grondgebied olie waarvoor een bijdrage verschuldigd is ontvangt.

De Koning bepaalt wat moet worden verstaan onder "geassocieerde persoon" in de zin van artikel 10 van het FUND-Verdrag 1992.

§ 2. Lorsque la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire belge est inférieure à 1.000.000 de tonnes, l'État belge assume les obligations qui, en vertu du Protocole FUND 2003, incomberaient à toute personne tenue de contribuer au Fonds complémentaire Pollution par les hydrocarbures dans la mesure où la quantité totale reçue ne peut être imputée à quelque personne que ce soit.

**Art. 2.7.3.13. Déclarations**

La personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, doit déclarer annuellement à l'autorité compétente les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'elle a reçues au cours d'année civile précédente.

Le Roi fixe les conditions et les modalités selon lesquelles est effectuée la déclaration.

**Art. 2.7.3.14. Communications aux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures**

§ 1er. Conformément à l'article 15 de la Convention FUND 1992 et à l'article 13 du Protocole FUND 2003, l'autorité compétente communique à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures le nom et l'adresse de toute personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, ainsi que les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

§ 2. Lorsqu'une personne ne remplit pas ou remplit tardivement l'obligation visée à l'article 2.7.3.13, l'autorité compétente détermine les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution relatives à cette personne et les communique à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

§ 3. L'autorité compétente informe, par envoi recommandé, toute personne des communications qui leur sont relatives et qu'il adresse à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vertu des paragraphes 1er et 2. Toutes les communications mentionnées ont lieu simultanément. Si dans ces communications, il est dérogé à la déclaration effectuée conformément à l'article 2.3.7.13 ou si ces communications sont réalisées en application du paragraaf 2, il en est fait mention dans l'information adressée à la personne concernée.

Sur ces communications adressées à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, la personne concernée peut présenter à l'autorité compétente, ses observations, par envoi recommandé, dans un délai de dix jours après en avoir été informée conformément à l'alinéa précédent. L'autorité compétente peut modifier ces communications dans un délai de trente jours à compter du jour où celles-ci ont été envoyées à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, la personne concernée étant entendue au préalable dans ses observations. Ce délai expiré, aucune modification ne peut plus être apportée à ces communications.

L'autorité compétente informe la personne concernée de la suite réservée à ses observations, par envoi recommandé, dans un délai de quarante jours prenant cours le jour où les communications lui ont été envoyées.

Section *3. — Convention BUNKER*

**Art. 2.7.3.15. Juridiction et compétence**

§ 1er. Lorsqu'un événement a causé un dommage dû à la pollution dans le champ d'application de la Convention BUNKER sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures préventives ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage dû à la pollution dans l'une de ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire de navire, l'assureur ou une autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire de navire que devant les tribunaux belges.

§ 2. Wanneer de totale hoeveelheid olie waarvoor een bijdrage verschuldigd is ontvangen in havens of laad- en losinstallaties gelegen op het Belgisch grondgebied minder dan 1.000.000 ton bedraagt, rusten op de Belgische Staat de verplichtingen die krachtens het FUND-Protocol 2003 zouden rusten op elke persoon die aan het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds een bijdrage moet betalen in zoverre de totale ontvangen hoeveelheid olie niet aan een of andere persoon kan worden toegeschreven.

**Art. 2.7.3.13. Aangiften**

De persoon bedoeld in artikel 2.7.3.12, § 1 moet jaarlijks aan de bevoegde overheid aangifte doen van de hoeveelheden bijdragende olie die hij in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen heeft.

De Koning bepaalt de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de aangifte moet worden verricht.

**Art. 2.7.3.14. Mededelingen aan de Internationale Olieverontreinigingsfondsen**

§ 1. Overeenkomstig artikel 15 van het FUND-Verdrag 1992 en artikel 13 van het FUND-Protocol 2003 deelt de bevoegde overheid aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds de naam en het adres mee van iedere persoon bedoeld in 2.7.3.12, § 1, alsook de gegevens over de hoeveelheden bijdragende olie die deze persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen heeft.

§ 2. Wanneer een persoon de in artikel 2.7.3.13 bedoelde verplichting niet of te laat nakomt, bepaalt de bevoegde overheid de gegevens over de olie waarvoor een bijdrage verschuldigd is voor deze persoon en deelt zij ze aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds mee.

§ 3. Bij aangetekende zending deelt de bevoegde overheid aan iedere persoon de hem betreffende gegevens welke zij aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds meedeelt krachtens paragraaf 1 en 2. Al de voormelde mededelingen gebeuren gelijktijdig. Ingeval in de mededelingen wordt afgeweken van de aangifte die verricht is overeenkomstig artikel 2.3.7.13 of ingeval de mededelingen worden verricht overeenkomstig paragraaf 2, wordt daarvan in de mededeling aan de betrokken persoon melding gemaakt.

De betrokken persoon kan aan de bevoegde overheid zijn opmerkingen bij de mededelingen aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds meedelen bij een aangetekende zending welke moet worden verzonden binnen tien dagen nadat die persoon van de mededelingen overeenkomstig het vorige lid op de hoogte werd gebracht. Nadat de betrokken persoon werd gehoord, kan de bevoegde overheid de mededelingen wijzigen binnen dertig dagen nadat ze aan de beheerder van het Internationaal Olieverontreinigingsfonds en aan de beheerder van het Internationaal Bijkomend Olieverontreinigingsfonds werden toegezonden. Na het verstrijken van voormelde termijn kan in de mededelingen geen enkele wijziging meer worden aangebracht.

De bevoegde overheid brengt de betrokken persoon op de hoogte van het gevolg dat aan zijn opmerkingen is gegeven bij een aangetekende zending welke moet worden verzonden binnen veertig dagen nadat de mededelingen hem werden toegezonden.

Afdeling *3. — BUNKER-Verdrag*

**Art. 2.7.3.15. Rechtsmacht en bevoegdheid**

§ 1. Ingeval een voorval verontreinigingsschade binnen het toepassingsgebied van het BUNKER-Verdrag heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van verontreinigingsschade in één van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding tegen de scheepseigenaar, de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar uitsluitend worden ingesteld voor de Belgische rechtbanken.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage dû à la pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet État visée à l'article 2, a), ii) de la Convention BUNKER, les tribunaux visés au paragraphe 1er sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier État à condition :

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 2.3.2.50.; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

§ 2. Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître les actions visées au paragraphe 1er.

**Art. 2.7.3.16. Autre réglementation**

Les dispositions directement applicables de la Convention BUNKER s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 2 de cette convention.

**Art. 2.7.3.17. Immunité des préposés, mandataires et prestataires de services**

Sans préjudice de l'article 3.6 de la Convention BUNKER, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur le présent chapitre, ne peut être introduite contre :

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

3° toute personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

4° toute personne prenant des mesures préventives; et

5° tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux points 3° et 4°.

L'alinéa 1er n'est pas d'application si le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels des personnes concernées, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

**Art. 2.7.3.18. Action directe**

Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution en vertu de l'article 7.1 de la Convention BUNKER ou de l'article 2.3.2.9, § 2, ou 2.3.2.15, § 2, du présent code. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6 de la Convention BUNKER.

En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6 de la Convention BUNKER, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article 7.1 de la Convention BUNKER ou à l'article 2.3.2.9, § 2, ou 2.3.2.15, § 2, du présent code. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas appeler le propriétaire du navire en intervention forcée.

**Art. 2.7.3.19. Reconnaissance et exécution**

§ 1er. Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention BUNKER, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre État membre de l'Union européenne sauf le Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à la réglementation de l'Union européenne interne pertinente en la matière.

Ingeval ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee inbegrepen, of binnen een gebied van die Staat bedoeld in artikel 2, a), ii) van het BUNKER-Verdrag, zijn de in paragraaf 1 bedoelde rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat :

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 2.3.2.50. is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 2. Uitsluitend de ondernemingsrechtbank te Antwerpen neemt kennis van de in paragraaf 1 bedoelde vorderingen.

**Art. 2.7.3.16. Andere regelgeving**

De rechtstreeks werkende bepalingen van het BUNKER-Verdrag zijn van toepassing op voorvallen die vallen binnen het in artikel 2 van dat verdrag omschreven toepassingsgebied.

**Art. 2.7.3.17 Immuniteit van aangestelden, lasthebbers en dienstverleners**

Onverminderd artikel 3.6 van het BUNKER-Verdrag kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van dit hoofdstuk, worden ingesteld tegen :

1° de aangestelden of lasthebbers van de scheepseigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

3° elke persoon die met de instemming van de scheepseigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit bergingswerkzaamheden verricht;

4° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en

5° elke aangestelde of lasthebber van de onder 3° en 4° genoemde personen.

Het eerste lid is niet van toepassing indien de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen of nalaten van de betrokkenen, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

**Art. 2.7.3.18. Rechtstreekse vordering**

Vorderingen tot vergoeding van verontreinigingsschade kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt krachtens artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag of artikel 2.3.2.9, § 2 of artikel 2.3.2.15, § 2 van dit wetboek. In dat geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen, (ander dan het faillissement of de vereffening van de eigenaar,) waarop de scheepseigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van de aansprakelijkheid krachtens artikel 6 van het BUNKER-Verdrag.

Voorts kan de verweerder, zelfs indien de scheepseigenaar overeenkomstig artikel 6 van het BUNKER-Verdrag niet gerechtigd is tot beperking van de aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid die in overeenstemming met artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag of artikel 2.3.2.9, § 2 of 2.3.2.15, § 2 van dit wetboek in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat de verontreinigingsschade het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de scheepseigenaar tegen de verweerder aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht de scheepseigenaar tot gedwongen tussenkomst op te roepen.

**Art. 2.7.3.19. Erkenning en tenuitvoerlegging**

§ 1. Wanneer ze door een rechtsinstantie van een andere lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, zijn gegeven, worden de beslissingen over zaken die onder het BUNKER-Verdrag vallen, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de toepasselijke interne Unierechtelijke regelgeving ter zake.

§ 2. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'États qui ne sont pas liés par la Convention BUNKER et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

*Section 4.* — Dommage nucléaire

**Art. 2.7.3.20. Dommage par des navires nucléaires**

§ 1er. L'exploitant d'un navire nucléaire est objectivement responsable de tout dommage dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire provoqué par ce navire.

Aucune personne autre que l'exploitant du navire nucléaire n'est responsable du dommage visé à l'alinéa 1er.

§ 2. La responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne un même navire est limitée à 800.000.000,00 euros pour un même accident nucléaire. Ce montant comprend les frais de justice.

Le Roi peut augmenter le montant énoncé à l'alinéa 1er compte tenu de l'érosion monétaire.

§ 3. Les personnes morales qui, en vertu des lois et règlements, accordent des interventions financières ou effectuent des prestations telles que des soins médicaux, sont subrogées dans les droits des victimes d'un accident nucléaire ou de leurs ayants droit à l'égard de l'exploitant du navire nucléaire, jusqu'à concurrence des sommes qui ont été liquidées au titre d'intervention ou qui représentent les frais demeurés impayés.

§ 4. Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître en premier ressort des actions fondées sur les dispositions du présent chapitre et sur les accords internationaux conclus en la matière.

**Art. 2.7.3.21. Exonération de responsabilité conformément à la Convention NUCLEAR**

Les dispositions directement applicables de la Convention NUCLEAR s'appliquent à la responsabilité pour un dommage causé par un accident nucléaire dans les cas visés à l'article 1er et à l'article 2, alinéa 1er, de cette convention.

CHAPITRE 4. — *Lieux de refuge*

**Art. 2.7.4.1. Directive 2002/59/CE**

Le présent chapitre 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.

**Art. 2.7.4.2. Notions**

Dans le présent chapitre et dans les dispositions de la partie 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° « navire » : en dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 1°: tout bâtiment de mer ou engin de mer, ainsi que tout ouvrage d'art fixe ou flottant;

2° « navire ayant besoin d'assistance » : sans préjudice de la Convention SAR, 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;

3° « 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 ayant besoin d'assistance;

4° « exploitant » : l'armateur ou le gérant du navire;

5° « agent » : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire;

6° « 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;

7° « 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 Garde côtière, et le service public fédéral Justice;

8° « autorité compétente » : l'instance compétente de l'accueil des navires ayant besoin d'assistance visés à l'article 2.7.4.4.

**Art. 2.7.4.3. Application matérielle et spatiale**

Le présent chapitre s'applique à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui se trouvent dans les zones maritimes belges ou dans un lieu de refuge belge.

§ 2. Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het BUNKER-Verdrag zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van verontreinigingsschade op het Belgische grondgebied, de territoriale zee inbegrepen, of binnen de Belgische exclusieve economische zone, niet in België erkend of uitvoerbaar verklaard.

*Afdeling 4.* — Nucleaire schade

**Art. 2.7.3.20. Schade door nucleaire schepen**

§ 1. De exploitant van een nucleair aangedreven schip is objectief aansprakelijk voor elke schade waarvan is bewezen dat zij werd veroorzaakt door een kernongeval door dit schip teweeggebracht.

Alleen de exploitant van het nucleair aangedreven schip is voor de in het eerste lid bedoelde schade aansprakelijk.

§ 2. De aansprakelijkheid van de exploitant is ten aanzien van eenzelfde schip beperkt tot 800.000.000,00 euro voor eenzelfde atoomongeval. In dit bedrag zijn de gerechtskosten begrepen.

De Koning kan het in het eerste lid vermelde bedrag verhogen rekening houdend met de muntontwaarding.

§ 3. De rechtspersonen die krachtens de wetten en verordeningen financiële tegemoetkomingen of verstrekkingen zoals geneeskundige zorgen verlenen, treden in de rechten van de slachtoffers van een kernongeval of van hun rechtverkrijgenden ten aanzien van de exploitant van het nucleair aangedreven schip, tot het beloop van de sommen die ofwel als tegemoetkoming werden uitgekeerd, ofwel de onbetaald gebleven kosten vertegenwoordigen.

§ 4. Alleen de ondernemingsrechtbank te Antwerpen is bevoegd om in eerste aanleg kennis te nemen van vorderingen gegrond op de bepalingen van dit hoofdstuk en op de ter zake gesloten internationale verdragen.

**Art. 2.7.3.21. Ontheffing van aansprakelijkheid overeenkomstig de NUCLEAR-Overeenkomst**

De rechtstreeks werkende bepalingen van de NUCLEAR-Overeenkomst zijn van toepassing op de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een kernongeval in de gevallen bedoeld in artikel 1 en artikel 2, lid 1 van die overeenkomst.

HOOFDSTUK 4. — *Toevluchtsoorden*

**Art. 2.7.4.1. Richtlijn 2002/59/EG**

Dit hoofdstuk 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.

**Art. 2.7.4.2. Begrippen**

In dit hoofdstuk en in de erop betrekking hebbende bepalingen van deel 4 wordt verstaan onder :

1° "schip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 1° : een zeeschip of -vaartuig, alsook elk vast of drijvend kunstwerk;

2° "bijstandbehoevend schip" : onverminderd het SAR-Verdrag, een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren;

3° "toevluchtsoord" : een voor de opvang van bijstandbehoevende schepen aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;

4° "exploitant" : de reder of beheerder van een schip;

5° "agent" : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;

6° "verzekeringscertificaat" : het verzekeringscertificaat bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen;

7° "federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee" : de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee bedoeld in artikel 7, § 1, 1°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht, en de federale overheidsdienst Justitie;

8° "bevoegde instantie" : de instantie bevoegd voor de opvang van bijstandbehoevende schepen bedoeld in artikel 2.7.4.4.

**Art. 2.7.4.3. Materiële en ruimtelijke toepassing**

Dit hoofdstuk is van toepassing op de opvang van bijstandbehoevende schepen die zich bevinden in de Belgische maritieme zones of in een Belgisch toevluchtsoord.

**Art. 2.7.4.4. Autorité compétente**

§ 1er. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale est désigné comme l'instance compétente.

L'autorité compétente est assistée par les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par le Roi.

§ 2. L'instance compétente a l'expertise requise 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. À partir du moment établi dans les plans visés à l'article 2.7.4.6, l'instance compétente exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer.

Le pouvoir de l'instance compétente d'exercer les compétences qui lui sont octroyées en vertu de l'alinéa 1er est limité aux mesures et aux décisions visées aux articles 2.7.4.5, § 1er, alinéa 1er, et 2.7.4.7.

§ 4. L'instance compétente et les services publics fédéraux ayant compétence en mer se réunissent régulièrement pour échanger des expériences et améliorer l'exercice futur de leurs compétences. Ils peuvent se réunir à tout moment en raison de circonstances particulières.

**Art. 2.7.4.5. Mesures de sécurité et de protection de l'environnement**

§ 1er. L'instance compétente agissant conformément à l'article 2.7.4.4, § 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.

§ 2. Pour des raisons impérieuses d'intérêt général, la saisie conformément à la Convention sur la saisie des navires 1952, au titre 6 du livre 2 du présent partie ou à l'article 1413 du Code judiciaire ou toute autre mesure de coercition appliquée au navire ayant besoin d'assistance n'empêche en aucun cas l'instance compétente de prendre et de mettre en œuvre les mesures visées au paragraphe 1er.

§ 3. L'État belge peut être rendu civilement responsable des mesures que l'instance compétente a prises ou non conformément à l'article 2.7.4.4, § 3.

§ 4. Dans le cas visé à l'article 2.7.4.4, § 3, l'instance compétente recueille immédiatement les avis motivés des services publics fédéraux ayant compétence en mer et des instances désignées par la Région flamande.

Les services publics fédéraux ayant compétence en mer donnent immédiatement les avis demandés à l'autorité compétente.

L'absence des avis motivés visés à l'alinéa 1er n'exonère pas l'instance compétente de l'évaluation préalable et des décisions visées à l'article 2.7.4.5, § 1er, alinéa 1er, et 2.7.4.7.

**Art. 2.7.4.6. Plans**

L'instance compétente établit les plans aux fins de l'accueil des navires en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance qui se trouvent dans les zones maritimes belges, y compris les risques pour les vies humaines et l'environnement. Ces plans sont des plans opérationnels visés à l'article 6, 6°, de l'Accord de coopération Garde côtière.

Les plans visés à l'alinéa 1er sont élaborés, après consultation des parties concernées, conformément aux Directives PoR et aux Directives MAS, et comportent au minimum les éléments suivants :

1° l'identité de l'autorité ou des autorités chargées 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;

**Art. 2.7.4.4. Bevoegde instantie**

§ 1. De gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen wordt aangeduid als de bevoegde instantie.

De bevoegde instantie wordt bijgestaan door de door de Koning aan te wijzen vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee.

§ 2. De bevoegde instantie beschikt over de vereiste deskundigheid en bevoegdheid om op het ogenblik van de operatie 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 2.7.4.6 oefent de bevoegde instantie de aan de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee opgedragen bevoegdheden uit.

De bevoegdheid van de bevoegde instantie om op grond van de in het eerste lid toegekende bevoegdheden op te treden, strekt zich slechts uit tot het treffen van de maatregelen en de beslissingen bedoeld in de artikelen 2.7.4.5, § 1, eerste lid, en 2.7.4.7.

§ 4. De bevoegde instantie en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee komen regelmatig bijeen om ervaringen uit te wisselen en de toekomstige uitoefening van hun bevoegdheden te verbeteren. Zij kunnen steeds samenkomen naar aanleiding van bijzondere omstandigheden.

**Art. 2.7.4.5. Veiligheids- en milieumaatregelen**

§ 1. Wanneer ze optreedt overeenkomstig artikel 2.7.4.4, § 3, mag de bevoegde instantie, met name wanneer de maritieme veiligheid of de bescherming van het mariene milieu in het gedrang komt, alle maatregelen nemen die door de Koning op een niet-exhaustieve wijze worden opgesomd in een besluit genomen na overleg in de Ministerraad.

§ 2. Om dwingende redenen van algemeen belang wordt het treffen en uitvoeren van de in paragraaf 1 bedoelde maatregelen niet verhinderd door beslag gelegd overeenkomstig het Scheepsbeslagverdrag 1952, titel 6 van boek 2 van dit deel of artikel 1413 van het Gerechtelijk Wetboek, of door enige andere dwangmaatregel met betrekking het bijstandbehoevend schip.

§ 3. De Belgische Staat kan burgerrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor de al dan niet door de bevoegde instantie overeenkomstig artikel 2.7.4.4, § 3 genomen maatregelen.

§ 4. In het in artikel 2.7.4.4, § 3, bedoelde geval wint de bevoegde instantie onmiddellijk de met redenen omklede adviezen in van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee en van de door het Vlaams Gewest aangewezen instanties.

De federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee verstrekken aan de bevoegde instantie onmiddellijk de gevraagde adviezen.

Het ontbreken van de in het eerste lid bedoelde met redenen omklede adviezen ontslaat de bevoegde instantie niet van de voorafgaande beoordeling en de beslissingen bedoeld in de artikelen 2.7.4.5, § 1, eerste lid, en 2.7.4.7.

**Art. 2.7.4.6. Plannen**

De bevoegde instantie stelt plannen op voor de opvang van schepen, teneinde het hoofd te bieden aan de dreigingen die uitgaan van bijstandbehoevende schepenen die zich bevinden in de Belgische maritieme zones, met inbegrip van dreigingen voor mensenlevens en het milieu. Deze plannen zijn operationele plannen bedoeld in artikel 6, 6° van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.

De in het eerste lid bedoelde plannen worden opgesteld na raadpleging van de betrokkenen en in overeenstemming met de PoR-Richtsnoeren en de MAS-Richtsnoeren en omvatten ten minste de volgende informatie :

1° de identificatiegegevens betreffende de instantie of instanties die zijn belast met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen;

2° de identificatiegegevens betreffende de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, en voor het nemen van de beslissing inzake het verlenen of weigeren van toegang tot het gekozen toevluchtsoord aan een bijstand behoevend schip;

3° informatie over de kustlijn van België en alle elementen die een voorafgaande beoordeling en een snelle besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord voor een schip moeten mogelijk maken, met inbegrip van een beschrijving van de milieufactoren en van de economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden;

4° de beoordelingsprocedures voor het verlenen of weigeren van toegang tot het toevluchtsoord aan een bijstand behoevend schip;

5° de middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;

6° 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 et des services publics fédéraux ayant compétence en mer, 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 communique aux États membres voisins de l'Union européenne, à leur demande, les informations pertinentes concernant les plans visés à l'alinéa 1er.

Lors de la mise en œuvre des procédures prévues dans les plans visés à l'alinéa 1er, l'autorité compétente veille à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

À la demande d'un État membre de l'Union européen, 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. 2.7.4.7. Évaluation préalable**

L'instance compétente décide, lorsqu'elle agit conformément à l'article 2.7.4.4, § 3, 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 2.7.4.6, alinéa 1er.

L'autorité compétente 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 les vies humaines et l'environnement.

**Art. 2.7.4.8. Certificat d'assurance**

L'absence d'un certificat d'assurance n'exonère pas l'instance compétente de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 2.7.4.7 et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour que l'instance compétente refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

Sans préjudice de l'alinéa 1er, l'autorité compétente peut, quand elle accueille un navire dans un lieu de refuge, demander à l'exploitant, à l'agent ou au commandant 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.

CHAPITRE 5. — *Assistance*

**Art. 2.7.5.1. Notions**

Dans le présent chapitre, l'on entend par :

1° « assistance » : tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux;

2° « navire » : tout bateau ou autre engin, ou toute structure capable de naviguer;

3° « bien » : tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque;

4° « dommage à l'environnement » : un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.

5° « paiement » : le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu du présent titre.

**Art. 2.7.5.2. Juridiction**

Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions en matière d'assistance lorsque le domicile du requérant, le lieu où le navire a été enregistré ou immatriculé ou est habituellement amarré, le lieu où l'assistance a été fournie ou le lieu où les biens sauvés ont été amenés, se situe sur le territoire belge.

6° procedures voor internationale coördinatie en besluitvorming;

7° de geldende procedures inzake financiële zekerheden en aansprakelijkheid in verband met de opvang van schepen in toevluchtsoorden.

De naam en contactadressen van de bevoegde instantie en de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, alsook van de in het tweede lid, 1°, bedoelde instanties belast met de ontvangst en behandeling van noodsignalen worden bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

De bevoegde instantie verstrekt, op verzoek, de relevante informatie over de in het eerste lid bedoelde plannen aan de aangrenzende lidstaten van de Europese Unie.

Bij de toepassing van de procedures op grond van de in het eerste lid bedoelde plannen zorgt de bevoegde instantie ervoor dat relevante informatie ter beschikking wordt gesteld van de bij de operaties betrokken partijen.

Indien een lidstaat van de Europese Unie daarom verzoekt, geldt voor degenen die overeenkomstig het vierde en het vijfde lid informatie ontvangen een vertrouwelijkheidsplicht.

De behandeling van geclassificeerde informatie gebeurt in overeenstemming met de bepalingen van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Deze bepaling is enkel van toepassing op nationale informatie.Degene die de informatie aflevert, bepaalt of ze mag worden gedeeld.

**Art. 2.7.4.7. Voorafgaande beoordeling**

Wanneer de bevoegde instantie optreedt overeenkomstig artikel 2.7.4.4, § 3, beslist zij 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 2.7.4.6, eerste lid, bedoelde plannen.

De bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen tot een toevluchtsoord worden toegelaten indien zij van oordeel is dat een dergelijke opvang de beste oplossing biedt voor de bescherming van mensenlevens en het milieu.

**Art. 2.7.4.8. Verzekeringscertificaat**

Het ontbreken van een verzekeringscertificaat ontheft de bevoegde instantie niet van de voorafgaande beoordeling en beslissing bedoeld in artikel 2.7.4.7 en wordt door de bevoegde instantie op zich niet als een voldoende reden beschouwd om te weigeren een schip in een toevluchtsoord op te vangen.

Zonder afbreuk te doen aan het eerste lid, kan de bevoegde instantie, wanneer zij een schip opvangt in een toevluchtsoord, de exploitant, agent of gezagvoerder van het schip verzoeken een verzekeringscertificaat over te leggen. Het opvragen van het verzekeringscertificaat mag niet leiden tot vertraging bij de opvang van een bijstandbehoevend schip.

HOOFDSTUK 5. — *Berging*

**Art. 2.7.5.1. Begrippen**

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

1° "berging" : iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak;

2° "schip" : ieder schip of ander vaartuig, dan wel iedere andere constructie waarmee kan worden gevaren;

3° "zaak" : iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd, daaronder begrepen de in risico zijnde vracht;

4° "milieuschade" : aanzienlijke fysieke schade aan de gezondheid van de mens, aan de fauna of flora in zee of aan hulpbronnen in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden, veroorzaakt door verontreiniging, besmetting, brand, ontploffing of soortgelijke ingrijpende voorvallen;

5° "betaling" : iedere krachtens deze titel verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.

**Art. 2.7.5.2. Rechtsmacht**

Onverminderd andere bevoegdheidsgronden, zijn de Belgische rechters bevoegd om van een vordering inzake berging kennis te nemen ingeval de woonplaats van de eiser, de plaats waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is dan wel waar het zijn gewone ligplaats heeft, de plaats waar de hulp is verleend of de plaats waarheen de geredde zaken werden gebracht, zich op het Belgisch grondgebied bevindt.

**Art. 2.7.5.3. Application internationale**

§ 1er. Le présent chapitre s'applique lorsqu'une procédure judiciaire ou arbitrale relative à la matière visée à l'article 2.7.5.4, § 1er, est introduite en Belgique.

§ 2. Dans le cas visé à l'article 2.7.5.6, § 1er, les dispositions suivantes du présent titre sont d'application par analogie :

1° l'article 2.7.5.3, § 4;

2° l'article 2.7.5.7, § 1er;

3° l'article 2.7.5.8, § 2, dans la mesure où les dispositions auxquelles cet article renvoie lui-même sont d'application;

4° l'article 2.7.5.10, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines;

5° l'article 2.7.5.11, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines;

6° l'article 2.7.5.15, § 7;

7° l'article 2.7.5.17, § 1er;

8° l'article 2.7.5.20, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines;

9° l'article 2.7.5.21, alinéa 1er;

10° article 2.7.5.24;

11° l'article 2.7.5.27, § 3.

§ 3. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire, le commandant et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire prêtant assistance.

Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

§ 4. L'article 2.7.5.7 s'applique aux autorités établies en Belgique et aux assistants qui agissent sur mission de telles autorités.

§ 5. La mesure dans laquelle une personne morale étrangère de droit public qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la Convention sur l'assistance 1989 ou le présent titre est déterminée par la législation de l'État où cette autorité est située.

**Art. 2.7.5.4. Application matérielle**

§ 1. Le présent chapitre s'applique :

1° à l'assistance aux navires au sens de l'article 2.1.1.3, § 1er, 1°, non repris sous la définition à l'article 1, b) de la Convention sur l'Assistance 1989;

2° à l'assistance aux plates-formes fixes ou flottantes ou aux unités mobiles de forage au large qui sont des navires au sens de l'article 2.1.1.3, § 1er, 1°, lorsqu'elles sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à l'extraction de ressources minérales du fond des mers;

3° sans préjudice de l'article 2.7.5.7, à l'assistance aux navires de souveraineté belges.

§ 2. Le présent chaptire ne s'applique pas aux activités liées au patrimoine culturel subaquatique dans les eaux belges :

1° sont autorisées par les services compétents;

2° sont conformes, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent :

*a)* à la Convention relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique, faite à Paris le 2 novembre 2001 et à laquelle la loi du 6 juillet 2013 a porté assentiment; et

*b)* à la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique; et

3° assurent que la protection maximale du patrimoine culturel subaquatique lors de toute opération de récupération soit garantie.

L'alinéa précédent s'applique sans préjudice de l'article 2.7.5.18, qui s'applique également en cas de travaux effectués en vue de l'exécution d'un contrat conclu avec une autorité publique.

**Art. 2.7.5.5. Autre réglementation**

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention sur l'Assistance 1989 s'appliquent dans le cas où une procédure judiciaire ou arbitrale est formée comme visé à l'article 2 de cette convention.

**Art. 2.7.5.3. Internationale toepassing**

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing ingeval een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure betreffende een in artikel 2.7.5.4, § 1, bedoelde aangelegenheid aanhangig wordt gemaakt in België.

§ 2. In het in artikel 2.7.5.6, § 1, bedoelde geval zijn de volgende bepalingen van deze titel overeenkomstige van toepassing :

1° artikel 2.7.5.3, § 4;

2° artikel 2.7.5.7, § 1;

3° artikel 2.7.5.8, § 2, in de mate dat de bepalingen waarnaar dat artikel verwijst zelf van toepassing zijn;

4° artikel 2.7.5.10, in de mate dat het van toepassing is op andere gezagvoerders dan kapiteins;

5° artikel 2.7.5.11, in de mate dat het van toepassing is op andere gezagvoerders dan kapiteins;

6° artikel 2.7.5.15, § 7;

7° artikel 2.7.5.17, § 1;

8° artikel 2.7.5.20, in de mate dat het van toepassing is op andere gezagvoerders dan kapiteins;

9° artikel 2.7.5.21, eerste lid;

10° artikel 2.7.5.24;

11° artikel 2.7.5.27 § 3.

§ 3. De verdeling van het bergloon tussen de scheepseigenaar, de gezagvoerder en de andere in dienst van ieder bergend schip staande personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het bergend schip.

Indien de berging niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de berger en zijn aangestelden.

§ 4. Artikel 2.7.5.7 is van toepassing op in België gevestigde overheden en op bergers die in opdracht van dergelijke overheden optreden.

§ 5. De mate waarin een buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon op wie een verplichting rust om hulp te verlenen, gerechtigd is zich te beroepen op de in het Bergingsverdrag 1989 of deze titel bepaalde rechten en rechtsmiddelen, wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.

**Art. 2.7.5.4. Materiële toepassing**

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op :

1° de berging van schepen in de zin van artikel 2.1.1.3, § 1, 1° welke niet worden gevat onder de begripsomschrijving in artikel 1, b) van het Bergingsverdrag 1989;

2° de berging van vaste of drijvende platforms of verplaatsbare offshore boorinstallaties die schepen zijn in de zin van artikel 2.1.1.3, § 1, 1°, wanneer zij op lokatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem;

3° onverminderd artikel 2.7.5.7, de berging van Belgische gezagsschepen.

§ 2. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op werkzaamheden in verband met cultureel erfgoed onder water in de Belgische wateren, tenzij zij :

1° door de bevoegde overheid werden toegelaten;

2° in overeenstemming zijn met, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn :

*a)* het Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water, opgemaakt te Parijs op 2 november 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 6 juli 2013; en

*b)* de wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water; en

3° verzekeren dat de berging van cultureel erfgoed onder water de best mogelijke bescherming daarvan met zich brengt.

Het vorige lid geldt onverminderd artikel 2.7.5.18, dat mede van toepassing is ingeval de werkzaamheden worden verricht ter uitvoering van een overeenkomst gesloten met de overheid.

**Art. 2.7.5.5. Andere regelgeving**

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 zijn van toepassing ingeval een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig wordt gemaakt als bedoeld in artikel 2 van dat verdrag.

§ 2. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° du chapitre 6 du présent titre;

2° 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;

3° des dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des assistants.

§ 3. Le chapitre I du titre IV et le chapitre III du titre VIII du livre III du Code civil ne s'appliquent pas à l'assistance.

**Art. 2.7.5.6. Clauses dérogatoires**

Les clauses qui dérogent à l'article 2.7.5.9 ou portent préjudice à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement sont nulles.

**Art. 2.7.5.7. Assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques**

§ 1er. Une autorité publique intervenant comme assistant est habilité à se prévaloir des droits et des recours prévus dans la Convention sur l'Assistance 1989 ou le présent titre, sauf si elle est tenue de fournir l'assistance à titre gracieux ou si la rémunération du chef de cette assistance est régie par des dispositions particulières.

§ 2. Un assistant intervenant sous le contrôle de l'autorité publique est habilité à se prévaloir des droits et des recours prévus dans le présent titre.

**Art. 2.7.5.8. Conclusion de contrats d'assistance**

§ 1er. Le commandant a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire.

Le commandant et le propriétaire du navire ont tous deux le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

§ 2. Le paragraphe 1er est d'application sans préjudice :

1° de l'article 2.4.2.6 relatifs au pouvoir de représentation du commandant, dans la mesure où il est par conséquent plus large;

2° de l'article 2.3.1.22 relatif à la responsabilité du propriétaire du navire pour les actes posés par ou pour le commandant.

**Art. 2.7.5.9. Annulation et modification de contrats d'assistance**

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si :

1° le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si

2° le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

**Art. 2.7.5.10. Obligations de l'assistant, du propriétaire et du commandant**

§ 1er. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation :

1° d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;

2° lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée au 1°, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

3° chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et

4° d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le commandant ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

§ 2. Le commandant et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation :

1° de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;

2° ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et

3° lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

§ 2. Deze titel geldt onverminderd :

1° hoofdstuk 6 van dit boek;

2° 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;

3° de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van bergers.

§ 3. Hoofdstuk I van titel IV en hoofdstuk III van titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing op berging.

**Art. 2.7.5.6. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van artikel 2.7.5.9 of afbreuk doen aan de verplichting om milieuschade te voorkomen of te beperken zijn nietig.

**Art. 2.7.5.7. Berging door of onder toezicht van de overheid**

§ 1. Een overheid die optreedt als berger kan zich op de rechten en rechtsmiddelen bepaald in het Bergingsverdrag 1989 of deze titel beroepen, tenzij zij verplicht is de hulp kosteloos te verlenen of de vergoeding ervan is geregeld door bijzondere bepalingen.

§ 2. Een berger die optreedt onder toezicht van de overheid kan zich op de rechten en rechtsmiddelen bepaald in deze titel beroepen.

**Art. 2.7.5.8. Sluiting van bergingsovereenkomsten**

§ 1. De gezagvoerder is bevoegd om namens de scheepseigenaar een overeenkomst omtrent berging te sluiten.

De gezagvoerder en de scheepseigenaar zijn elk bevoegd een zodanige overeenkomst namens de eigenaar van de zaken aan boord van het schip te sluiten.

§ 2. Paragraaf 1 geldt onverminderd :

1° artikel 2.4.2.6 betreffende de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de gezagvoerder, in de mate dat die dienovereenkomstig ruimer is;

2° artikel 2.3.1.22 betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de door of voor de gezagvoerder gestelde handelingen.

**Art. 2.7.5.9. Vernietiging en wijziging van bergingsovereenkomsten**

Een overeenkomst of enig daarin voorkomend beding kan worden vernietigd of gewijzigd indien :

1° de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen bedingen onbillijk zijn; of

2° de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.

**Art. 2.7.5.10. Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder**

§ 1. De berger is jegens de eigenaar van het schip of andere in gevaar verkerende zaak verplicht :

1° de berging met de nodige zorg uit te voeren;

2° bij de nakoming van de onder 1° bedoelde verplichting de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken;

3° in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijze vereisen, de bijstand in te roepen van andere bergers; en

4° de tussenkomst van andere bergers te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijze wordt verzocht door de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van de andere in gevaar verkerende zaak, met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.

§ 2. De scheepseigenaar en de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de berger verplicht :

1° gedurende de berging volledig met hem samen te werken;

2° daarbij de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken; en

3° wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer daarom redelijkerwijze door de berger wordt verzocht.

**Art. 2.7.5.11. Obligation de prêter assistance**

Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le commandant de l'obligation énoncée à l'article 2.4.5.37, § 1er.

**Art. 2.7.5.12. Coopération**

Lorsque l'autorité compétente édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, elle prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer l'exécution efficace et réussie des opérations d'assistance en vue de sauver des vies ou des biens en danger, ainsi que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

**Art. 2.7.5.13. Conditions ouvrant droit à une rémunération**

§ 1er. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

§ 2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu du présent titre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

Les articles 2.7.5.13 à 2.7.5.20 s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

**Art. 2.7.5.14. Critères d'évaluation de la rémunération**

§ 1er. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous :

1° la valeur du navire et des autres biens sauvés;

2° l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

3° l'étendue du succès obtenu par l'assistant;

4° la nature et l'importance du danger;

5° l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;

6° le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;

7° le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;

8° la promptitude des services rendus;

9° la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;

10° l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

§ 2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1er doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective.

Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

§ 3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

**Art. 2.7.5.15. Indemnité spéciale**

§ 1er. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 2.7.5.14 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

§ 2. Si, dans les circonstances visées au paragraphe 1er, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire du navire à l'assistant en vertu du paragraphe 1er peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés à l'article 2.7.5.14, § 1er, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

§ 3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1er et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés à l'article 2.7.5.14, § 1er, 8°, 9° et 10°.

**Art. 2.7.5.11. Verplichting tot hulpverlening**

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor de schending door de gezagvoerder van de in artikel 2.4.5.37, § 1, bedoelde verplichting.

**Art. 2.7.5.12. Samenwerking**

Wanneer de bevoegde overheid regels uitvaardigt of een besluit neemt over een aangelegenheid betreffende berging, zoals de toelating in havens van in nood verkerende schepen of het treffen van voorzieningen ten behoeve van bergers, houdt zij rekening met de noodzaak tot samenwerking tussen bergers, andere belanghebbende partijen en de overheid teneinde een doelmatige en geslaagde uitvoering van de bergingswerkzaamheden te verzekeren met het oogmerk mensenlevens of in gevaar verkerende zaken te redden, alsmede schade aan het milieu in het algemeen te voorkomen.

**Art. 2.7.5.13. Voorwaarden voor het recht op bergloon**

§ 1. Berging die met nuttig gevolg is uitgevoerd geeft recht op bergloon.

§ 2. Tenzij anders is bepaald, is geen betaling krachtens deze titel verschuldigd indien de berging geen nuttig gevolg heeft gehad.

De artikelen 2.7.5.13 tot 2.7.5.20 zijn ook van toepassing, indien het geborgen schip en het schip dat de berging heeft ondernomen aan dezelfde eigenaar toebehoren.

**Art. 2.7.5.14. Criteria voor de vaststelling van het bergloon**

§ 1. Het bergloon wordt vastgesteld met het oog op de aanmoediging van berging, rekening houdend met de volgende criteria, ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd :

1° de geredde waarde van het schip en de andere zaken;

2° de vakkundigheid en inspanningen van de bergers, betoond bij het voorkomen of beperken van milieuschade;

3° de mate waarin de berger een gunstige uitkomst verwezenlijkte;

4° de aard en ernst van het gevaar;

5° de vakkundigheid en inspanningen betoond door de bergers bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;

6° de door de bergers gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;

7° het risico van aansprakelijkheid en andere door de bergers of hun uitrusting gelopen risico's;

8° de snelheid van de verleende diensten;

9° de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor berging bestemde uitrusting;

10° de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de bergers.

§ 2. De betaling van een in overeenstemming met paragraaf 1 vastgesteld bergloon moet worden uitgevoerd door alle belanghebbenden bij het schip en de andere zaken, in evenredigheid met de geredde waarden daarvan.

Niets in dit artikel belet de aanwending van enig verweermiddel.

§ 3. Het bergloon, met uitzondering van interesten en verhaalbare gerechtelijke kosten welke desgevallend verschuldigd zijn, mag de waarde van het geredde schip en de andere zaken niet overtreffen.

**Art. 2.7.5.15. Bijzondere vergoeding**

§ 1. Indien een berger hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading milieuschade dreigde te veroorzaken en hij geen bergloon heeft verkregen krachtens artikel 2.7.5.14 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding vanwege de scheepseigenaar, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.

§ 2. Indien de berger in de in paragraaf 1 bedoelde omstandigheden door zijn bergingswerkzaamheden milieuschade heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de scheepseigenaar volgens paragraaf 1 aan de berger te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30 % van de door de berger gemaakte kosten. Indien echter het gerecht, rekening houdend met de relevante in artikel 2.7.5.14, § 1 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100 % van de door de berger gemaakte kosten.

§ 3. Voor de toepassing van de paragrafen 1 en 2 worden onder kosten van de berger verstaan de contante uitgaven die door de berger redelijkerwijze zijn gemaakt bij de berging en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijze zijn ingezet tijdens de berging, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 2.7.5.14, § 1, 8°, 9° en 10°.

§ 4. L'indemnité spéciale totale en vertu du présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 2.7.5.14.

§ 5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

§ 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

§ 7. Le juge qui fixe une rémunération en vertu de l'article 2.7.5.14 et calcule une indemnité spéciale en vertu des paragraphes qui précèdent n'est pas tenu de fixer une rémunération en vertu de l'article 2.7.5.14 jusqu'à concurrence de la valeur maximale du navire et des autres biens sauvés avant calculer l'indemnité spéciale.

**Art. 2.7.5.16. Répartition entre assistants**

La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 2.7.5.14 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

**Art. 2.7.5.17. Sauvetage des personnes**

§ 1er. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées.

§ 2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

**Art. 2.7.5.18. Services rendus en vertu de contrats existants**

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent titre à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

**Art. 2.7.5.19. Conséquences de la faute de l'assistant**

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu du présent titre dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

**Art. 2.7.5.20. Défense d'effectuer des opérations d'assistance**

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du commandant du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas ou n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la Convention sur l'Assistance 1989 ou du présent titre.

**Art. 2.7.5.21. Exercice du privilège maritime**

Aucune disposition du présent titre ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant.

L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

**Art. 2.7.5.22. Obligation de fournir une garantie**

§ 1er. À la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu du présent titre fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances pouvant être formées contre eux, intérêts et frais compris.

§ 3. Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

**Art. 2.7.5.23. Paiement provisoire**

Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

§ 4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het bergloon dat de berger krachtens artikel 2.7.5.14 kan ontvangen.

§ 5. Indien de berger nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven milieuschade te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontzegd.

§ 6. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de scheepseigenaar.

§ 7. De rechter die een bergloon vaststelt krachtens artikel 2.7.5.14 en een bijzondere vergoeding bepaalt krachtens de voorgaande paragrafen, is niet verplicht om het bedrag van het bergloon bedoeld in artikel 2.7.5.14 vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en de andere geredde goederen alvorens het bedrag van de bijzondere vergoeding te bepalen.

**Art. 2.7.5.16. Verdeling tussen bergers**

De verdeling van een in artikel 2.7.5.14 bedoeld bergloon tussen bergers geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.

**Art. 2.7.5.17. Redding van personen**

§ 1. Geen bergloon is verschuldigd door personen wier leven is gered.

§ 2. Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de berging, heeft recht op een billijk aandeel in de betaling die aan de berger is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van milieuschade.

**Art. 2.7.5.18. Diensten verleend krachtens bestaande overeenkomsten**

Geen betaling is verschuldigd krachtens deze titel tenzij de verleende diensten verder gaan dan wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als behoorlijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.

**Art. 2.7.5.19. Gevolgen van fouten van de berger**

Aan een berger kan een krachtens deze titel verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk worden ontzegd voor zover de berging noodzakelijk geworden of bemoeilijkt is door zijn fout of nalatigheid of de berger zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog of ander oneerlijk gedrag.

**Art. 2.7.5.20. Verbod tot berging**

Diensten, verleend niettegenstaande het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of van de eigenaar van enige andere in gevaar verkerende zaak die zich niet aan boord van het schip bevindt of heeft bevonden, geven geen recht op een betaling krachtens het Bergingsverdrag 1989 of deze titel.

**Art. 2.7.5.21. Uitoefening van het scheepsvoorrecht**

Geen bepaling van deze titel doet afbreuk aan het scheepsvoorrecht van de berger.

De berger kan zijn scheepsvoorrecht niet uitoefenen, wanneer hem op een behoorlijke wijze voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van interesten en kosten, is aangeboden of verstrekt.

**Art. 2.7.5.22. Verplichting tot het verstrekken van zekerheid**

§ 1. Op verzoek van de berger moet degene die aansprakelijk is voor een betaling krachtens deze titel voldoende zekerheid stellen voor de voldoening van de vordering van de berger, met inbegrip van interesten en kosten.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 moet de scheepseigenaar van het schip waaraan de hulp is verleend zich inspannen om, voordat de lading wordt vrijgegeven, van de eigenaars daarvan voldoende zekerheid te verkrijgen voor de voldoening van de vorderingen, met inbegrip van interesten en kosten, die jegens hen geldend kunnen worden gemaakt.

§ 3. Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de berger worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na de beëindiging van de berging zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld voor de voldoening van de vordering van de berger tegen het schip of de andere zaken.

**Art. 2.7.5.23. Voorschot**

Het gerecht dat bevoegd is kennis te nemen van de vordering van de berger kan bij tussenvonnis bevelen dat hem een billijk en rechtvaardig voorschot wordt verstrekt en wel onder voorwaarden, waaronder voorwaarden van zekerheidstelling, die gezien de omstandigheden van het geval billijk en rechtvaardig zijn.

En cas d'acompte versé en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 2.7.5.22 est réduite proportionnellement.

**Art. 2.7.5.24. Intérêts**

L'assistant a droit à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la Convention sur l'Assistance 1989 ou du présent titre. Ces intérêts sont calculés au taux d'intérêt légal. Ils courent de plein droit à partir de l'achèvement des opérations d'assistance.

**Art. 2.7.5.25. Cargaisons appartenant à un État**

À moins que l'État propriétaire n'y consente, aucune disposition du présent titre ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un État et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action "*in rem*" à l'encontre de ces cargaisons.

**Art. 2.7.5.26. Cargaisons humanitaires**

Aucune disposition du présent titre ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons humanitaires données par un État, si cet État a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

**Art. 2.7.5.27 Prescription**

§ 1er. Toute action en paiement en vertu du présent titre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

§ 2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

§ 3. Des actions récursoires peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où le demandeur a lui-même été rendu responsable ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

## CHAPITRE 6. — Enlèvement des épaves

### *Section 1er.* — Mer territoriale

**Art. 2.7.6.1. Champ d'application**

La présente section est d'appliction aux épaves dans la mer territoriale.

**Art. 2.7.6.2. Obligation** *in solidum*

Chaque fois que le présent chapitre impose des obligations au propriétaire du navire, en ce comprises l'obligation d'enlèvement et les obligations financières, le propriétaire du navire, l'armateur, l'utilisateur du navire et le commandant sont tenus *in solidum* de respecter ces obligations, et l'autorité compétente peut s'adresser à chacune de ces personnes afin d'être intégralement indemnisée, sans préjudice du droit de recours dont dispose, le cas échéant, la personne adressée.

**Art. 2.7.6.3. Obligation d'enlèvement**

§ 1er. Le propriétaire d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans la mer territoriale doit renflouer, enlever et apporter le navire à l'endroit indiqué par l'autorité compétente, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord, en particulier la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du navire.

§ 2. Les épaves, débris d'épave, agrès ou objets coulés ou abandonnés qui se trouvent dans la mer territoriale doivent être renfloués, enlevés et apportés à l'endroit indiqué par l'autorité compétente par leur propriétaire respectif.

§ 3. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 doivent être respectées en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements, en particulier celles relatives à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives.

L'autorité compétente peut imposer des conditions plus précises aux propriétaires concernés, y compris des délais.

L'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie ni par contrainte quelconques.

In geval van een krachtens dit artikel verstrekt voorschot wordt de in artikel 2.7.5.22 bedoelde zekerheidstelling dienovereenkomstig verminderd.

**Art. 2.7.5.24. Interesten**

De berger heeft recht op interesten op elke krachtens het Bergingsverdrag 1989 of deze titel verschuldigde betaling. Deze interesten wordt berekend aan de wettelijke interestvoet. Zij lopen van rechtswege vanaf de beëindiging van de berging.

**Art. 2.7.5.25. Ladingen die toebehoren aan een Staat**

Tenzij de Staat die er eigenaar van is daarin toestemt, kan geen bepaling van deze titel worden ingeroepen teneinde niet voor handelsdoeleinden bestemde ladingen die toebehoren aan een Staat en waarvan ten tijde van de berging volgens algemeen erkende beginselen van internationaal recht een beroep kan worden gedaan op staatsimmuniteit aan de hand van enige gerechtelijke maatregel in beslag te nemen, er beslag op te leggen of ze op te houden, of teneinde tegen dergelijke ladingen een vordering "in rem" in te stellen.

**Art. 2.7.5.26. Ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden**

Geen bepaling van deze titel kan worden ingeroepen om een lading die bestemd is voor humanitaire doeleinden en die geschonken is door een Staat in beslag te nemen of ze aan te houden, indien die Staat in betaling voor de ten aanzien van die lading verleende hulp heeft toegestemd.

**Art. 2.7.5.27. Verjaring**

§ 1. Iedere rechtsvordering betreffende een betaling krachtens deze titel verjaart indien niet binnen twee jaar een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig is gemaakt. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de berging is beëindigd.

§ 2. Degene tegen wie een vordering is ingesteld kan gedurende de termijn dat de verjaring loopt ten allen tijde die termijn verlengen door middel van een aan de eiser gerichte verklaring. Op dezelfde wijze kan deze termijn verder worden verlengd.

§ 3. Regresvorderingen kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

## HOOFDSTUK 6. — Wrakverwijdering

### *Afdeling 1.* — Territoriale zee

**Art. 2.7.6.1. Toepassingsgebied**

Deze afdeling is van toepassing op de wrakken in de territoriale zee.

**Art. 2.7.6.2. Gehoudenheid** *in solidum*

Telkens dit hoofdstuk verplichtingen, inbegrepen de verwijderingsplicht en financiële verplichtingen, oplegt aan de scheepseigenaar, zijn deze laatste, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder *in solidum* gehouden deze verplichtingen na te komen, en kan de bevoegde overheid elk van hen aanspreken ten einde volledige genoegdoening te bekomen, onverminderd het recht van verhaal waarover de aangesprokene desgevallend beschikt.

**Art. 2.7.6.3. Verwijderingsplicht**

§ 1. De eigenaar van een schip dat in de territoriale zee gezonken, vergaan, gestrand of verlaten is, moet dit schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een schip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.

§ 2. De eigenaar van zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen moet deze vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.

§ 3. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen moeten worden nagekomen met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen, in het bijzonder deze welke betrekking hebben op de verwijdering van gevaarlijke of schadelijke stoffen.

De bevoegde overheid kan de betrokken eigenaars nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.

De uitvoering van de voormelde verplichtingen kan niet worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice des obligations de notification déterminées dans le présent code et de l'article 21 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.

§ 4. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 sont suspendues dans le cas où un permis ou autorisation a été accordée en vertu des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique et ce pendant la durée de validité dudit permis ou de ladite autorisation.

**Art. 2.7.6.4. Intervention d'office de l'autorité compétente**

§ 1er. Si les obligations visées à l'article 2.7.6.3 ne sont pas ou pas suffisamment observées, ou dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, ou si le propriétaire est inconnu, l'autorité compétente peut d'office et aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement qui a fait tomber dans l'eau les agrès ou l'objet :

1° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord, notamment la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du navire;

2° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer les épaves, débris, agrès ou objets coulés ou abandonnés dans la mer territoriale;

3° prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la fluidité et la sécurité de la navigation;

4° prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin.

L'exercice des compétences visées au paragraphe précédent ne peut être empêché ni par saisie, ni par contrainte quelconques, et ne porte pas préjudice à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire telle que décrite à l'article 2.7.6.3.

§ 2. La décision de l'autorité compétente de faire usage à l'égard d'un navire ou d'une épave des compétences visées au paragraphe 1er est publiée de manière adéquate.

Dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, la publication peut être omise.

Dès que la décision de l'autorité est rendue publique, il est interdit d'enlever les objets à éliminer sans autorisation de l'autorité.

**Art. 2.7.6.5. Avances et garanties**

§ 1er. Avant d'entamer l'exécution des mesures visées à l'article 2.7.6.4, l'autorité compétente peut exiger que le propriétaire ou toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause ou, directement, que l'assureur de leur responsabilité respective, avance la somme qu'elle estime adéquate afin de couvrir les frais desdites mesures.

§ 2. L'avance visée au paragraphe 1er peut, sans occasionner de frais à l'autorité compétente, être remplacée par la constitution d'une garantie que l'autorité juge acceptable et adéquate.

La garantie est acceptable s'il peut être raisonnablement supposé que le montant couvert sera effectivement disponible et librement transférable dès que la garantie est constituée.

La garantie est adéquate si son montant correspond à la somme prévue à l'alinéa premier, majorée des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate.

§ 3. La somme avancée ou la garantie fournie par une des personnes dont la responsabilité peut être engagée, ou par son assureur, est réputée fournie par toutes ces personnes.

§ 4. La somme avancée et la garantie peuvent être utilisées pour le financement par l'autorité compétente, de l'exécution des mesures visées à l'article 2.7.6.4.

La somme avancée et la garantie sont exclusivement destinées à satisfaire les créances de l'autorité compétente et ne peuvent être saisies à la demande d'autres créanciers.

§ 5. Le jugement qui, postérieurement à l'avance ou à la constitution de la garantie, déclare la faillite, homologue le plan de réorganisation ou ordonne le transfert sous autorité de justice de celui qui a avancé la somme ou qui a fourni la garantie, est sans effet sur cette somme ou cette garantie.

De voorgaande leden gelden onverminderd de meldingsplichten bepaald in dit wetboek en artikel 21 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.

§ 4. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen vervallen ingeval een vergunning of machtiging is verleend op grond van de artikelen 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en zolang deze vergunning of machtiging geldig is.

**Art. 2.7.6.4. Ambtshalve optreden van de bevoegde overheid**

§ 1. Ingeval de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen niet of gebrekkig worden nagekomen, in spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt of ingeval de eigenaar onbekend is, kan de bevoegde overheid, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de verantwoordelijke voor de gebeurtenis waardoor het tuig of voorwerp op zee is terechtgekomen :

1° een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een schip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;

2° andere zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;

3° alle andere voor de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart nodig geachte maatregelen nemen;

4° alle andere nodig geachte maatregelen nemen ter bescherming van het mariene milieu.

De uitoefening van de in het vorige lid bedoelde bevoegdheden kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel en doet geen afbreuk aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar omschreven in artikel 2.7.6.3.

§ 2. Het besluit van de bevoegde overheid om, ten aanzien van een schip of wrak, de in paragraaf 1 bedoelde bevoegdheden uit te oefenen wordt op een passende wijze bekendgemaakt.

In spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt, kan de bekendmaking achterwege gelaten worden.

Zodra het besluit van de overheid werd bekendgemaakt, is het verboden de weg te ruimen zaken te verwijderen zonder vergunning van de bevoegde overheid.

**Art. 2.7.6.5. Voorschotten en zekerheden**

§ 1. Voorafgaand aan de uitvoering van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde maatregelen kan de bevoegde overheid eisen dat de eigenaar of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen dan wel, rechtstreeks, de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, haar de som voorschiet die zij voldoende acht om de kosten van de betrokken maatregelen te dekken.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde voorschot kan, zonder lasten voor de bevoegde overheid, worden vervangen door het stellen van een zekerheid die de overheid aanvaardbaar en voldoende acht.

De zekerheid is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het bedrag ervan werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de zekerheid verstrekt is.

De zekerheid is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met de in het eerste lid bedoelde som, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een geschikt geachte tijdsduur.

§ 3. Het voorschot of de zekerheid verschaft door een van de personen waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, dan wel door zijn verzekeraar, wordt geacht te zijn verschaft door al deze personen.

§ 4. Het voorschot en de zekerheid mogen door de bevoegde overheid worden aangewend voor de bekostiging van de uitvoering van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde maatregelen.

Het voorschot en de zekerheid zijn uitsluitend voor de vergoeding van de onkosten van de bevoegde overheid bestemd en zijn niet vatbaar voor beslag op verzoek van andere schuldeisers.

§ 5. Het vonnis dat na de verschaffing van het voorschot of de zekerheid het faillissement uitspreekt van degene die het voorschot of de zekerheid heeft verschaft, uitspraak doet over de aanvraag tot homologatie van diens reorganisatieplan of dat de overdracht onder gerechtelijk gezag beveelt, heeft voor het voorschot of de zekerheid geen gevolg.

**Art. 2.7.6.6. Paiement des frais encourus par l'autorité compétente**

§ 1er. Celui qui est responsable de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le navire ou, à défaut d'un tel responsable, le propriétaire du navire est tenu de payer à l'autorité les frais résultant pour celle-ci de l'exécution d'office des mesures exécutées en vertu de l'article 2.7.6.4.

En aucun cas, les débiteurs visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.

§ 2. La créance visée au paragraphe 1er est privilégiée sur les montants qui, à cause de la perte du navire ou à cause de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le navire ou a fait tomber le bien impliqué à l'eau, sont dus par les assureurs des dommages propres ou de la responsabilité des personnes, débiteurs de l'autorité compétente en vertu du présent chapitre.

L'autorité compétente peut s'adresser directement à ces assureurs.

Aucun paiement par ces assureurs ne sera libératoire tant que les créances de l'autorité n'ont pas été payées.

**Art. 2.7.6.7. Immobilisation, saisie et vente**

§ 1er. Dans l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4, l'autorité compétente est habilitée à immobiliser et saisir d'office le navire ou l'épave et tous les biens impliqués, et ce sans autorisation judiciaire.

Dans le cas où l'autorité compétente présume avoir subi un dommage par la faute d'un navire, elle peut immobiliser et saisir d'office tout navire dont la responsabilité peut être engagée, et ce sans autorisation judiciaire.

Les membres du personnel de l'autorité chargés de l'immobilisation ou de la saisie sont désignés par le Roi.

§ 2. Le navire, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er est libéré lorsque l'avance a été payée ou la garantie a été constituée conformément à l'article 2.7.6.5.

§ 3. L'autorité compétente qui a fait enlever un navire, une épave ou un autre bien ou qui est créancier pour des dommages causés par la faute d'un navire a le droit, en cas de non-paiement, de vendre le navire ou les autres biens et de s'indemniser sur le prix, par préférence à tout autre créancier.

Le solde du produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations au nom des propriétaires, s'ils sont connus, ou de celui qui justifiera de ses droits.

§ 4. Si le navire, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er n'est pas repris par son propriétaire respectif, l'autorité compétente peut procéder à sa vente.

À cet effet, et sans préjudice du paragraphe 6, l'autorité publie, avant la vente et à quinze jours d'intervalle, deux avis du renflouement opéré en indiquant les caractéristiques et signes distinctifs des biens et en invitant tout ayant droit à faire valoir ses titres et à payer les frais de l'enlèvement, de l'élimination ou de toute autre mesure dans un délai de trente jours à compter de la date de publication du dernier avis. Les avis sont publiés :

1°) au *Moniteur belge*;

2°) sur le site web du Registre naval belge;

3°) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Après l'écoulement de ce délai, l'autorité vend les épaves, agrès ou biens.

Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit de celui qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des frais supportés par l'autorité compétente.

§ 5. Si personne ne justifie de ses droits dans le délai imparti, les montants versés en application des paragraphes 3 et 4 à la Caisse des Dépôts et Consignations reviennent de plein droit à l'autorité compétente après un délai d'un an à compter de la date du versement.

§ 6. Lorsque de l'avis de l'autorité compétente, la cargaison récupérée est périssable ou déjà endommagée ou lorsqu'une vente de gré à gré des biens enlevés ou démontés s'avère plus rentable, il peut être procédé totalement ou en partie à une vente de gré à gré sans qu'il soit nécessaire de se conformer aux prescriptions de publicité et de délai visées au paragraphe 4.

**Art. 2.7.6.6. Betaling van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten**

§ 1. Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor een schip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten, en bij gebreke van dergelijke aansprakelijke, de scheepseigenaar, is aan de bevoegde overheid de betaling verschuldigd van de onkosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 2.7.6.4 uitgevoerde maatregelen.

In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde schuldenaars gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde vordering is bevoorrecht op de bedragen die, wegens het verlies van het schip of wegens de gebeurtenis waardoor het schip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten of waardoor de betrokken zaak in zee is terechtgekomen, verschuldigd zijn door de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid van de personen die krachtens dit hoofdstuk van de bevoegde overheid schuldenaar zijn.

De bevoegde overheid mag deze verzekeraars rechtstreeks aanspreken.

Geen enkele betaling door deze verzekeraars bevrijdt zolang de vorderingen van de bevoegde overheid niet zijn voldaan.

**Art. 2.7.6.7. Aanhouding, beslag en verkoop**

§ 1. Bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden kan de bevoegde overheid het schip of wrak en alle betrokken zaken ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.

Ingeval de bevoegde overheid vermoedt door de schuld van een schip schade te hebben geleden, kan zij elk schip waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.

De personeelsleden van de overheid belast met het aanhouden en in beslag nemen worden aangeduid door de Koning.

§ 2. Het schip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd wordt vrijgegeven als overeenkomstig artikel 2.7.6.5 het voorschot of de zekerheid is verschaft.

§ 3. De bevoegde overheid die een schip, een wrak of een andere zaak heeft laten verwijderen of die schuldeiser is voor schade veroorzaakt door de schuld van een schip, heeft in geval van niet-betaling het recht, het schip of de andere zaken te verkopen en zich, bij voorrang op elke andere schuldeiser, te doen betalen uit de prijs.

Het saldo van de verkoopopbrengst wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de eigenaars, indien deze gekend zijn, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken.

§ 4. Ingeval het schip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd door zijn eigenaar niet wordt teruggenomen, kan de bevoegde overheid deze verkopen.

Daartoe laat de overheid, onverminderd paragraaf 6, voorafgaand aan de verkoop en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de zaken en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de verwijdering, wegruiming of andere maatregelen te betalen binnen de dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste mededeling. De mededelingen worden bekendgemaakt :

1°) in het *Belgisch Staatsblad*;

2°) op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3°) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Na het verstrijken van die termijn verkoopt de overheid de wrakken, tuigen of zaken.

De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van degene die van zijn rechten zal doen blijken, onder aftrek van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten.

§ 5. De bedragen die bij toepassing van de paragrafen 3 en 4 in de Deposito- en Consignatiekas worden gestort, vervallen aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als binnen die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.

§ 6. Is overeenkomstig het advies van de bevoegde overheid de geborgen lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van hetgeen verwijderd of opgeruimd bij onderhandse verkoop een grotere netto-opbrengst te verwachten dan kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in paragraaf 4 vermelde bekendmakings- en termijnvoorschriften moeten worden nageleefd.

§ 7. Pour l'application de cet article, sont notamment considérés comme des dommages subis par l'autorité compétente :

1° les dommages causés aux ouvrages d'art, même en haute mer, dont cette autorité est responsable;

2° les frais des mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage ainsi que ceux des mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages ultérieurement causés par ces mesures;

3° les dommages causés lors du respect des obligations visées à l'article 2.7.6.3;

4° les dommages causés lors de l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4;

5° les frais visés à l'article 2.7.6.6;

6° les dommages au sens de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes sous juridiction de la Belgique.

*Section 2.* — Zone économique exclusive

**Art. 2.7.6.8 Convention WRC**

Les dispositions directement applicables de la Convention WRC, en particulier celles concernant les compétences de l'autorité et les obligations du propriétaire inscrit et l'exploitant du navire s'appliquent aux épaves dans la zone économique exclusive belge.

En aucun cas, le propriétaire inscrit et l'exploitant visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.

**Art. 2.7.6.9. Autre réglementation**

Le présent chapitre s'applique sans préjudice de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes sous juridiction de la Belgique.

**Art. 2.7.6.10. Pouvoirs de l'autorité compétente**

§ 1er. L'autorité compétente exerce tous les pouvoirs que la Convention WRC octroie à l'État concernant les épaves dans la zone économique belge.

§ 2. En particulier, l'autorité compétente peut imposer, en vue de la localisation et du marquage des épaves, au propriétaire inscrit, à l'exploitant du navire et à tous les tiers concernés des obligations plus précises, y compris des délais.

**Art. 2.7.6.11. Mesures de saisie et de coercition**

Ni le respect par le propriétaire inscrit et l'exploitant de leurs obligations respectives ni l'exercice par l'autorité compétente de ses pouvoirs ne peuvent être empêchés par une quelconque mesure de saisie ou de coercition.

**Article 2.7.6.12. Déclaration des épaves**

§ 1er. Le capitaine et l'exploitant d'un navire battant pavillon belge, qui a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave, est tenu d'en informer sans tarder l'autorité compétente de l'État affecté. Dès que le capitaine ou l'exploitant du navire s'acquitte de l'obligation de notification en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.

§ 2. L'obligation visée au paragraphe 1er s'applique dans toutes les zones maritimes et toute autre partie du territoire des Parties à la Convention WRC auxquelles s'applique le régime de ladite convention.

§ 3. Les notifications visées au paragraphe 1er doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'État affecté d'établir si l'épave présente un danger au sens de l'article 6 de la Convention WRC, y compris :

1° l'emplacement précis de l'épave;

2° le type, les dimensions et la construction de l'épave;

3° la nature des dommages causés à l'épave et son état;

4° la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et

5° la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

§ 7. Voor de toepassing van dit artikel worden als schade geleden door de bevoegde overheid aangemerkt, onder meer :

1° schade aan kunstwerken, zelfs in volle zee gelegen, waarvoor deze overheid instaat;

2° de kosten van maatregelen genomen ter voorkoming of vermindering van schade alsook deze van maatregelen ter voorkoming of vermindering van door zulke maatregelen veroorzaakte schade;

3° schade berokkend bij de nakoming van de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen;

4° schade berokkend bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden;

5° de onkosten bedoeld in artikel 2.7.6.6;

6° schade bedoeld in de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

*Afdeling 2.* — Exclusieve economische zone

**Art. 2.7.6.8. WRC-Verdrag**

De rechtstreeks werkende bepalingen van het WRC-Verdrag, in het bijzonder deze betreffende de bevoegdheden van de overheid en de verplichtingen van de geregistreerde eigenaar en de exploitant van het schip zijn van toepassing op wrakken in de Belgische exclusieve economische zone.

In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde geregistreerde eigenaar en de exploitant gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.

**Art. 2.7.6.9. Andere regelgeving**

Dit hoofdstuk geldt onverminderd de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

**Art. 2.7.6.10. Bevoegdheden van de bevoegde overheid**

§ 1. De bevoegde overheid oefent alle bevoegdheden uit die het WRC-Verdrag met betrekking tot wrakken in de Belgische economische zone toekent aan de Staat.

§ 2. In het bijzonder kan de bevoegde overheid met het oog op de lokalisering en markering van wrakken aan de geregistreerde eigenaar, de exploitant van het schip en alle betrokken derden nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.

**Art. 2.7.6.11. Beslag- en dwangmaatregelen**

De naleving door de geregistreerde eigenaar en de exploitant van hun respectieve verplichtingen, noch de uitoefening door de bevoegde overheid van haar bevoegdheden, kan worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.

**Art. 2.7.6.12. Melding van wrakken**

§ 1. De kapitein en de exploitant van een Belgisch schip dat betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval, dat geleid heeft tot een wrak, moet dit onverwijld melden aan de bevoegde overheid van de getroffen Staat. Zodra door de kapitein of de exploitant van het schip aan de meldingsplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde verplichting geldt in alle zeegebieden en andere delen van het grondgebied van de Partijen bij het WRC-Verdrag waarop de regeling van dat verdrag van toepassing is.

§ 3. In de in paragraaf 1 bedoelde meldingen worden de naam en het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar en alle relevante gegevens aangegeven die voor de getroffen Staat nodig zijn ten einde te bepalen of het wrak een gevaar vormt in de zin van artikel 6 van het WRC-Verdrag, waaronder :

1° de precieze locatie van het wrak;

2° het type, de omvang en constructie van het wrak;

3° de aard van de schade aan en de toestand van het wrak;

4° de aard en kwantiteit van de lading, in het bijzonder alle gevaarlijke en schadelijke stoffen; en

5° de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.

**Article 2.7.6.13. Action directe**

§ 1er. Toute demande de remboursement de frais découlant du présent chapitre peut être formulée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit en vertu de l'article 12.1 de la Convention WRC ou de l'article 2.3.2.9, § 3, ou 2.3.2.15, § 3, du présent code. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article 12.1 de la Convention WRC ou à l'article 2.3.2.9, § 3, ou 2.3.2.17, § 3, du présent code. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit; mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

**Article 2.7.6.14. Enlèvement des biens autres que des épaves**

L'enlèvement dans la zone économique exclusive de biens, autres que les épaves visées à l'article 1.4 de la Convention WRC qui constituent un danger direct ou indirect pour le milieu marin est soumis à l'application par analogie des articles 2.7.6.1 à 2.7.6.7.

CHAPITRE 7. — *Enquêtes*

**Art. 2.7.7.1. Directive 2009/18/CE**

Le présent chapitre prévoit une transposition partielle de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

**Art. 2.7.7.2. Notions**

Dans le présent chapitre, on entend par :

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

2°"bateau de navigation intérieure", en dérogation de l'article 1.1.1.3, § 1er, 9° : tout navire qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;

3° "transbordeur roulier" : un navire de mer pour le transport de passsagers équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

4° " engin à passagers à grande vitesse " : un navire de mer destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à $3,7\ ^{0,1667}$, "" étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m3), à l'exclusion des navires dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;

5° " accident de navigation " : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire de mer :

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

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

*c)* la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire de mer; ou

d) des dommages matériels subis par un navire de mer; ou

**Art. 2.7.6.13. Rechtstreekse vordering**

§ 1. Elke vordering tot vergoeding van kosten die voortvloeit uit dit hoofdstuk kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar krachtens artikel 12.1 van het WRC-Verdrag of artikel 2.3.2.9, § 3 of 2.3.2.15, § 3 van dit wetboek. In een dergelijk geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen waarop de geregistreerde eigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van aansprakelijkheid uit hoofde van een van toepassing zijnde nationale of internationale regeling. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de geregistreerde eigenaar niet gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met artikel 12.1 van het WRC-Verdrag of artikel 2.3.2.9, § 3 of 2.3.2.17, § 3 van dit wetboek in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat het maritieme ongeval veroorzaakt is door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar; maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de geregistreerde eigenaar tegen de verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft evenwel het recht te vorderen dat de geregistreerde eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

**Art. 2.7.6.14. Opruiming van andere zaken dan wrakken**

Op de opruiming in de exclusieve economische zone van andere zaken dan wrakken bedoeld in artikel 1.4 van het WRC-Verdrag, die rechtstreeks of onrechtstreeks gevaar opleveren voor het mariene milieu, zijn de artikelen 2.7.6.1 tot 2.7.6.7 van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 7. — *Onderzoeken*

**Art. 2.7.7.1. Richtlijn 2009/18/EG**

Dit hoofdstuk voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

**Art. 2.7.7.2. Begrippen**

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

1° "bevoegde onderzoeksinstantie" : een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad;

2° "binnenschip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 9° : elk schip dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;

3° "ro-ro-veerboot" : een zeeschip voor passagiersvervoer dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het zeeschip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

4° "hogesnelheidspassagiersschip" : een zeeschip dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan $3,7\ ^{0,1667}$, waarbij "" gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn ($m^3$), met uitsluiting van schepen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aerodynamische krachten die worden verwekt door het grondeffect;

5° "scheepvaartongeval" : een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een zeeschip, met zich heeft meegebracht :

*a)* de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee; of

*b)* het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het zeeschip of dat in verband staat met deze bewegingen; of

*c)* het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een zeeschip; of

*d)* materiële schade geleden door een zeeschip; of

*e)* l'échouement ou l'avarie d'un navire de mer ou sa mise en cause dans un abordage; ou

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

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

6° ″ accident de navigation grave ″ : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre évènement, a entraîné :

*a)* des dommages à la structure affectant la navigabilité du navire de mer; ou

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

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

7° ″ accident de navigation très grave ″ : un accident de navigation ayant entraîné :

*a)* la perte totale du navire de mer; ou

*b)* des pertes en vies humaines; ou

*c)* une pollution grave;

8° ″ incident ″ : un événement causé par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire de mer ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire de mer ou à sa structure, soit à l'environnement;

9° ″ enquête de sécurité ″ : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire de mer, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;

10° ″ Etat principalement responsable de l'enquête de sécurité ″ : l' Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;

11° ″ blessures graves ″ : des blessures subies par d'une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de septante-deux heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

12° ″Etat ayant d'importants intérêts en jeu ″ : un Etat :

*a)* qui est l'Etat du pavillon du navire de mer faisant l'objet de l'enquête; ou

*b)* dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation; ou

*c)* dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international; ou

*d)* dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction; ou

*e)* dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat; ou

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

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

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

13° ″ VDR ″ : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance de la Résolution A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et de la Résolution MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;

*e)* de stranding van een zeeschip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring; of

*f)* materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of die verband houdt met deze exploitatie; of

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

6° "ernstig scheepvaartongeval" : een scheepvaartongeval dat niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval wordt beschouwd en dat ten gevolge van een brand, een ontploffing, een aanvaring, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijsschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis met zich meegebracht heeft :

*a)* structurele schade die de zeewaardigheid van het zeeschip aantast; of

*b)* vervuiling, ongeacht de omvang ervan; of

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

7° "zeer ernstig scheepvaartongeval" : een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft :

*a)* het volledig verlies van het zeeschip; of

*b)* het verlies van mensenlevens; of

*c)* zware vervuiling;

8° "incident" : een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee zodat het zeeschip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het zeeschip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

9° "veiligheidsonderzoek" : een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een zeeschip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het doen van de nodige veiligheidsaanbevelingen;

10° "de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat" : de Staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt conform het onderling akkoord tussen de Staten die een aanzienlijk belang hebben;

11° "ernstige verwondingen" : verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van tweeënzeventig uur met zich brengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

12° "Staat die een aanzienlijk belang heeft" : een Staat :

*a)* die de vlagstaat is van het zeeschip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt; of

*b)* in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden; of

*c)* waar een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht heeft of gedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de Staat of aan de zeegebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft; of

*d)* waar de gevolgen van een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht hebben of gedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de Staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsbevoegdheid heeft; of

*e)* waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze Staat; of

*f)* die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek; of

*g)* die laatst werd aangelopen door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale zee van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte; of

*h)* die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat;

13° "VDR" : een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van Resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en van Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm Nr. 61996;

14° ″ recommandation de sécurité ″ : toute proposition, également en matière d'enregistrement et de contrôle :

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

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

15° ″ base de données EMCIP ″ : la base de données électronique européenne établie par la Commission européenne et intitulée ″ Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer ″ (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);

16° ″ enquêteurs ″ : les membres du personnel de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation visé à l'article II.4.38 chargés de procéder à l'enquête de sécurité;

17° ° ″ exploitant ″ : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur coque nue, un ou plusieurs navires de mer;

18° "l'autorité du port ″ : la personne de droit public chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port;

19° ″activité d'interface navire/port″ : les interactions qui ont lieu lorsqu'un navire de mer 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 de mer.

**Art. 2.7.7.3. Application matérielle et spatiale**

§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui :

1° impliquent des navires de mer belges; ou

2° surviennent dans les zones maritimes belges; ou

3° mettent en jeu d'autres intérêts importants de la Belgique.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le présent chapitre ne s'applique pas à tous les accidents de navigation et incidents qui surviennent dans les eaux intérieures belges.

§ 2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement :

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

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

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

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

5° des unités fixes de forage au large.

**Art. 2.7.7.4. Objectifs**

§ 1er. Le présent chapitre a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires de mer, de réduire ainsi les risques d'accidents de navigation et d'incidents à l'avenir :

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

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

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

§ 2. L'enquête de sécurité effectuée en vertu de ce titre n'a pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes.

**Art. 2.7.7.5. L'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation**

Un organisme d'enquête est créé, dénommé ″ Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation ″ (en abrégé OFEAN).

14° "veiligheidsaanbeveling" : elk voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle :

*a)* van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,

*b)* van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

15° "EMCIP-databank" : de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam "Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen" (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP);

16° "onderzoekers" : de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen bedoeld in artikel II.4.38;

17° "exploitant" : de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar, dan wel als rompbevrachter, één of meer zeeschepen exploiteert;

18° "havenbestuur" : de publiekrechtelijke rechtspersoon die door de bevoegde regelgever belast is met het beheer en de exploitatie van een haven;

19° "schip/haven raakvlak" : interacties die plaatsvinden wanneer een zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het zeeschip.

**Art. 2.7.7.3. Materiële en ruimtelijke toepassing**

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten :

1° waarbij Belgische zeeschepen zijn betrokken; of

2° die zich voordoen in de Belgische maritieme zones; of

3° die andere aanzienlijke belangen van België raken.

In afwijking van het eerste lid is dit hoofdstuk niet van toepassing op alle scheepvaartongevallen en incidenten die zich voordoen op de Belgische binnenwateren.

§ 2. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken :

1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;

2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en -schepen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;

4° vissersschepen met een lengte van minder dan 15 meter;

5° vaste booreilanden.

**Art. 2.7.7.4. Doelstellingen**

§ 1. Dit hoofdstuk heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door zeeschepen te voorkomen en dusdoende de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te verminderen door :

1° een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en incidenten te bevorderen, teneinde de oorzaken ervan vast te stellen;

2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan;

3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken ten einde desgevallend bijkomende veiligheidsaanbevelingen te doen.

§ 2. Het veiligheidsonderzoek uit hoofde van deze titel dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag.

**Art. 2.7.7.5. De Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen**

Onder de benaming "Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen", afgekort "FOSO", wordt een onderzoeksinstantie opgericht.

L'OFEAN est autonome et fonctionnellement indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées.

**Art. 2.7.7.6. Institution de l'OFEAN**

§ 1er. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences du personnel de l'OFEAN.

Le ministre compétent pour la mobilité maritime veille au bon fonctionnement de l'OFEAN.

§ 2. Les membres du personnel de l'OFEAN et les experts externes désignés sont soumis au secret professionnel en ce qui concerne les informations obtenues lors de l'exercice de leurs tâches.

**Art. 2.7.7.7. Compétences de l'OFEAN**

§ 1er. L'OFEAN est compétent pour mener des enquêtes de sécurité sur les accidents de navigation et les incidents, visés à l'article 2.7.7.3. A moins que le présent titre n'en dispose autrement, l'enquête de sécurité est réalisée conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et au code de l'OMI des normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, l'OFEAN est compétent pour examiner la façon dont les personnes physiques, les personnes morales ou les autorités, dont les actes ou les négligences ont contribué, selon l'OFEAN, à la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident, ont suivi les recommandations de sécurité. L'OFEAN peut examiner les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement de recommandations de sécurité additionnelles.

L'OFEAN rend compte au moins une fois par an par écrit de l'examen visé à l'alinéa 1er à la Chambre des représentants selon les modalités déterminées par le Roi.

§ 3. L'OFEAN peut étendre les activités qui lui sont confiées à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité de la navigation, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou normatives.

L'OFEAN peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente loi avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de navigation et des incidents, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

**Art. 2.7.7.8. Obligation d'enquête**

§ 1er. L'OFEAN effectue une enquête de sécurité après un accident de navigation très grave :

1° impliquant un navire de mer belge, quel que soit le lieu de l'accident de navigation;

2° survenant dans les zones maritimes belges quel que soit le pavillon du navire de mer impliqué dans l'accident de navigation;

3° touchant d'importants intérêts de la Belgique, quel que soit le lieu de l'accident de navigation ou le pavillon du navire de mer impliqué.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation grave, l'OFEAN effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Lorsque l'OFEAN décide sur la base de l'évaluation préalable de ne pas effectuer d'enquête de sécurité après un accident grave, il envoie sa décision motivée au ministre compétent pour la mobilité maritime et à la Commission européenne.

Dans le cas de tout accident de navigation ou incident autre que celui visé aux paragraphe 1er ou 2, l'OFEAN décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

§ 4. Dans les décisions visées au paragraphe 2, alinéa 2 et au paragraphe 3, l'OFEAN tient compte de la gravité de l'accident de navigation ou de l'incident, du type de navire de mer et/ou de cargaison, et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité soient susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs.

**Art. 2.7.7.9. Conduite de et participation à l'enquête de sécurité**

§ 1er. En principe, chaque accident de navigation ou incident ne fait l'objet que d'une seule enquête.

De FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.

**Art. 2.7.7.6. Inrichting van de FOSO**

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

De minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit staat in voor de goede werking van de FOSO.

§ 2. Bij de uitoefening van hun taken zijn de personeelsleden van de FOSO en de extern aangestelde deskundigen, wat betreft de door hen verkregen informatie, onderworpen aan het beroepsgeheim.

**Art. 2.7.7.7. Bevoegdheden van de FOSO**

§ 1. De FOSO is bevoegd om veiligheidsonderzoeken in te stellen naar de scheepvaartongevallen en incidenten bedoeld in artikel 2.7.7.3. Tenzij anders bepaald in deze titel, wordt het veiligheidsonderzoek uitgevoerd in overeenstemming met de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en de IMO-Code van internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 is de FOSO bevoegd om te onderzoeken hoe de betrokken natuurlijke personen, rechtspersonen of overheden, waarvan het handelen of nalaten blijkens het oordeel van de FOSO heeft bijgedragen tot het ontstaan van het scheepvaartongeval of incident, de veiligheidsaanbevelingen hebben opgevolgd. De FOSO kan de genomen herstelmaatregelen onderzoeken ten einde desgevallend bijkomende veiligheidsaanbevelingen te doen.

De FOSO rapporteert ten minste één maal per jaar schriftelijk over het in het eerste lid bedoelde onderzoek aan de Kamer van volksvertegenwoordigers op de door de Koning bepaalde wijze.

§ 3. De FOSO mag de haar toevertrouwde taken uitbreiden tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot de scheepvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden met zich brengen.

De FOSO mag haar taken uit hoofde van deze titel combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan scheepvaartongevallen en incidenten, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

**Art. 2.7.7.8. Onderzoeksverplichting**

§ 1. De FOSO stelt een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval :

1° waarbij een Belgisch zeeschip is betrokken, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval;

2° in de Belgische maritieme zones, ongeacht de vlag van het zeeschip dat bij het scheepvaartongeval betrokken is;

3° waarbij België een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval of de vlag van het betrokken zeeschip.

§ 2. De FOSO verricht bij een ernstig scheepvaartongeval een voorafgaande beoordeling ten einde te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten.

Wanneer de FOSO op basis van de voorafgaande beoordeling beslist geen veiligheidsonderzoek naar een ernstig ongeval te verrichten, zendt ze haar met redenen omkleed besluit toe aan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit en aan de Europese Commissie.

§ 3. In het geval van een ander scheepvaartongeval of incident dan bedoeld in de paragrafen 1 of 2, beslist de FOSO of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

§ 4. Bij de beslissingen bedoeld in paragraaf 2, tweede lid en paragraaf 3, houdt de FOSO rekening met de ernst van het scheepvaartongeval of incident, het type zeeschip en/of lading en de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten.

**Art. 2.7.7.9. Leiding van en deelname aan het veiligheidsonderzoek**

§ 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.

Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents, parmi lesquels l'OFEAN, celui-ci coopère avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'organisme d'enquête compétent qui conduit l'enquête de sécurité. L'OFEAN met tout en œuvre pour s'accorder sur la procédure d'enquête. Dans le cadre de cet accord, les organismes d'enquête compétents d'autres Etats ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'OFEAN. L'OFEAN prend en considération le point de vue des organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

L'OFEAN limite la conduite d'enquêtes de sécurité parallèles sur le même accident de navigation ou incident strictement aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, l'OFEAN notifie à la Commission européenne les motifs de telles enquêtes parallèles. L'OFEAN coopère avec les organismes d'enquête compétents conduisant des enquêtes de sécurité parallèles. En particulier, l'OFEAN échange toutes informations pertinentes collectées lors de son enquête avec les organismes d'enquête de sécurité compétents concernés, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.

L'OFEAN s'abstient de toute mesure qui pourrait indûment empêcher, suspendre ou retarder la conduite d'une enquête de sécurité.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, l'OFEAN demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 3. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi et du droit international, l'OFEAN peut, au cas par cas, déléguer à un autre organisme d'enquête compétent, d'un commun accord, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

§ 4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident de navigation ou un incident, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'OFEAN si l'accident de navigation ou l'incident est survenu dans les zones maritimes belges ou, si celui-ci est survenu en haute mer et si la Belgique est le dernier pays visité par le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse. L'OFEAN reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 5. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents parmi lesquels l'OFEAN, le coût des activités de celui-ci n'est pas imputé.

Dans les cas où l'OFEAN ne participe pas à l'enquête de sécurité et où il est fait appel à son assistance, l'OFEAN convient du remboursement des frais avec les organismes d'enquête compétents associés à l'enquête de sécurité.

§ 6. Si l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, il détermine la portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité en collaboration avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre les objectifs visés à l'article 2.7.7.4 et de manière à prévenir des accidents de navigation ou incidents futurs.

§ 7. La coopération de l'OFEAN à une enquête de sécurité effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant du présent titre qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête.

Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participe l'OFEAN, ce dernier peut décider de ne pas mener d'enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, zijn betrokken, werkt de FOSO samen met de bevoegde overheidsinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben ten einde spoedig overeen te komen welke de verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is die het veiligheidsonderzoek leidt. De FOSO stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere Staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de FOSO. De FOSO neemt het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben in overweging.

De FOSO beperkt het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde scheepvaartongeval of incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In dergelijke gevallen meldt de FOSO de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Europese Commissie. De FOSO werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt de FOSO met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie uit welke zij in de loop van haar veiligheidsonderzoek vergaart, met name teneinde, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.

De FOSO neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1, blijft de FOSO verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke de in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is.

§ 3. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van deze titel en van het internationaal recht mag de FOSO de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van zulk veiligheidsonderzoek, per geval en in onderlinge overeenstemming aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.

§ 4. Wanneer een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip bij een scheepvaartongeval of incident betrokken is, wordt de procedure tot veiligheidsonderzoek ingeleid door de FOSO indien het scheepvaartongeval of incident heeft plaatsgevonden in de Belgische maritieme zones of indien het in volle zee heeft plaatsgevonden en indien België het laatste land is dat door de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersschip is aangelopen. De FOSO blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderlinge overeenstemming is vastgesteld welke bevoegde onderzoeksinstantie in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk is.

§ 5. Wanneer twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, bij een veiligheidsonderzoek betrokken zijn, brengt de FOSO de kosten van haar activiteiten niet in rekening.

Indien de FOSO niet bij het veiligheidsonderzoek betrokken is en om bijstand wordt verzocht, maakt de FOSO met de bij het veiligheidsonderzoek betrokken bevoegde onderzoeksinstanties afspraken over de vergoeding van de kosten.

§ 6. Indien de FOSO de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, stelt ze de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken vast in samenwerking met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die de FOSO het meest geschikt acht om de doelstellingen bedoeld in artikel 2.7.7.4 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.

§ 7. De medewerking van de FOSO aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, doet niets af aan de uit deze titel voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken.

Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt waarbij de FOSO betrokken is, kan de FOSO beslissen om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten, op voorwaarde dat het door het derde land geleide veiligheidsonderzoek wordt verricht overeenkomstig de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.

§ 8. Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'OFEAN suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 4, c) du règlement AESM. Les enquêteurs de l'OFEAN peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

§ 9. L'OFEAN commence dès que possible l'enquête de sécurité et, en tout état de cause, dans les deux mois après la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident.

**Art. 2.7.7.10. Participation des marins**

Lorsque, conformément à l'article 2.7.7.8, § 1er, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la Convention MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la Convention MLC.

**Art. 2.7.7.11. Contribution à l'OFEAN**

§ 1er. Une contribution est due à l'OFEAN en vue de couvrir ses frais de création, de personnel et de fonctionnement.

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

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

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

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

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

La contribution annuelle des exploitants est de minimum 25 euros et de maximum 1.500 euros par navire belge de mer dont ils sont exploitants.

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

(250.000 – BE)/AN où

BE = contribution totale des exploitants de navires de mer belges visée au paragraphe 2, alinéa 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 8. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken volgt de FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee die is ontwikkeld uit hoofde van artikel 4, c), van de EMSA-Verordening. Onderzoekers van de FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is teneinde de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

§ 9. De FOSO vangt het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk aan, en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.

**Art. 2.7.7.10. Betrokkenheid van zeevarenden**

Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel 2.7.7.8, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie het MLC-Verdrag van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van het MLC-Verdrag.

**Art. 2.7.7.11. De FOSO-bijdrage**

§ 1. Met het oog op de dekking van oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO is aan de FOSO een bijdrage verschuldigd.

De bijdrage bedoeld in het eerste lid is verschuldigd door de exploitanten van Belgische zeeschepen en door de exploitanten van vreemde zeeschepen die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aanlopen.

§ 2. De bijdrage van de exploitanten van een Belgisch zeeschip is elk kalenderjaar verschuldigd.

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

De bijdrage van de exploitanten bedraagt 0,013 euro per brutotonnenmaat van het Belgisch zeeschip waarvan zij de exploitant zijn op 1 januari van het kalenderjaar waarin de jaarlijkse bijdrage verschuldigd is.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten bedoeld in het eerste lid wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig cent is. Het bedrag wordt naar onder op de euro afgerond als dit gedeelte minder is dan vijftig cent.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten bedraagt minimaal 25 euro en maximaal 1.500 euro per Belgisch zeeschip waarvan zij exploitant zijn.

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

(250.000 – BE)/JA waarbij

BE = totale bijdrage van exploitanten van Belgische zeeschepen bedoeld in § 2, derde lid.

JA = totaal aantal aanlopen van vreemde zeeschepen in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge in de periode van 1 oktober van het vorige kalenderjaar tot 30 september van het lopende kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is.

De bijdrage is hoofdelijk verschuldigd door de exploitanten van het zeeschip onder vreemde vlag.

§ 4. De bedragen bedoeld in paragraaf 2, derde en vijfde lid, en in paragraaf 3, worden jaarlijks geïndexeerd volgens de volgende formule :

Bedrag vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag wordt aangepast overeenkomstig het eerste lid.

Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de gezondheidsindex van november 2016.

Het bekomen resultaat voor de bedragen bedoeld in paragraaf 2, vijfde lid, en paragraaf 3, wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

§ 5. De FOSO is belast met de inning van de bijdragen bedoeld in de paragrafen 2 en 3.

De FOSO zendt de aanslagen voor de inning van de bijdrage bedoeld in het eerste lid aan de bijdrageplichtigen toe vanaf 1 oktober van het kalenderjaar waarin de bijdrage verschuldigd is. De bijdrage is uitvoerbaar binnen 30 dagen na het verzenden van de aanslag door de FOSO.

En vue de la perception des contributions visées au paragraphe 3, le ministre compétent pour la mobilité maritime peut conclure un accord de coopération avec l'autorité du port concernée.

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

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

**Art. 2.7.7.12. Rapport annuel**

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, l'OFEAN remet un rapport annuel au ministre compétent pour la mobilité maritime, à la Chambre des représentants et aux parlements des Régions dans lequel il rend compte de son fonctionnement et des enquêtes de sécurité qu'il a effectuées l'année précédente, des recommandations de sécurité qui ont été formulées et des mesures correctives qui ont été prises à la suite de recommandations de sécurité antérieures.

L'OFEAN met ce rapport annuel à la disposition du public par voie électronique.

**Art. 2.7.7.13. Obligations de déclaration**

§ 1er. Le MIK, toute autorité et tout membre du personnel d'une autorité qui, dans l'exercice de ses fonctions, a connaissance d'un accident de navigation ou d'un incident, en informe immédiatement l'OFEAN et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire de mer belge, le capitaine, le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant de ce navire de mer le notifie immédiatement à l'OFEAN et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire de mer belge et d'autres navires, l'OFEAN le notifie immédiatement à l'Etat du pavillon de l'autre navire de mer impliqué dans l'accident de navigation.

§ 3. Si l'OFEAN effectue une enquête de sécurité sur un accident de navigation ou un incident, il le notifie immédiatement aux organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

**Art. 2.7.7.14. Coopération avec d'autres organismes d'enquête**

§ 1er. Si, conformément à l'article 2.7.7.9, l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, l'OFEAN peut autoriser à la demande d'un organisme d'enquête d'un Etat ayant d'importants intérêts en jeu qu'un ou plusieurs représentants de l'organisme d'enquête compétent y participent. L'OFEAN peut adresser une requête pareille aux organismes d'enquête compétents responsables de l'enquête de sécurité, si la Belgique est un Etat ayant d'importants intérêts en jeu.

Les représentants visés à l'alinéa 1er peuvent se faire assister par des experts.

Les représentants et experts visés aux alinéas 1er et 2 ont accès aux données et informations recueillies lors de l'enquête de sécurité, à condition qu'ils s'engagent à être discrets et qu'ils ne soient pas tenus dans les Etats ou pays qu'ils représentent d'accorder une plus grande publicité aux données que celle prévue par le présent titre. Ils fournissent à l'OFEAN toutes les informations pertinentes qu'ils ont en leur possession.

§ 2. L'OFEAN peut participer à une enquête de sécurité effectuée en dehors de la Belgique par un organisme d'enquête compétent.

**Art. 2.7.7.15. Gestion des biens concernés**

L'OFEAN fixe, le cas échéant en concertation avec le juge d'instruction saisi, les modalités pour :

1° la mise à disposition et la conservation, ou non, par l'OFEAN des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident pour la durée de l'enquête de sécurité ou aussi longtemps que l'OFEAN, visé à l'article 2.7.7.6, § 2, le juge nécessaire;

2° la conservation des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

Met het oog op de inning van de bijdragen bedoeld in paragraaf 3 kan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit met het betrokken havenbestuur een samenwerkingsovereenkomst sluiten.

§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt elk schip/haven raakvlak als een aanloop van een haven beschouwd.

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

**Art. 2.7.7.12. Jaarverslag**

Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de FOSO bij de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit, de Kamer van volksvertegenwoordigers en de parlementen van de Gewesten een jaarverslag in waarin verantwoording wordt afgelegd over de werking van de FOSO en over de veiligheidsonderzoeken die het voorafgaande jaar door de FOSO zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die werden gedaan en de herstelmaatregelen die werden genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.

De FOSO maakt dit jaarverslag op elektronische wijze beschikbaar voor het publiek.

**Art. 2.7.7.13. Meldingsplichten**

§ 1. Het MIK, iedere overheid en ieder personeelslid van de overheid dat in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident, meldt dit onverwijld aan de FOSO en verstrekt aan de FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch zeeschip betrokken is, meldt de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van dit zeeschip dit dadelijk aan de FOSO en verstrekt hij aan de FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

§ 2. In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch zeeschip en andere zeeschepen betrokken zijn, meldt de FOSO dit onverwijld aan de vlagstaat van het andere bij het scheepvaartongeval betrokken zeeschip.

§ 3. Indien de FOSO een veiligheidsonderzoek verricht naar een scheepvaartongeval of incident meldt de FOSO dit onverwijld aan de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben.

**Art. 2.7.7.14. Samenwerking met andere bevoegde onderzoeksinstanties**

§ 1. Indien de FOSO overeenkomstig artikel 2.7.7.9 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is, kan de FOSO op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een Staat die een aanzienlijk belang heeft toestaan dat één of meer vertegenwoordigers van deze bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen. De FOSO kan een dergelijk verzoek richten tot de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstanties, indien België een Staat is die een aanzienlijk belang heeft.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, kunnen zich door deskundigen laten bijstaan.

De vertegenwoordigers en deskundigen bedoeld in het eerste en tweede lid, hebben toegang tot de tijdens het veiligheidsonderzoek vergaarde gegevens en informatie, mits zij zich tot geheimhouding verplichten en zij in de Staten of landen die zij vertegenwoordigen, niet tot een ruimere openbaarheid van gegevens zijn gehouden dan die waarin deze titel voorziet. Zij verstrekken aan de FOSO alle relevante informatie die zij ter beschikking hebben.

§ 2. De FOSO mag deelnemen aan een veiligheidsonderzoek buiten België dat wordt ingesteld door een bevoegde onderzoeksinstantie.

**Art. 2.7.7.15. Beheer van betrokken zaken**

De FOSO bepaalt, in voorkomend geval in overleg met de aangezochte onderzoeksrechter, de nadere regels voor :

1° het al dan niet ter beschikking stellen en houden van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken door de FOSO voor de duur van het veiligheidsonderzoek of voor een duur die zo lang of zo kort is als de FOSO bedoeld in artikel 2.7.7.6, § 2, nodig oordeelt;

2° het bewaren van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

3° la restitution des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

4° la destruction des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité pour des raisons de sécurité ou de santé publique;

5° la récupération des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident en vue d'une enquête complémentaire par l'OFEAN.

Il est interdit de contaminer, d'endommager, de détruire, d'enlever, de déplacer sans l'autorisation de l'OFEAN ou de soustraire de quelque manière que ce soit à l'enquête de sécurité menée par l'OFEAN, les biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident.

**Art. 2.7.7.16. Carte de légitimation**

Le Roi détermine la forme et le contenu de la carte de légitimation des enquêteurs de l'OFEAN.

**Art. 2.7.7.17. Compétences d'enquête**

Les enquêteurs de l'OFEAN ou d'un autre organisme d'enquête compétent, auquel l'OFEAN a délégué la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'article 2.7.7.9, § 3, exercent, le cas échéant en collaboration avec les autorités responsables chargées des enquêtes judiciaires les compétences suivantes pour recevoir toutes les informations pertinentes nécessaires à la conduite de l'enquête de sécurité et sont habilités à :

1° accéder librement au lieu de l'accident de navigation ou de l'incident ainsi qu'aux établissements, aux locaux, aux pièces, au navire de mer, à son contenu et à l'épave ou autre construction compris la partie habitable d'un navire de mer, la cargaison, les équipements et les débris. L'entrée dans une habitation, à bord ou non d'un navire de mer, n'a lieu qu'avec le consentement de l'occupant ou moyennant l'autorisation préalable du juge d'instruction;

2° pénétrer, le cas échéant, à toute heure du jour ou de la nuit dans les lieux visés au 1° avec l'assistance des services de police aux conditions visées au 1°;

3° se faire accompagner par des personnes qu'ils ont désignées à cet effet;

4° effectuer un relevé immédiat des indices, des débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;

5° exiger des renseignements;

6° assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments et matières aux fins d'examen ou d'analyse;

7° demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au 6° et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;

8° consulter librement, copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les informations recueillies par le VDR, se rapportant à un navire de mer, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre personne, objet, situation ou circonstance;

9° accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;

10° accéder librement aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire de mer ou de toute autre personne concernée, et à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

11° auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité;

12° accéder librement aux registres des visites et les informations utiles détenues par état fédéral, l'Etat du pavillon, les propriétaires, les organismes agréés ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis en Belgique;

13° demander l'aide des autorités concernées de l'état fédéral, notamment les contrôleurs de la navigation et du MIK.

**Art. 2.7.7.18. Obligations de collaboration**

§ 1er. Chacun est tenu de fournir à un enquêteur, dans le délai raisonnable que celui-ci a fixé, toute collaboration que ce dernier peut raisonnablement exiger lors de l'exercice de ses compétences.

Si la personne qui communique des informations en fait la demande, celles-ci ne sont pas rendues publiques.

3° de teruggave van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

4° het vernietigen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door de FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen om redenen van veiligheid of volksgezondheid;

5° het opnieuw ter beschikking krijgen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken voor bijkomend onderzoek door de FOSO.

Het is verboden de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken te contamineren, te beschadigen, te vernietigen, te verwijderen, zonder toestemming van de FOSO te verplaatsen of op enige wijze aan het veiligheidsonderzoek door de FOSO te onttrekken.

**Art. 2.7.7.16. Legitimatiekaart**

De Koning bepaalt de vorm en inhoud van de legitimatiekaart van de onderzoekers van de FOSO.

**Art. 2.7.7.17. Onderzoeksbevoegdheden**

De onderzoekers van de FOSO en van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan zij overeenkomstig artikel 2.7.7.9, § 3, de onderzoekstaak heeft gedelegeerd hebben, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke overheden, de hiernavolgende bevoegdheden om in bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie, en zijn gemachtigd tot :

1° de vrije toegang tot de plaats van het scheepvaartongeval of incident evenals tot de inrichtingen, lokalen, vertrekken, het zeeschip, de inhoud ervan en tot het wrak of andere constructie, met inbegrip van het woongedeelte van een zeeschip, lading, uitrusting en wrakstukken. Een woning, al dan niet aan boord van een zeeschip, wordt slechts betreden met toestemming van de bewoner of mits voorafgaande machtiging van de onderzoeksrechter;

2° het zich zo nodig op elk ogenblik van de dag of nacht toegang verschaffen tot de onder 1° bedoelde plaatsen met bijstand van de politiediensten onder de onder 1° bedoelde voorwaarden;

3° het zich doen vergezellen door personen die daartoe door hen zijn aangeduid;

4° het onmiddellijk verzamelen van aanwijzingen, wrakstukken en onderdelen voor onderzoeks- en analysedoeleinden;

5° het vorderen van inlichtingen;

6° het onmiddellijk opstellen van een inventaris van bewijsmateriaal en het overgaan tot een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse;

7° het laten onderzoeken of analyseren van de onder 6° bedoelde voorwerpen en de vrije toegang tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;

8° het vrij inzien, kopiëren en gebruiken van alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR, met betrekking tot een zeeschip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid;

9° de vrije toegang tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters genomen van de lichamen van slachtoffers;

10° de vrije toegang tot de resultaten van onderzoeken van personen die bij de exploitatie van een zeeschip zijn betrokken of van andere relevante personen, en tot de resultaten van analyses van op deze personen genomen monsters;

11° het horen van getuigen in afwezigheid van personen die er belang bij zouden kunnen hebben het veiligheidsonderzoek te belemmeren;

12° de vrije toegang tot archiefgegevens en tot relevante informatie waarover federale overheden, de vlagstaat, de eigenaars, de erkende organisaties en andere betrokken partijen beschikken, voor zover deze partijen of hun vertegenwoordigers in België zijn gevestigd;

13° het beroep doen op ondersteuning door de betrokken federale overheden, waaronder de scheepvaartcontroleurs en het MIK.

**Art. 2.7.7.18. Medewerkingsplichten**

§ 1. Eenieder is verplicht aan een onderzoeker, binnen de door hem gestelde redelijke termijn, alle medewerking te verlenen die deze bij de uitoefening van zijn bevoegdheden redelijkerwijs kan vorderen.

Indien de informatieverstrekker hierom verzoekt wordt de informatie niet openbaar gemaakt.

§ 2. Les enquêteurs et les experts externes prennent les mesures nécessaires pour garantir l'anonymat des témoins d'un accident de navigation si ceux-ci en font la demande.

**Art. 2.7.7.19. Confidentialité**

§ 1er. Sans préjudice des dispositions du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE, et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, l'OFEAN s'assure que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'OFEAN ne décide qu'un intérêt public supérieur en justifie la divulgation :

1° toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'OFEAN au cours de l'enquête de sécurité;

2° documents révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;

3° les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident de navigation ou l'incident qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

§ 2. Les projets de rapport visés à l'article 2.7.7.23 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.

**Art. 2.7.7.20 Destruction ou disparition d'information**

Il est interdit, après un accident de navigation ou un incident, de détruire ou de faire disparaître des informations y relatives.

**Art. 2.7.7.21. Rapportage**

§ 1er. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu du présent titre donnent lieu à la publication d'un rapport, accessible au public via un site web, présenté selon un modèle défini par l'OFEAN et conformément au contenu défini par le Roi.

L'OFEAN peut décider qu'une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de navigation très grave ou grave, selon le cas, et dont les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs donne lieu à la publication d'un rapport simplifié, accessible au public via un site internet.

§ 2. L'OFEAN met tout en oeuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur de la navigation, les rapports visé au paragraphe 1er, y compris ses conclusions et toute recommandation de sécurité éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident de navigation ou de l'incident. S'il est impossible de présenter le rapport visé au paragraphe 1er dans ce délai, un rapport intermédiaire, accessible au public via un site web, est établi dans les douze mois qui suivent la date de l'accident de navigation.

§ 3. L'OFEAN envoie une copie du rapport, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire, visés aux paragraphes 1er et 2, à la Commission européenne, au ministre compétent pour la mobilité maritime et aux parties concernées. L'OFEAN tient compte des remarques techniques que la Commission européenne pourrait formuler sur les rapports, visés au paragraphe 1er, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité de ces rapports de la manière la mieux à même d'atteindre les objectifs visés à l'article 2.7.7.4.

**Art. 2.7.7.22. Preuve dans d'autres procédures de droit**

Les rapports de l'OFEAN 'et les recommandations de sécurité ne peuvent pas être utilisées comme preuve dans le cadre d'une procédure pénale, disciplinaire ou civile.

Un enquêteur et un expert externe ne peuvent pas être convoqués comme témoin ou expert dans le cadre d'une procédure judiciaire relative à un accident de navigation ou un incident si respectivement l'enquêteur de l'OFEAN ou l'expert externe sont associés ou ont été associé à l'enquête de sécurité.

**Art. 2.7.7.23. Recommandations de sécurité**

§ 1er. S'il y a lieu, l'OFEAN formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.

Les recommandations de sécurité formulées par l'OFEAN sont dûment prises en considération par leurs destinataires qui, le cas échéant; ces derniers assurent un suivi adéquat conformément au droit belge en vigueur, au droit de l'Union européenne et au droit international.

§ 2. De onderzoekers en de externe deskundigen nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen indien de getuigen hierom verzoeken.

**Art. 2.7.7.19. Vertrouwelijkheid**

§ 1. Onverminderd de bepalingen van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van de richtlijn 95/46/EG, en van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, zorgt de FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de FOSO beslist dat met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend :

1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de FOSO in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;

2° documenten die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;

3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

§ 2. De ontwerprapporten bedoeld in artikel 2.7.7.23 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door de FOSO zijn niet openbaar.

**Art. 2.7.7.20. Vernietiging of verdwijning van informatie**

Het is verboden om na een scheepvaartongeval of incident desbetreffende informatie te vernietigen of te laten verdwijnen.

**Art. 2.7.7.21. Verslaggeving**

§ 1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze titel wordt verricht, wordt in de door de FOSO bepaalde vorm en overeenkomstig de door de Koning bepaalde inhoud een verslag bekendgemaakt, dat via een website toegankelijk is voor het publiek.

De FOSO kan over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig dan wel ernstig scheepvaartongeval waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige scheepvaartongevallen of incidenten, besluiten om een vereenvoudigd verslag bekend te maken, dat via een website toegankelijk is voor het publiek.

§ 2. De FOSO doet al het mogelijke om de in paragraaf 1 bedoelde verslagen, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele veiligheidsaanbevelingen, binnen twaalf maanden vanaf de dag van het scheepvaartongeval of incident voor het publiek beschikbaar te maken, en met name voor de scheepvaartsector. Indien het niet mogelijk is het verslag bedoeld in paragraaf 1 binnen die termijn beschikbaar te maken, wordt binnen twaalf maanden na de dag van het scheepvaartongeval een tussentijds verslag opgesteld, dat via een website toegankelijk is voor het publiek.

§ 3. De FOSO zendt aan de Europese Commissie, aan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit en aan de betrokken partijen een afschrift toe van het verslag, het vereenvoudigde verslag of het tussentijdse verslag, bedoeld in de paragrafen 1 en 2. Ter verbetering van de kwaliteit van de in paragraaf 1 bedoelde verslagen op de wijze die het meest geschikt is ten einde de in artikel 2.7.7.4 bedoelde doelstellingen te verwezenlijken, houdt de FOSO, ongeacht de bevindingen ten gronde, rekening met de desgevallend door de Commissie bij deze verslagen gemaakte technische opmerkingen.

**Art. 2.7.7.22. Bewijs in andere rechtsprocedures**

De verslagen van de FOSO en de veiligheidsaanbevelingen kunnen niet als bewijs worden gebruikt in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure.

Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure betreffende een scheepvaartongeval of incident bij het veiligheidsonderzoek waarvan de onderzoeker van de FOSO respectievelijk de externe deskundige betrokken zijn of geweest zijn.

**Art. 2.7.7.23. Veiligheidsaanbevelingen**

§ 1. De FOSO doet, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

Met de veiligheidsaanbevelingen van de FOSO wordt op passende wijze rekening gehouden door degenen aan wie zij gericht deze laatsten geven er, waar nodig, een passend gevolg aan overeenkomstig het Belgisch recht, het recht van de Europese Unie en het internationaal recht.

§ 2. En aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident de navigation ou d'un incident.

**Art. 2.7.7.24. Information de la Commission européenne**

§ 1er. Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'OFEAN, s'il estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau de l'Union européenne pour prévenir d'autres accidents de navigation, informe sans tarder la Commission européenne, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.

§ 2. L'OFEAN notifie à la Commission européenne les accidents de navigation et incidents en respectant le modèle défini par le Roi. L'OFEAN communique en outre à la Commission européenne les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP.

**Art. 2.7.7.25. Traitement équitable des marins**

Conformément à la législation en vigueur, il est tenu compte, en cas d'accident de navigation ou d'incident, des dispositions pertinentes des Directives de l'OMI sur le traitement équitable des marins en cas d'accident de mer.

LIVRE 3. — NAVIGATION INTERIEURE

Titre 1er. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Art. 3.1.1.1. Champs d'application**

Les dispositions de la présente partie sont applicables aux bateaux de navigation intérieure et au transport par bateau de navigation intérieure.

**Art. 3.1.1.2. Gestion**

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° « propriétaire de navire » : la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire;

2° « exploitant » :celui qui en tant que propriétaire, usufruitier affréteur coque nue ou acquéreur en location-vente a le pouvoir économique sur le bateau de navigation intérieure;

3° « pouvoir économique » : l'utilisation ou l'exploitation par soi-même ou pour son propre compte du bateau de navigation intérieure, où celui qui a le pouvoir économique couvre tous les frais et risques liés à l'utilisation ou l'exploitation du bateau de navigation intérieure; le pouvoir économique ne comporte pas le droit de transfert de propriété d'un navire, ni l'établissement de quelconque droit réel sur le navire;

4° « copropriété quirataire » : la propriété d'un navire qui appartient de façon indivise à diverses personnes qui possèdent chacune une ou plusieurs quirats;

5° « copropriétaire quirataire» : tout propriétaire d'un navire en copropriété quirataire;

6° « quirat » : la plus petite part d'une copropriété quirataire appartenant à un copropriétaire quirataire.

**Art. 3.1.1.3. Personnes embarquées**

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° « batelier » : le membre d'équipage qui est qualifié pour conduire un bateau de navigation intérieure et pour prendre la responsabilité générale à bord;

2° « membre d'équipage » : toute personne qui en vue de l'exploitation d'un bateau de navigation intérieure effectue des activités à bord ou qui est prévu à cet effet;

3° « équipage » : l'ensemble des membres d'équipage;

4° « personnel de bord » : toutes les personnes travaillant à bord d'un bateau à passagers qui ne font pas partie de l'équipage;

5° « passager clandestin » : toute personne qui se trouve sans autorisation du batelier à bord d'un bateau de navigation intérieure;

6° « passager » : toute personne qui se trouve à bord d'un bateau de navigation intérieure, qui ne fait pas partie de l'équipage ou du personnel de bord et sans être passager clandestin;

7° « personne embarquée » : tout membre d'équipage, tout membre de personnel de bord, tout passager et tout passager clandestin.

§ 2. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval of incident bepaald of de schuldvraag beantwoord.

**Art. 2.7.7.24. Informatieverstrekking aan de Europese Commissie**

§ 1. Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te geven, brengt de FOSO, ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek, de Europese Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op het niveau van de Europese Unie dringende maatregelen moeten worden genomen ten einde het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

§ 2. De FOSO brengt de Europese Commissie op de hoogte van scheepvaartongevallen en incidenten in de door de Koning beschreven vorm. De FOSO verstrekt de Europese Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

**Art. 2.7.7.25. Billijke behandeling van zeelieden**

Overeenkomstig de toepasselijke wetgeving wordt in het geval van een scheepvaartongeval of incident rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

BOEK 3. — BINNENVAART

Titel 1. — Algemene Bepalingen

**Art. 3.1.1.1. Toepassingsgebied**

De bepalingen van dit deel zijn van toepassing op binnenschepen en op het vervoer met binnenschepen.

**Art. 3.1.1.2. Beheer**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "scheepseigenaar" : de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip;

2° "exploitant" : degene die als eigenaar, vruchtgebruiker rompbevrachter of huurkoper het economisch zeggenschap heeft over het binnenschip;

3° "economisch zeggenschap" : het zelf of voor eigen rekening gebruiken of exploiteren van het binnenschip, waarbij diegene op wie het economisch zeggenschap rust, instaat voor alle kosten en risico's verband houdende met het gebruik of de exploitatie van het binnenschip; het economisch zeggenschap omvat niet mede het recht tot overdracht van de eigendom van het schip noch tot het vestigen van enig zakelijk recht op het schip;

4° "scheepsmede-eigendom" : de eigendom van een schip dat onverdeeld toebehoort aan verscheidene personen die elk één of meer scheepsaandelen bezitten;

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

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

**Art. 3.1.1.3. Opvarenden**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "schipper" : het bemanningslid dat gekwalificeerd is om een binnenschip te besturen en om aan boord de algemene verantwoordelijkheid te dragen;

2° "bemanningslid" : elke persoon die met het oog op de bediening van een binnenschip werkzaamheden aan boord uitvoert of daartoe is voorzien;

3° "bemanning" : alle bemanningsleden;

4° "boordpersoneel" : alle werkzame personen aan boord van een passagiersschip die niet tot de bemanning behoren;

5° "verstekeling" : elke persoon die zich zonder toelating van de schipper aan boord van een binnenschip bevindt;

6° "passagier" : elke persoon die zich aan boord van een binnenschip bevindt zonder deel uit te maken van de bemanning of het boordpersoneel noch verstekeling te zijn;

7° "opvarende" : elk bemanningslid, elk lid van het boordpersoneel, elke passagier en elke verstekeling.

§ 2. Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° déclarer inapplicables les dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution pour des bateliers, membres d'équipage, personnel de bord, passagers clandestins, passagers ou personnes embarquées;

2° définir de manière plus précise ou, le cas échéant en vue de l'application des dispositions indiquées, de manière dérogatoire les notions de batelier, membre d'équipage, personnel de bord, passager clandestin, passager ou personne embarquée.

**Art. 3.1.1.4. Affrètements**

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° « contrat d'affrètement » : un contrat, dans lequel l'une des parties, le fréteur, met à disposition à titre onéreux, avec un transfert du pouvoir économique ou non, le bateau de navigation intérieure ou une partie de celui-ci, à l'autre partie, l'affréteur;

2° « contrat d'affrètement coque nue » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du bateau de navigation intérieure sans équipage, et lui cède la pouvoir économique;

3° « location-vente » : l'accord dans lequel une partie, ledit acquéreur en location-vente, après paiement en deux ou plusieurs tranches du prix location-vente convenu à l'autre partie, ledit cédant en location-vente, s'acquiert le droit de propriété sur le bateau de navigation intérieure et en attendant loue le bateau de navigation intérieure et exerce le pouvoir économique sur ce bateau de navigation intérieure.

TITRE 2. — BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE

CHAPITRE 1er. — *Immatriculation et publicité*

*Section 1re.* — Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

**Art. 3.2.1.1. Certificat d'immatriculation**

§ 1er. Le certificat d'immatriculation est délivré par le Registre naval belge.

Il est valable de manière illimitée et peut uniquement être retiré dans les cas prévus au paragraphe 3, 1°.

§ 2. Le certificat d'immatriculation doit être conservé à bord et produit à toute réquisition des autorités compétentes.

§ 3. Le Roi détermine:

1° les cas dans lesquels le certificat d'immatriculation cesse d'être valable ou peut être retiré d'office;

2° les obligations liées à la possession du certificat d'immatriculation;

3° la redevance due pour la délivrance du certificat d'immatriculation;

4° la forme et la déliverance du certificat d'immatriculation.

**Art. 3.2.1.2. Immatriculation**

Le Roi :

1° détermine les bateaux de navigation intérieure qui doivent ou peuvent être immatriculés ainsi que les conditions auxquelles les bateaux de navigation intérieure, leur propriétaire ou leur exploitant doivent préalablement satisfaire à cet effet; dans ce contexte, des conditions de nationalité, de domicile, de résidence ou d'établissement du siège principal, ainsi que de composition du capital social ou des organes des associations ou sociétés peuvent en particulier être prescrites;

2° fixe la forme et la teneur de la demande à déposer auprès du Registre naval belge en vue de l'immatriculation;

3° indique les documents qui doivent être annexés à la demande ou dont la production peut être exigée à l'occasion de l'examen de celle-ci;

4° peut déterminer que le Registre naval belge doit noter sur le document d'enregistrement le numéro sous lequel le bateau de navigation intérieure est immatriculé ainsi que la date de l'immatriculation;

5° désigne les personnes qui sont tenues ou habilitées à déposer la demande et fixe un délai à cet effet;

6° fixe le délai dans lequel la demande doit avoir lieu;

7° détermine les documents à inscrire ou à radier.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction est considéré comme bateau dès le début de sa construction.

§ 2. De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit :

1° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor aangeduide schippers, bemanningsleden, boordpersoneel, verstekelingen, passagiers of opvarenden buiten toepassing verklaren;

2° de begrippen schippers, bemanningsleden, boordpersoneel, verstekelingen, passagiers of opvarenden nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van aangeduide bepalingen, afwijkend omschrijven.

**Art. 3.1.1.4. Bevrachtingen**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "bevrachtingsovereenkomst" : een overeenkomst, waarbij tegen vergoeding de ene partij, de vervrachter genaamd, al dan niet met overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip of een bestanddeel daarvan aan een andere partij, de bevrachter genaamd, ter beschikking stelt;

2° "rompbevrachtingsovereenkomst" : de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter met overdracht van het economisch zeggenschap het binnenschip ter beschikking stelt van de bevrachter;

3° "huurkoop" : de overeenkomst waarbij de ene partij, de huurkoper genaamd, na betaling in twee of meerdere termijnen van de overeengekomen huurkoopprijs aan de andere partij, de huurverkoper genaamd, het eigendomsrecht over het binnenschip verwerft en in afwachting daarvan het binnenschip huurt en daar het economisch zeggenschap over uitoefent.

TITEL 2. — BINNENSCHEPEN

HOOFDSTUK 1. — *Teboekstelling en openbaarheid*

*Afdeling 1.* — Teboekstelling van binnenschepen

**Art. 3.2.1.1. Certificaat van teboekstelling**

§ 1. Het certificaat van teboekstelling wordt uitgereikt door het Belgisch Scheepsregister.

Het is onbeperkt geldig en kan enkel worden ingetrokken in de gevallen voorzien in paragraaf 3, 1°.

§ 2. Het certificaat van teboekstelling moet aan boord worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden worden vertoond.

§ 3. De Koning bepaalt :

1° de gevallen waarin het certificaat van teboekstelling vervalt of ambtshalve kan worden ingetrokken;

2° de verplichtingen verbonden aan het bezit van het certificaat van teboekstelling;

3° de retributie verschuldigd voor het afleveren van het certificaat van teboekstelling;

4° de vorm en de afgifte van het certificaat van teboekstelling.

**Art. 3.2.1.2. Teboekstelling**

De Koning :

1° bepaalt welke binnenschepen moeten of mogen teboekgesteld worden alsook de voorwaarden waaraan het binnenschip, zijn eigenaar of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen waarbij in het bijzonder vereisten inzake de nationaliteit, de woon- of verblijfplaats of de vestiging van de hoofdinrichting, alsook inzake de samenstelling van het maatschappelijk kapitaal of van de organen van verenigingen of vennootschappen kunnen worden opgelegd;

2° stelt de vorm en de inhoud vast van de aanvraag die bij het Belgisch Scheepsregister met het oog op de teboekstelling moet worden gedaan;

3° duidt aan welke documenten bij de aanvraag moeten worden gevoegd of waarvan de voorlegging bij het onderzoek daarvan kan worden geëist;

4° kan bepalen dat het Belgisch Scheepsregister het nummer waaronder het binnenschip is teboekgesteld en de datum van de teboekstelling moet aantekenen op het document van teboekstelling;

5° wijst de personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden om de aanvraag in te dienen en stelt daartoe een termijn vast;

6° stelt de termijn vast waarin de aanvraag moet gebeuren;

7° bepaalt welke documenten moeten worden ingeschreven of doorgehaald.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een binnenschip in aanbouw als schip beschouwd zodra de aanbouw ervan begonnen is.

**Art. 3.2.1.3. Modifications**

Le Roi détermine les modifications qui doivent être portées à la connaissance du Registre naval belge, ainsi que les modalités et le délai d'introduction de l'annonce modificative concernée.

**Art. 3.2.1.4. Radiation**

§ 1er. L'immatriculation d'un bateau de navigation intérieure peut être radiée :

1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre;

2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :

*a)* dans le cas où le bateau de navigation intérieure est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter;

*b)* dans le cas où il ne répond plus aux conditions définies par le Roi pour pouvoir être immatriculé;

3° d'office dans les autres cas que le Roi détermine.

§ 2. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le bateau de navigation intérieure et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

§ 3. Aucune radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après le jour où tous les créanciers inscrits au Registre naval belge et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Registre naval belge conformément aux modalités arrêtées par le Roi.

Ce délai n'est pas applicable en cas de radiation à la demande ou sur déclaration du propriétaire, si celui-ci produit en même temps l'accord écrit des créanciers et des tiers susvisés.

**Art. 3.2.1.5. Registres particuliers pour certains bateaux de navigation intérieure**

Le Roi peut déterminer que des bateaux de navigation intérieure spécifiés doivent ou peuvent être immatriculées dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut :

1° déterminer les conditions auxquelles le bateau de navigation intérieure, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable;

2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés.

*Section 2.* — Publicité des droits

**Art. 3.2.1.6. Champs d'application**

Les articles 2.2.1.12 à 2.2.1.28 s'appliquent par analogie aux bateaux de navigation intérieure.

CHAPITRE 2. — *Statut réel*

**Art. 3.2.2.1 Application internationale**

§ 1er. Les droits sur un bateau de navigation intérieure sont régis par :

1° faute d'inscription dans un registre d'affrètements coque nue, le droit de l'État où le le bateau de navigation intérieure est enregistré ou immatriculé;

2° faute de port d'attache, le droit de l'État où le bateau de navigation intérieur est habituellement utilisé ou, si cet État ne peut pas être déterminé, le droit de l'État où le bateau de navigation intérieure se trouve.

§ 2. Les droits sur un bateau de navigation intérieure en construction ou en transformation sont régis par le droit de l'État où le bateau de navigation intérieure est enregistré ou immatriculé et, faute d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'État où le bateau de navigation intérieure est, respectivement, construit ou transformé.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction est considéré comme bateau dès le début de sa construction.

§ 3. Le droit visé aux paragraphes précédents est le droit qui s'applique au moment où les droits sur le navire sont invoqués.

Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

§ 4. Le droit visé aux paragraphes précédents détermine en particulier :

1° le caractère mobilier ou immobilier du navire;

2° ce qui constitue un élément du navire ou un accessoire du navire;

**Art. 3.2.1.3. Wijzigingen**

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

**Art. 3.2.1.4. Doorhaling**

§ 1. De teboekstelling van een binnenschip wordt doorgehaald :

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

2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve :

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

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

3° ambtshalve in de andere gevallen die de Koning bepaalt.

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

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

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

**Art. 3.2.1.5. Bijzondere registers voor bepaalde binnenschepen**

De Koning kan bepalen dat nader aangeduide binnenschepen moeten of mogen worden teboekgesteld in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning :

1° de voorwaarden bepalen waaraan het binnenschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;

2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.

*Afdeling 2.* — Openbaarheid van rechten

**Art. 3.2.1.6. Toepassingsgebied**

De artikelen 2.2.1.12 tot en met 2.2.1.28 zijn van overeenkomstige toepassing op binnenschepen.

HOOFDSTUK 2. — *Zaakstatuut*

**Art. 3.2.2.1. Internationale toepassing**

§ 1. De rechten op een binnenschip worden beheerst door :

1° het recht van de Staat waar het binnenschip teboekgesteld is;

2° bij gebreke van teboekstelling, het recht van de Staat waar het binnenschip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, het recht van de Staat waar het binnenschip zich bevindt.

§ 2. De rechten op een binnenschip in aanbouw of in verbouwing worden beheerst door het recht van de Staat waar het binnenschip is teboekgesteld en, bij gebreke van teboekstelling, door het recht van de Staat waar het binnenschip wordt gebouwd of verbouwd.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een binnenschip in aanbouw als schip beschouwd zodra de aanbouw ervan begonnen is.

§ 3. Het in het vorige paragrafen bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het binnenschip wordt ingeroepen.

De verwerving en het verlies van rechten op een binnenschip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

§ 4. Het in de vorige paragrafen bedoelde recht bepaalt in het bijzonder :

1° of het binnenschip roerend of onroerend is;

2° wat een bestanddeel en een toebehoren van het binnenschip is;

3° quels droits peuvent exister sur un navire, et quelle est la nature et quel est le contenu de ces droits;

4° de quelle façon ces droits naissent, changent, se transmettent et s'éteignent, et quel est leur rapport réciproque;

5° les titulaires de ces droits;

6° la disponibilité de ces droits;

7° la publication et l'opposabilité de ces droits.

§ 5. Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent également aux droits sur les navires en construction ou en transformation.

**Art. 3.2.2.2. Autre réglementation**

Ne s'appliquent pas aux bateaux de navigation intérieure :

1° l'article 531 du Code civil;

2° les articles 87 et 89 du Code de droit international privé.

**Art. 3.2.2.3. Clauses dérogatoires**

Les clauses qui dérogent au présent titre sont nulles.

**Art. 3.2.2.4. Bien meuble**

Les bateaux de navigation intérieure sont meubles.

Ils ne deviennent immeubles par incorporation que s'ils deviennent des engins fixes par suite de cette incorporation.

Ils ne deviennent pas immeubles par destination.

**Art. 3.3.2.5. Manières dont on acquiert la propriété**

§ 1er. La propriété d'un bateau de navitation intérieure s'acquiert :

1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;

2° par délaissement, prise, confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.

§ 2. Un bateau de navigation intérieure immatriculé ne peut faire l'objet d'un don manuel.

§ 3. En matière de bateau de navigation intérieure immatriculé, la possession ne vaut pas titre.

Le possesseur d'un bateau de navigation intérieure non immatriculé n'acquiert des droits sur ce bateau de navigation intérieureque par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.

**Art. 3.2.2.6. Preuve de la propriété**

Sans préjudice d'autres dispositions relatives à la preuve et à l'opposabilité des actes et jugements inscrits dans un registre naval, le juge peut dans tous les cas déduire des mentions reprises en exécution des dispositions relatives à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure dans un registre naval ainsi que des documents délivrés par des autorités relativement à un bateau de navigation intérieure des présomptions de fait concernant la propriété du bateau de navigation intérieure.

**Art. 3.2.2.7. Autres droits sur des bateau de navigation intérieure**

§ 1er. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit terrestre sur des meubles peuvent être constitués sur des bateaux de navigation intérieure.

En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des bateaux de navigation intérieure.

§ 2. L'article 3.2.2.6. s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités sur des bateaux de navigation intéreure, aux droits personnels sur des navires et à la gestion nautique.

**Art. 3.2.2.8. Droits sur éléments et accessoires des navires**

Les droits sur un bateau de navigation intérieure s'étendent aux éléments du navire et, à moins de convention contraire, aux accessoires du navire.

CHAPITRE 3. — *Sûretés sur navires*

*Section 1er.* — Dispostions générales

**Art. 3.2.3.1. Application internationale**

§ 1er. Les droits de priorité, privilèges, hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière sur un bateau de navigation intérieure ou sur un bateau de navigation intérieure en construction sont régis par le droit de l'État où, respectivement, le bateau de navigation intérieure ou le bateau de navigation intérieure en construction a été enregistré.

Le droit visé à l'alinéa précédent est le droit applicable lorsque les droits sur le bateau de navigation intérieure sont invoqués. Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un bateau de navigation intérieuresont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

3° welke rechten op een binnenschip kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

4° op welke wijze die rechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

5° de titularissen van die rechten;

6° de beschikbaarheid van die rechten;

7° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die rechten.

§ 5. De paragrafen 3 en 4 zijn van overeenkomstige toepassing op rechten op binnenschepen in aanbouw of in verbouwing.

**Art. 3.2.2.2. Andere regelgeving**

Zijn niet van toepassing op binnenschepen :

1° artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek;

2° artikel 87 en 89 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

**Art. 3.2.2.3. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van deze titel zijn nietig.

**Art. 3.2.2.4. Roerend goed**

Binnenschepen zijn roerende goederen.

Zij worden alleen onroerend door incorporatie wanneer zij daardoor een vast tuig worden.

Zij worden niet onroerend door bestemming.

**Art. 3.2.2.5. Verkrijging van eigendom**

§ 1. De eigendom van een binnenschip wordt verkregen :

1° behoudens de afwijkingen bepaald in de paragrafen 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;

2° door abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en op andere wijzen, overeenkomstig bijzondere wetten.

§ 2. Een teboekgesteld binnenschip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.

§ 3. Met betrekking tot een teboekgesteld binnenschip geldt het bezit niet als titel.

De bezitter van een niet teboekgesteld binnenschip verkrijgt slechts rechten op dat binnenschip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.

**Art. 3.2.2.6. Bewijs van eigendom**

Onverminderd andere bepalingen betreffende het bewijs en betreffende de tegenstelbaarheid van in een scheepsregister ingeschreven akten en vonnissen, kan de rechter uit de ter uitvoering van de bepalingen betreffende de teboekstelling van binnenschepen in een scheepsregister opgenomen vermeldingen en uit door een overheid uitgereikte documenten betreffende een binnenschip in alle gevallen feitelijke vermoedens omtrent de eigendom van dat zeeschip afleiden.

**Art. 3.2.2.7. Andere rechten op binnenschepen**

§ 1. Op binnenschepen kunnen alle beperkte zakelijke rechten worden gevestigd die naar landrecht kunnen worden gevestigd op roerende goederen.

Bovendien kan op binnenschepen een recht van bewoning worden gevestigd.

§ 2. Artikel 3.2.2.6 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten op binnenschepen, persoonlijke rechten op schepen en het rederschap van overeenkomstige toepassing.

**Art. 3.2.2.8. Rechten op scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren**

De rechten op een binnenschip strekken zich uit tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren.

HOOFDSTUK 3. — *Scheepszekerheidsrechten*

*Afdeling 1.* — Algemene bepalingen

**Art. 3.2.3.1. Internationale toepassing**

§ 1. Voorrangsrechten, voorrechten, hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard op een binnenschip of een binnenschip in aanbouw worden beheerst door het recht van de Staat waar het binnenschip respectievelijk het binnenschip in aanbouw is geregistreerd.

Het in het vorige lid bedoelde recht is het recht dat geldt op het ogenblik waarop de rechten op het binnenschip wordt ingeroepen. De verwerving en het verlies van rechten op een binnenschip worden evenwel beheerst door het recht dat geldt op het ogenblik waarop de handelingen of feiten die worden ingeroepen als grond van verwerving of verlies van die rechten zich voordoen.

Le droit visé aux alinéas précédents règle notamment :

1° les sûretés visées à l'alinéa 1er qui peuvent grever un bateau de navigation intérieure, un bateau de navigation intérieure en construction ou un bateau de navigation intérieure en transformation, ainsi que la nature et le contenu de ces sûretés;

2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent, et leurs rapports mutuels;

3° les titulaires de ces sûretés;

4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;

5° leurs rangs respectifs, sans préjudice du paragraphe 2.

§ 2. L'opposabilité aux tiers des droits de rétention sur navires est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel bateau de navigation intérieure, bateau de navigation intérieureen construction ou le bateau de navigation intérieure en transformation se trouve lorsque ces droits sont invoqués.

§ 3. La procédure relative à l'exercice des sûretés sur navires est régie par le droit de l'État du tribunal devant lequel elle est menée.

§ 4. Pour l'application du présent article, le bateau de navigation intérieure est considéré comme bateau dès le début de sa construction.

**Art. 3.2.3.2. Interprétation**

Les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires et les droits de rétention sur navires sont interprétés de manière restrictive.

**Art. 3.2.3.3. Autre réglementation**

§ 1er. La présente section s'applique sans préjudice :

1° du Règlement (UE) 2015/848 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2015 relatif aux procédures d'insolvabilité (refonte);

2° de l'article 119 du Code de droit international privé.

§ 2. Sauf dérogation expresse, la loi hypothécaire ne s'applique pas aux sûretés sur navires.

**Art. 3.2.3.4. Clauses dérogatoires**

Sauf exception expresse, les clauses qui dérogent au présent chapitre sont nulles.

**Art. 3.2.3.5. Types de sûretés sur navires**

§ 1er. Sans préjudice d'une clause de réserve de propriété, les droits de priorité entre les créanciers d'un bateau de navigation intérieure, un bateau de navigation intérieure en construction ou un bateau de navigation intérieure en transformation résultent exclusivement de sûretés sur navires ou d'un gage visé au paragraphe 2.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction ou en transformation est considéré comme un bateau de navigation intérieure dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

§ 2. Seul un bateau de navigation intérieure non enregistré peut faire l'objet d'un gage au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

**Art. 3.2.3.6. Naissance et preuve des droits de priorité sur navires et des privilèges sur navires**

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires résultent de la loi et sont attachés à la qualité de la créance. Ils ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

**Art. 3.2.3.7. Qualité du débiteur**

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires s'établissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit l'exploitant du bateau de navigation intérieure, du bateau de navigation intérieure en construction ou du bateau de navigation intérieure en transformation, soit employeur du membre d'équipage concerné.

Toutefois, lorsque le débiteur s'est trouvé désaisi du bateau de navigation intérieure par un acte illicite et que le créancier ou son successeur n'est pas de bonne foi, aucun droit de priorité sur navire ou privilège sur navire ne peut être exercé.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction ou en transformation est considéré comme bateau de navigation intérieure dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

Het in de vorige leden bedoelde recht regelt in het bijzonder :

1° welke van de in het eerste lid bedoelde zekerheidsrechten op een binnenschip of een binnenschip in aanbouw of in verbouwing kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van die rechten zijn;

2° op welke wijze die zekerheidsrechten ontstaan, wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is;

3° de titularissen van die zekerheidsrechten;

4° de openbaarmaking en de tegenstelbaarheid van die zekerheidsrechten;

5° onverminderd van paragraaf 2, hun onderlinge rang.

§ 2. De tegenstelbaarheid aan derden van scheepsretentierechten wordt beheerst door het recht van de Staat op het grondgebied waarvan het binnenschip, of het binnenschip in aanbouw of in verbouwing, zich bevindt op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 3. De rechtspleging ter zake van de uitoefening van scheepszekerheidsrechten wordt beheerst door het recht van de Staat voor de rechtbank waarvan zij wordt gevoerd.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel wordt een binnenschip als schip beschouwd zodra de aanbouw ervan begonnen is.

**Art. 3.2.3.2. Uitlegging**

De scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten en scheepsretentierechten worden uitgelegd in beperkende zin.

**Art. 3.2.3.3. Andere regelgeving**

§ 1. Deze afdeling geldt onverminderd :

1° Verordening (EU) 2015/848 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2015 betreffende insolventieprocedures (herschikking);

2° artikel 119 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijking is de Hypotheekwet niet van toepassing op scheepszekerheidsrechten.

**Art. 3.2.3.4. Afwijkende bedingen**

Behoudens uitdrukkelijke uitzondering, zijn bedingen die van dit hoofdstuk afwijken nietig.

**Art. 3.2.3.5. Soorten zekerheden op schepen**

§ 1. Onverminderd een beding van eigendomsvoorbehoud, vloeit voorrang tussen de schuldeisers van een binnenschip of een binnenschip in aanbouw of in verbouwing uitsluitend voort uit scheepszekerheidsrechten of uit een pandrecht bedoeld in paragraaf 2.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een binnenschip in aanbouw of in verbouwing als binnenschip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

§ 2. Uitsluitend een niet-geregistreerd binnenschip kan het voorwerp zijn van een pandrecht in de zin van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

**Art. 3.2.3.6. Ontstaan en bewijs van scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten**

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet en zijn verbonden aan de aard van de schuldvordering. Zij zijn aan geen formaliteit en aan geen bijzonder bewijsvoorschrift onderworpen.

**Art. 3.2.3.7. Hoedanigheid van de schuldenaar**

Scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten ontstaan wanneer de schuldenaar hetzij eigenaar, hetzij mede-eigenaar, hetzij exploitant van het binnenschip of het binnenschip in aanbouw of in verbouwing, hetzij werkgever van het betrokken bemanningslid is.

Indien de schuldenaar evenwel buiten het bezit van het binnenschip is gesteld door een onrechtmatige daad en de schuldeiser of zijn rechtsopvolger niet te goeder trouw is, kan geen scheepsvoorrangsrecht of scheepsvoorrecht worden uitgeoefend.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een binnenschip in aanbouw of in verbouwing als binnenschip beschouwd zodra de bouwovereenkomst respectievelijk de verbouwingsovereenkomst is ondertekend.

**Art. 3.2.3.8. Cession et subrogation**

La cession d'une créance assortie d'un droit de priorité sur navire ou d'un privilège sur navire, ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, entraîne la cession du droit de priorité sur navire ou du privilège sur navire.

**Art. 3.2.3.9. Droit de suite**

§ 1er. Les sûretés sur navires suivent le bateau de navigation intérieure, nonobstant tout changement de propriété, ou d'immatriculation.

§ 2. 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 le bateau de navigation intérieure grevé.

**Art. 3.2.3.10. Causes d'extinction de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires**

Les privilèges sur navires et les hypothèques sur navires s'éteignent :

1° par l'extinction de l'obligation principale;

2° par la renonciation du créancier;

3° par la vente forcée du bateau de navigation intérieure;

4° par l'aliénation volontaire du bateau de navigation intérieure, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions visées aux articles 3.2.3.19 et 3.2.3.44.

*Section 2.* — Droits de priorité sur navires

**Art. 3.2.3.11. Frais visés par un droit de priorité sur navire**

§ 1er. En cas de saisie-exécution sur bateau de navigation intérieure, les frais de justice dus à l'autorité et les frais de garde et de conservation exposés dans le dernier port, ainsi que les éventuels frais dus à une autorité indiqués le cas échéant par le législateur régional ou communautaire compétent sont réglés sur le produit de la vente par préférence à toute autre créance, pourvu que ces frais de justice et ces frais :

1° aient été exposés à partir du commandement de payer, sauf en cas de transformation de saisie conservatoire, auquel cas les frais exposés à partir de cette dernière saisie seront pris en compte;

2° aient été liés au bateau de navigation intérieure saisi;

3° aient été exposés dans l'intérêt commun des créanciers; et

4° aient été nécessaires en vue de la vente, de la détermination du rang et du partage du produit de la vente.

§ 2. Peuvent notamment être visés par les frais au premier paragraphe :

1° les frais de la première saisie conservatoire sur le bateau de navigation intérieure concerné;

2° les frais de séquestre judiciaire;

3° les frais d'assistance, d'entretien et de réparation du bateau de navigation intérieure concerné;

4° les frais de livraison des biens de consommation en vue du séjour dans le port;

5° les sommes dues au batelier et aux membres de l'équipage, liées à leurs activités à bord du bateau de navigation intérieure concerné dans le port, en ce compris les remboursements dus à ces personnes des frais visés au présent paragraphe et des frais de rapatriement;

6° les frais de placement à bord, dans le port, de personnes en remplacement du capitaine ou de l'équipage et en vue de la garde du bateau de navigation intérieure ou de l'exécution de manœuvres;

7° les primes d'assurance pour la période du séjour dans le port jusqu'à la vente forcée.

§ 3. Ne sont en aucun cas visés par les frais au premier alinéa :

1° les frais de saisie conservatoire levée;

2° les frais de saisie conservatoire pratiquée après la première saisie conservatoire;

3° les frais exposés en vue de l'obtention d'un titre exécutoire;

4° les frais relatifs aux accessoires du navire ne se trouvant plus à bord, sauf lorsqu'ils ont été exposés dans le cadre de l'entretien ou de la réparation du navire;

5° les frais exposés en vue de l'usage du bateau de navigation intérieure après la vente forcée;

**Art. 3.2.3.8. Overdracht en subrogatie**

De overdracht van een schuldvordering waaraan een scheepsvoorrangsrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden of de subrogatie in de rechten van de houder van een dergelijke vordering heeft de overdracht van het scheepsvoorrangsrecht respectievelijk het scheepsvoorrecht tot gevolg.

**Art. 3.2.3.9. Volgrecht**

§ 1. De scheepszekerheidsrechten volgen het binnenschip, ook in geval van verandering van eigendom of teboekstelling.

§ 2. Indien de derde-bezitter 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 binnenschip te doen verkopen.

**Art. 3.2.3.10. Oorzaken van tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken**

De scheepsvoorrechten en de scheepshypotheken gaan teniet :

1° door het tenietgaan van de hoofdverbintenis;

2° door afstand door de schuldeiser;

3° door de gedwongen verkoop van het binnenschip;

4° door de vrijwillige vervreemding van het binnenschip, gevolgd door de vervulling van de formaliteiten en voorwaarden bedoeld in de artikelen 3.2.3.19 respectievelijk 3.2.3.44.

*Afdeling 2.* — Scheepsvoorrangsrechten

**Art. 3.2.3.11 Kosten waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt**

§ 1. In geval van uitvoerend beslag op een binnenschip worden de aan de overheid verschuldigde gerechtskosten en de in de laatste haven gemaakte kosten van bewaking en behoud, evenals de desgevallend door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever aangewezen aan de overheid verschuldigde kosten, uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, op voorwaarde dat deze gerechtskosten en kosten :

1° werden gemaakt vanaf het bevel tot betaling, tenzij in geval van omzetting van een bewarend beslag, in welk geval de kosten vanaf dat laatste beslag in aanmerking komen;

2° betrekking hadden op het in beslag genomen binnenschip;

3° werden gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers; en

4° noodzakelijk waren met het oog op de verkoop, de rangregeling en de verdeling van de opbrengst.

§ 2. Onder de in de eerste paragraaf bedoelde kosten kunnen onder meer vallen :

1° de kosten van het eerste bewarend beslag op het betrokken binnenschip;

2° de kosten van een gerechtelijk sekwester;

3° de kosten van berging, onderhoud en herstelling van het betrokken binnenschip;

4° de kosten van de levering van verbruiksgoederen met het oog op het verblijf in de haven;

5° de bedragen die aan de schipper en de bemanningsleden verschuldigd zijn in verband met hun werkzaamheden aan boord van het betrokken binnenschip in de haven, met inbegrip van de aan deze personen verschuldigde terugbetalingen van in deze paragraaf bedoelde kosten en van repatriëringskosten;

6° de kosten van het in de haven aan boord plaatsen van personen ter vervanging van de kapitein of de bemanning en teneinde het binnenschip te bewaken of manoeuvres uit te voeren;

7° de verzekeringspremies voor de periode van het verblijf in de haven tot aan de gedwongen verkoop.

§ 3. Onder de in de eerste paragraaf bedoelde kosten vallen in geen geval :

1° de kosten van een opgeheven bewarend beslag;

2° de kosten van een bewarend beslag gelegd na het eerste bewarend beslag;

3° de kosten om een uitvoerbare titel te bekomen;

4° de kosten in verband met scheepstoebehoren dat zich niet meer aan boord bevindt, tenzij wanneer deze werden gemaakt in het raam van onderhoud of herstelling van het schip;

5° de kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het binnenschip na de gedwongen verkoop;

6° les primes d'assurance pour la période après la vente forcée.

**Art. 3.2.3.12. Rang**

Les créances visées par le droit de priorité sur navire sont de rang égal et payées au marc le franc.

CHAPITRE 3. — *Privilèges sur navires*

**Art. 3.2.3.13. Notion**

Dans le présent chapitre, l'on entend par « voyage » tout déplacement d'un navire entre deux ports.

**Art. 3.2.3.14. Créances visées par un privilège sur navire**

§ 1er. Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le bateau de navigation intérieure et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 3.2.2.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes :

1° les créances du batelier et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du bateau de navigation intérieure concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;

2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de :

*a)* la rémunération du chef d'assistance; et

*b)* la contribution du bateau de navigation intérieure en avarie commune;

3° les créances indemnisant :

*a)* le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;

*b)* le décès ou les lésions corporelles des passagers;

*c)* la perte ou le dommage à la cargaison ou aux bagages.

§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont uniquement privilégiées en principal.

**Art. 3.2.3.15. Exclusion des privilèges pour certains types de dommages**

Par dérogation à l'article 3.2.3.14, aucun privilège n'est lié aux créances qui proviennent ou résultent :

1° d'un dommage découlant du transport maritime d'hydrocarbures, d'hydrocarbures de soute ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou une autre sûreté;

2° d'un dommage provenant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

**Art. 3.2.3.16. Rang primant les hypothèques sur navires**

Les privilèges sur navires priment toujours les hypothèques sur navires, les mortgages reconnus et les charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, ainsi que le gage visé à l'article 3.2.3.5, § 2.

**Art. 3.2.3.17. Rang**

§ 1er. Les créanciers privilégiés prennent rang et sont payés conformément au rang de leur créance déterminé dans les paragraphes suivants.

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

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

§ 3. Les créances qui bénéficient du même rang en vertu du paragraphe 2 prennent rang entre elles dans l'ordre où elles sont mentionnées à l'article 3.2.3.14.

Les créances reprises sous un même numéro viennent en concurrence.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les créances visées à l'article 3.2.3.14, § 1er, 2°, dans cette catégorie, 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.

6° de verzekeringspremies voor de periode na de gedwongen verkoop.

**Art. 3.2.3.12. Onderlinge rang**

De vorderingen waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt staan in rang gelijk en worden pondspondsgewijs betaald.

HOOFDSTUK 3. — *Scheepsvoorrechten*

**Art. 3.2.3.13. Begrip**

In dit hoofdstuk wordt onder "reis" verstaan elke verplaatsing van een schip tussen twee havens.

**Art. 3.2.3.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt**

§ 1. Onder voorbehoud van de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, zijn uitsluitend de volgende vorderingen bevoorrecht op het binnenschip en, behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 3.2.2.8, op het scheepstoebehoren :

1° de vorderingen van de schipper en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken binnenschip, inbegrepen deze ter vergoeding van overlijden of letselschade, voor de terugbetaling van kosten en voor repatriëringskosten;

2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van :

*a)* bergloon; en

*b)* de bijdrage van het binnenschip in averij-grosse;

3° de vorderingen tot vergoeding van :

*a)* schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen;

*b)* overlijden of letselschade van de passagiers;

*c)* verlies of beschadiging van lading of bagage.

§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.

**Art. 3.2.3.15. Uitsluiting van voorrechten voor bepaalde soorten schade**

In afwijking van artikel 3.2.3.14 is geen scheepsvoorrecht verbonden aan de vorderingen die betrekking hebben op :

1° schade in verband met het vervoer over zee van olie, bunkerolie of andere gevaarlijke of schadelijke stoffen waarvoor aan de schuldeiser een vergoeding verschuldigd is op grond van een internationaal verdrag of een nationale wet waardoor een objectieve aansprakelijkheid wordt ingevoerd alsmede een verplichte verzekering of een andere zekerheid;

2° schade als gevolg van de radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met toxische, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van hetzij nucleaire brandstof, hetzij radioactieve producten of afval.

**Art. 3.2.3.16. Rang boven scheepshypotheken**

De scheepsvoorrechten gaan altijd boven scheepshypotheken, erkende scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard en een pandrecht bedoeld in artikel 3.2.3.5, § 2.

**Art. 3.2.3.17. Onderlinge rang**

§ 1. De bevoorrechte schuldeisers worden gerangschikt en betaald volgens de door de volgende paragrafen bepaalde rang van hun schuldvordering.

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

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

§ 3. Schuldvorderingen die overeenkomstig paragraaf 2 dezelfde rang genieten, nemen onderling rang in naar de volgorde waarin zij in artikel 3.2.3.14 zijn vermeld.

De schuldvorderingen vermeld onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk.

In afwijking van het vorige lid, worden schuldvorderingen bedoeld in artikel 3.2.3.14, § 1, 2° in die categorie bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn. Schuldvorderingen die betrekking hebben op eenzelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

Pour l'application du présent paragraphe, et sauf régime contraire instauré par le législateur régional ou communautaire compétent :

1° les créances se rattachant aux impositions, aux cotisations de sécurité sociale, aux redevances ou aux perceptions ou indemnités de même nature imposées par les pouvoirs publics ou l'Union européen auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a lié, le cas échéant, un privilège sur navire, mais auxquelles aucun droit de priorité sur navire n'est lié, priment tous les autres privilèges sur navires; et

2° les demandes d'indemnisation de dommage auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a, le cas échéant, lié un privilège sur navire, sont assimilées aux créances visées à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°.

§ 4. En cas d'insuffisance du prix, les créances qui viennent au même rang sont payées au marc le franc.

**Art. 3.2.3.18. Causes d'extinction**

Sauf dans les cas visés à l'article 3.2.3.10, les privilèges sur navires s'éteignent :

1° à l'expiration du délai de déchéance d'un an;

2° par la constitution du fonds de limitation tel que visé à l'article 2.3.3.17 à l'égard des créanciers concernés et des créances concernées qui sont effectivement soumises à la limitation de responsabilité.

**Art. 3.2.3.19. Extinction par aliénation volontaire**

Les privilèges sur navires s'éteignent par l'aliénation volontaire, dans les conditions suivantes :

1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 2.2.1.13;

2° que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à au moins huit jours d'intervalle :

*a)* au *Moniteur belge*;

*b)* sur le site web du Registre naval belge;

*c)* le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi;

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

**Art. 3.2.3.20. Extinction par déchéance**

§ 1er. Le délai d'extinction visé à l'article 3.2.3.18, 1°, court :

1° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 1°, à partir du jour de la terminaison ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

2° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;

3° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;

4° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;

5° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°, b), à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

6° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°, c), à partir du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils auraient dû être délivrés;

7° pour le privilège sur navire introduit par le législateur régional ou communautaire compétent, sauf régime contraire, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée.

§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 3.2.3.18, 1°, n'éteint pas le privilège sur navire si :

1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le bateau de navigation intérieure, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou

2° avant l'expiration, le bateau de navigation intérieure fait l'objet d'une saisie-exécution; ou

3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution sur le bateau de navigation intérieure est interdit par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.

Voor de toepassing van deze paragraaf, en behoudens andersluidende regeling door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever :

1° gaan de vorderingen met betrekking tot belastingen, sociaal zekerheidsbijdragen, retributies of soortgelijke door de overheid of de Europese Unie opgelegde heffingen of vergoedingen waaraan de wet of de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever desgevallend een scheepsvoorrecht heeft verbonden maar waaraan geen scheepsvoorrangsrecht is verbonden, voor op alle andere scheepsvoorrechten; en

2° worden de vorderingen tot vergoeding van schade waaraan de wet of de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever desgevallend een scheepsvoorrecht heeft verbonden, gelijkgesteld met de in artikel 3.2.3.14, § 1, 3° bedoelde vorderingen.

§ 4. Indien de opbrengst ontoereikend is, worden de in rang gelijkstaande vorderingen betaald naar evenredigheid.

**Art. 3.2.3.18. Oorzaken van tenietgaan**

Behalve in de gevallen bedoeld in artikel 3.2.3.10, gaan de scheepsvoorrechten teniet :

1° door het verloop van een vervaltermijn van één jaar;

2° ten aanzien van de betrokken schuldeisers en de betrokken, daadwerkelijk voor beperking van aansprakelijkheid vatbare vorderingen, door de vorming van een beperkingsfonds als bedoeld in de artikelen 2. 3.3.3.17.

**Art. 3.2.3.19. Tenietgaan door vrijwillige vervreemding**

De scheepsvoorrechten gaan teniet door vrijwillige vervreemding, mits :

1° de akte van vervreemding wordt ingeschreven overeenkomstig artikel 2.2.1.13;

2° de vervreemding tweemaal en met een tussentijd van ten minste acht dagen wordt bekendgemaakt :

*a)* in het *Belgisch Staatsblad*;

*b)* op de website van het Belgisch Scheepsregister;

*c)* op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze;

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. 3.2.3.20. Tenietgaan door verval**

§ 1. De in artikel 3.2.3.18, 1°, bedoelde vervaltermijn loopt :

1° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.2.3.14, eerste lid, 1°, van de dag waarop de arbeidsovereenkomst is beëindigd of, in het geval van overlijden of letselschade, van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

2° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.2.3.14, § 1, 2°, a), van de dag waarop de verrichtingen beëindigd zijn;

3° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.2.3.14, § 1, 2°, b), van de dag waarop de bijdrage opeisbaar is;

4° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.2.3.14, § 1, 3°, a), van de dag waarop de schade veroorzaakt is;

5° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.2.3.14, § 1, 3°, b), van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;

6° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 3.2.3.14, § 1, 3°, c), van de dag waarop de lading of de bagage is of moest worden afgeleverd;

7° met betrekking tot de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, behoudens andersluidende regeling, van de dag waarop de bevoorrechte schuldvordering is ontstaan.

§ 2. Het verloop van de in artikel 3.2.3.18, 1° bedoelde vervaltermijn doet het scheepsvoorrecht niet teniet indien :

1° door een bevoorrechte schuldeiser voor de afloop ervan een bewarend beslag op het binnenschip wordt gelegd dat wordt gehandhaafd en leidt tot de gedwongen verkoop; of

2° voor de afloop ervan op het binnenschip uitvoerend beslag wordt gelegd; of

3° bewarend of uitvoerend beslag op het binnenschip wordt verhinderd door de wet, in welk geval de vervaltermijn gedurende de verhindering niet loopt.

*Section 4.* — Droits de rétention sur navires

**Art. 3.2.3.21. Autre réglementation**

Le chapitre III du titre XVII du livre III du Code civil ne s'applique pas au droit de rétention sur navire visé à l'article 3.2.3.22.

**Art. 3.2.3.22. Droit de rétention du chantier naval**

§ 1er. Sauf disposition dérogatoire, le chantier naval chargé de la construction, de l'équipement, de la transformation ou de la réparation d'un bateau de navigation intérieure dispose d'un droit de rétention sur le navire.

§ 2. Le droit de rétention sur navire octroie au chantier naval le droit de suspendre la délivrance du bateau de navigation intérieure qu'il a en sa possession et auquel sa créance se rapporte, jusqu'à ce que sa créance soit réglée.

§ 3. En cas de vente forcée du bateau de navigation intérieure après saisie, le chantier naval doit délivrer le bateau de navigation intérieure à l'acquéreur.

Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de priorité sur navire, d'un privilège sur navire, mais avant les créanciers hypothécaires.

Si le bateau de navigation intérieure auquel le droit de rétention se rapporte n'a pas été immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite alors au dépôt de l'acte concerné dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription du droit de rétention dès l'immatriculation du bateau de navigation intérieure. Dans l'attente, le dépôt entraîne la conséquence visée à l'alinéa 2. À compter du dépôt, le chantier naval a en outre priorité sur les créanciers enregistrés ultérieurement au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

§ 4. Le droit de rétention sur navire de mer s'éteint lorsque le bateau de navigation intérieure, autrement qu'à la suite d'une vente forcée, cesse d'être en la possession du chantier naval.

**Art. 3.2.3.23. Autres droits de rétention**

Aucun autre droit de rétention que celui visé à l'article 3.2.3.22 n'est opposable aux tiers.

*Section 5.* — Hypothèques sur navires

**Art. 3.2.3.24. Droit applicable**

Sous reserve de l'article 3.2.3.25, la section 5 de la chapitre 5 du livre 2 s'applique par analogie aux hypothèques sur les bateaux de navigation intérieure.

**Art. 3.2.3.25. Tribunal compétent**

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2, et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise qui exerce sa juridiction sur l'arrondissement dans lequel le créateur de l'hypothèque a situé son domicile ou siège social, est compétent.

En cas d'absence de domicile ou de siège social en Belgique, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles est compétent.

CHAPITRE 4. — *Saisie sur navire*

*Section 1re.* — Saisie conservatoire

Sous-Section 1er. — Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

**Art. 3.2.4.1. Application matérielle**

Le présent chapitre s'applique à la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure, à laquelle les dispositions directement applicables de la Convention sur la saisie des navires 1952 ne s'appliquent pas.

**Art. 3.2.4.2. Exigences de base**

Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un bateau de navigation intérieure s'il est satisfait aux exigences de base stipulées au chapitre I du titre II de la partie V du Code judiciaire.

**Art. 3.2.4.3. Procédure**

Les articles 2.2.6.2, § 3, 2.2.6.3, § 2 tot 6, 2.2.6.7, 2.2.6.8, 2.2.6.9, 2.2.6.10, 2.2.6.11, 2.2.6.12, 2.2.6.13, 2.2.6.14, 2.2.6.15, 2.2.6.16, 2.2.6.17, 2.2.6.18, 2.2.6.19 et 2.2.6.20 sont d'application par analogie à la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure.

Par dérogation à l'article 2.2.6.8, § 2, la signification de la saisie au propriétaire du navire est obligatoire.

**Art. 3.2.4.4. Saisie navigatoire**

Le juge peut régler l'exploitation du navire sans lever la saisie. Il peut à cette fin imposer par exemple une caution ou sûreté déterminée par ses soins.

*Afdeling 4.* — Scheepsretentierechten

**Art. 3.2.3.21. Andere regelgeving**

Hoofdstuk III van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek is niet op het in artikel 3.2.3.22 bedoelde scheepsretentierecht van toepassing.

**Art. 3.2.3.22. Scheepsretentierecht van de scheepswerf**

§ 1. Behoudens afwijkend beding beschikt de met de bouw, uitrusting, ombouw of herstelling van een binnenschip belaste scheepswerf over een scheepsretentierecht.

§ 2. Het scheepsretentierecht geeft de scheepswerf het recht om de afgifte van het binnenschip dat hij in zijn bezit heeft en waarop zijn schuldvordering betrekking heeft op te schorten totdat deze vordering is voldaan.

§ 3. In geval van gedwongen verkoop van het binnenschip na beslag, moet de scheepswerf het binnenschip aan de koper afgeven.

De scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven, heeft evenwel recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvoorrangsrecht, een scheepsvoorrecht zijn betaald, doch voordat de scheepshypotheekhouders worden betaald.

Is het binnenschip waarop het scheepsretentierecht betrekking heeft, niet in België teboekgesteld, dan beperkt het Belgisch Scheepsregister zich tot de neerlegging van de betrokken akte in het register van neerlegging. Het Belgisch Scheepsregister gaat alsnog tot de inschrijving van het scheepsretentierecht over zodra het binnenschip is teboekgesteld. In afwachting daarvan heeft de neerlegging het in het tweede lid bedoelde gevolg. Vanaf de neerlegging heeft de scheepswerf bovendien voorrang op de nadien geregistreerde pandhouders in de zin van titel XVII van boek III van het Burgerlijk Wetboek.

§ 4. Het scheepsretentierecht gaat teniet wanneer het binnenschip, anders dan ten gevolge van gedwongen verkoop, ophoudt zich in het bezit van de scheepswerf te bevinden.

**Art. 3.2.3.23. Andere retentierechten**

Andere retentierechten dan dit bedoeld in artikel 3.2.3.22 kunnen niet aan derden worden tegengesteld.

*Afdeling 5.* — Scheepshypotheken

**Art. 3.2.3.24. Toepasselijk recht**

Onder voorbehoud van artikel 3.2.3.25. is afdeling 5 van hoofdstuk 5 van boek 2 van overeenkomstige toepassing op hypotheken op binnenschepen.

**Art. 3.2.3.25. Bevoegde rechtbank**

In afwijking van de artikelen 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 is de ondernemingrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondisement waar de hypotheekvestiger zijn woonplaats of zijn maatschappelijke zetel heeft bevoegd.

Bij ontstentenis aan een woonplaats of een maatschappelijke zetel in België, is de ondernemingsrechtbank van Brussel bevoegd.

HOOFDSTUK 4. — *Scheepsbeslag*

*Afdeling 1.* — Bewarend beslag

Onderafdeling 1. — Bewarend beslag op binnenschepen

**Art. 3.2.4.1. Materiële toepassing**

Dit hoofdstuk is van toepassing op het bewarend beslag op binnenschepen, waarop de rechtstreeks werkende bepalingen van het Scheepsbeslagverdrag 1952 niet van toepassing zijn.

**Art. 3.2.4.2. Grondvereisten**

Op een binnenschip kan uitsluitend bewarend beslag worden gelegd indien is voldaan aan de grondvereisten bepaald in hoofdstuk I van titel II van deel V van het Gerechtelijk Wetboek.

**Art. 3.2.4.3. Procedure**

Op het bewarend beslag op binnenschepen zijn de artikelen 2.2.6.2, § 3, 2.2.6.3, § 2 tot 6, 2.2.6.7, 2.2.6.8, 2.2.6.9, 2.2.6.10, 2.2.6.11, 2.2.6.12, 2.2.6.13, 2.2.6.14, 2.2.6.15, 2.2.6.16, 2.2.6.17, 2.2.6.18, 2.2.6.19 en 2.2.6.20 van overeenkomstige toepassing.

In afwijking van artikel 2.2.6.8, § 2, is de betekening van het beslag aan de scheepseigenaar verplicht.

**Art. 3.2.4.4. Varend beslag**

De beslagrechter kan de exploitatie van het schip regelen zonder het beslag op te heffen. Te dien einde kan hij onder meer bevelen dat een door hem bepaalde borgtocht of zekerheid wordt gesteld.

*Section 2.* — Saisie conservatoire sur les biens à bord

**Art. 3.2.4.5. Droit applicable**

Les articles 2.2.6.24 et 2.2.6.25 sont d'appllication par analogie à la saisie conservatoire sur les biens à bord d'un bateau de navigation intérieure.

CHAPITRE 2. — *Saisie-exécution sur navire*

**Art. 3.2.4.6. Droit applicable**

Les articles 2.2.6.26 jà 2.2.6.68 sont d'application par analogie à la saisie-exécution sur les bateaux de navigation intérieure.

Titre 3. — Exploitants

CHAPITRE 1er. — *Dispositions générales*

*Section 1re.* — Copropriété quiratraire

**Art. 3.3.1.1. Droit applicable**

Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quiratraire des bateaux de navigation intérieure.

Par dérogation de l'article 2.3.1.11, § 4, le tribunal compétent est le tribunal de l'entreprise de Bruxelles.

*Section 2.* — Responsabilité de l'exploitant

**Art. 3.3.1.2. Autre réglementation**

La présente section s'applique sans préjudice :

1° des chapitres 3 et 4 du titre 2 du préseent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;

2° la section 2 du chapitre 3 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;

3° du titre 7 du présent livre;

4° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;

5° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;

6° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;

7° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;

8° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;

9° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relativeà la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques est s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.

**Art. 3.3.1.3. Clauses dérogatoires**

Les clauses qui dérogent à l'article 3.3.1.2 sont nulles.

**Art. 3.3.1.4. Propres faits**

Le propriétaire de navire et l'exploitant sont tenus de l'exécution des obligations qu'ils ont contractées eux-mêmes et sont responsables de leurs propres faits illicites qui causent un dommage à autrui.

**Art. 3.3.1.5 Faits du batelier**

Le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites commis par le batelier dans l'exercice de ses fonctions et qui causent à autrui un dommage.

**Art. 3.3.1.6 Faits des préposés**

§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable pour :

1° les faits illicites commis par les membres de l'équipage dans l'exercice de leur service à bord du navire qui causent à autrui un dommage;

2° les faits illicites commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage.

§ 2. Sans préjudice des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage.

L'alinéa précédent ne s'applique pas lorsque le fournisseur de services a la direction des manœuvres de navigation.

*Afdeling 2.* — Bewarend beslag op goederen aan boord

**Art. 3.2.4.5. Toepasselijk recht**

Op het bewarend beslag op goederen aan boord van een binnenschepen zijn de artikelen 2.2.6.24 en 2.2.6.25 van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 2. — *Uitvoerend scheepsbeslag*

**Art. 3.2.4.6. Toepasselijk recht**

Op het uitvoerend beslag op binnenschepen zijn de artikelen 2.2.6.26 tot en met 2.2.6.68 van overeenkomstige toepassing.

Titel 3. — Exploitanten

HOOFDSTUK 1. — *Algemene Bepalingen*

*Afdeling 1.* — Scheepsmede-eigendom

**Art. 3.3.1.1. Toepasselijk recht**

Op de mede-eigendom van binnenschepen zijn de artikelen 2.3.1.1 tot en met 2.3.1.18 van overeenkomstige toepassing.

In afwijking van artikel 2.3.1.11, § 4, is de bevoegde rechtbank de ondernemingsrechtbank van Brussel.

*Afdeling 2.* — Aansprakelijkheid van de exploitant

**Art. 3.3.1.2. Andere regelgeving**

Deze afdeling geldt onverminderd :

1° de hoofdstukken 3 en 4 van titel 2 van dit boek, in het bijzonder de bepalingen betreffende de scheepszekerheidsrechten, het scheepsbeslag en de overheidsschepen;

2° afdeling 2 van hoofdstuk 3 van deze titel, in het bijzonder de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking;

3° titel 7 van dit boek;

4° artikel 1384, lid 3 van het Burgerlijk Wetboek;

5° de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties;

6° de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten;

7° de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen;

8° de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser;

9° de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen.

Artikel 3 van de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen is mede van toepassing op openbare rechtspersonen die optreden als scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker.

**Art. 3.3.1.3. Afwijkende bedingen**

Bedingen die afwijken van artikel 3.3.1.2 zijn nietig.

**Art. 3.3.1.4. Eigen daden**

De scheepseigenaar en de exploitant staan in voor de nakoming van de door henzelf aangegane verbintenissen en zijn aansprakelijk voor hun eigen onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

**Art. 3.3.1.5. Daden van de schipper**

De scheepseigenaar is aansprakelijk voor de door de schipper binnen de uitoefening van zijn taak gestelde onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

**Art. 3.3.1.6. Daden van aangestelden**

§ 1. De scheepseigenaar is aansprakelijk voor :

1° de in de uitoefening van hun scheepsdienst gestelde onrechtmatige daden van de in zijn dienst tewerkgestelde bemanningsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend;

2° de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend.

§ 2. Onverminderd de bijzondere bepalingen betreffende de betrokken dienstverlening, is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden van de verstrekkers van loods-, sleep- en vast- en losmaakdiensten en hun personeelsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend.

Het vorige lid is niet van toepassing wanneer de dienstverstrekker de leiding van de vaarmanoeuvres heeft.

**Art. 3.3.1.7. Responsabilité après cession de propriété**

Après cession de propriété, la responsabilité continue à reposer sur celui qui était propriétaire du navire au moment où l'acte illicite a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

**Art. 3.3.1.8. Obligation** *in solidum*

Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables *in solidum*.

**Art. 3.3.1.9 Droit de recours**

Le propriétaire de navire qui a été condamné sur la base des articles 3.3.1.6 ou 3.3.1.7 peut exercer un recours contre celui qui a causé le dommage et contre l'armateur responsable, qui sont responsables *in solidum* à son égard.

CHAPITRE 2. — *Accès au transport*

**Art. 3.3.2.1. Licence d'exploitation**

Doit être pourvu d'une licence d'exploitation :

1° tout bateau de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport ou l'entreposage de marchandises, le remorquage ou le poussage de bateaux de navigation intérieure et qui appartient en pleine propriété :

*a)* à des personnes physiques qui ont leur domicile en Belgique;

*b)* à des personnes morales qui ont leur siège social en Belgique;

2° tout bateau de navigation intérieure qui est utilisé à titre lucratif pour effectuer également du transport intérieur de marchandises en Belgique.

**Art. 3.3.2.2. Délivrance de la licence d'exploitation**

La licence d'exploitation est délivrée sur production du certificat de jaugeage et un titre de propriété par l'autorité compétente pour tout bateau de navigation intérieure jugé techniquement en bon état conformément aux critères fixés par l'autorité compétente.

La licence est valable pendant un an.

**Art. 3.3.2.3. Paiement d'une taxe annuelle**

La délivrance de la licence a lieu après le paiement d'une taxe annuelle dont le montant est fixé en tenant compte du tonnage du bateau de navigation intérieure et de la puissance du moteur en kilowatts, tels qu'ils résultent du certificat de jaugeage.

La taxe est calculée sur base d'un montant de 0,11 euro par tonne et 0,29 euro par kilowatt. Le Roi peut adapter ces montants en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

Le Roi fixe les modalités de la perception de la taxe.

**Art. 3.3.2.4. Institut pour le transport par batellerie**

Le paiement de la taxe visée à l'article 3.3.2.3. est destiné à couvrir les frais de fonctionnement de l'Institut pour le transport par batellerie. À cette fin, le montant de ce paiement est versé sur un compte de cet Institut.

**Art. 3.3.2.5. Attestation d'appartenance à la flotte**

§ 1er. Tout bateau de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport de marchandises ou de personnes pour compte d'autrui sur les voies navigables du Royaume doit être pourvu :

1° d'une attestation d'appartenance à la flotte belge; ou

2° d'une attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, délivrée en exécution du Règlement (CEE) n° 2919/85 du Conseil du 17 octobre 1985 portant fixation des conditions d'accès au régime réservé par la Convention révisée pour la navigation du Rhin aux bateaux de navigation intérieure appartenant à la navigation du Rhin; ou

3° d'un document délivré par un autre État membre en exécution du Règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre, ou

4° d'un autre document reconnu par le Roi.

§ 2. Les attestations ou documents visés au paragraphe 1er doivent se trouver à bord du bateau de navigation intérieure et être dès lors présentés chaque fois qu'un contrôleur de la navigation ou un membre du personnel de la Police de la Navigation en fait la demande.

**Art. 3.3.1.7. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht**

Na eigendomsoverdracht blijft de aansprakelijkheid rusten op hem die scheepseigenaar was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis tot stand kwam.

**Art. 3.3.1.8. Gehoudenheid** *in solidum*

Ingeval naast de op grond van de voorgaande artikelen aansprakelijke scheepseigenaar een andere persoon voor dezelfde verbintenissen instaat of voor dezelfde schade aansprakelijk is, zijn de scheepseigenaar en deze andere persoon *in solidum* aansprakelijk.

**Art. 3.3.1.9. Verhaalsrecht**

De scheepseigenaar die op grond van de artikelen 3.3.1.6 of 3.3.1.7 werd veroordeeld kan verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker en de aansprakelijke reder, die tegenover hem *in solidum* gehouden zijn.

HOOFDSTUK 2. — *Toegang tot het vervoer*

**Art.3.3.2.1. Exploitatievergunning**

Van een exploitatievergunning moet voorzien zijn :

1° elk binnenschip dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor het vervoer of de opslag van goederen of het slepen of duwen van binnenschepen dat in volle eigendom toebehoort :

*a)* aan natuurlijke personen die in België hun woonplaats hebben;

*b)* aan rechtspersonen die in België hun maatschappelijke zetel hebben;

2° elk binnenschip dat met winstoogmerk gebruikt wordt om ook in België binnenlands goederenvervoer te verrichten.

**Art. 3.3.2.2. Uitreiking van de exploitatievergunning**

De exploitatievergunning wordt op overlegging van de meetbrief en een eigendomsbewijs door de bevoegde overheid uitgereikt voor elk binnenschip dat technisch in goede staat bevonden wordt overeenkomstig de door de bevoegde overheid bepaalde maatstaven.

De vergunning is geldig voor een jaar.

**Art. 3.3.2.3. Betaling van een jaarlijkse belasting**

De uitreiking van de vergunning geschiedt na de betaling van een jaarlijkse belasting waarvan het bedrag wordt vastgesteld aan de hand van de tonnenmaat van het binnenschip en het motorvermogen in kilowatt, zoals die blijken uit de meetbrief.

De belasting wordt berekend op basis van een bedrag van 0,11 euro per ton en 0,29 euro per kilowatt. De Koning kan deze bedragen aanpassen in functie van de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het heffen van de belasting.

**Art. 3.3.2.4. Instituut voor het transport langs de binnenwateren**

De opbrengst van het in artikel 3.3.2.3 bedoelde belasting dient ter dekking van de werkingskosten van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren. Hiertoe wordt het bedrag van deze opbrengst gestort op een rekening van dit instituut.

**Art. 3.3.2.5. Vlootverklaring**

§ 1. Elk binnenschip dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor goederen- of personenvervoer voor rekening van derden over de scheepvaartwegen van het Rijk moet voorzien zijn van :

1° een verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot; of

2° een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart, uitgereikt in uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herziene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de binnenschepen die tot de Rijnvaart behoren; of

3° een document uitgereikt door een andere lidstaat in uitvoering van Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lidstaat waar zij niet gevestigd zijn; of

4° een ander door de Koning erkend document.

§ 2. De verklaringen of documenten bedoeld in paragraaf 1 moeten zich aan boord bevinden van het binnenschip en moeten worden vertoond telkens daarom wordt verzocht door een scheepvaartcontroleur of een personeelslid van de Scheepvaartpolitie.

§ 3. L'attestation d'appartenance à la flotte belge et de l'attestation belge en matière d'appartenance à la navigation du Rhin n'est délivrée que si le bateau de navigation intérieure a été immatriculé dans le registre belge des bateaux de navigation intérieure. Le Roi détermine les modalités de la demande et le modèle des attestations.

CHAPITRE 3. — *Limitation de responsablité*

*Section 1re.* — Dispositions générales

**Art. 3.3.3.1. Notions**

§ 1er. Dans le présent chapitre, l'on entend par :

1° « propriétaire de bateau » : le propriétaire, le locataire, ou l'affréteur à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau;

2° « assistant » : toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance comprennant également les opérations suivantes :

*a)* renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

*b)* enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du bateau;

3° « marchandises dangereuses » : les marchandises dangereuses au sens du chapitre 3.2 du Règlement annexé à l'Accord ADN;

4° « voie d'eau » : toute voie d'eau intérieure, y compris tout lac;

5° « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau » : toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne :

*a)* en vertu d'un contrat de transport de passager; ou,

*b)* qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;

6° « unité de compte » : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans le présent chapitre, l'expression « responsabilité du propriétaire de bateau » comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

**Art. 3.3.3.2. Application internationale et matérielle**

§ 1er. Le présent chapitre s'applique à la limitation de responsabilité de tous les bateaux de navigation intérieure auxquels la Convention CLNI 2012 ne s'applique pas, en ce compris, le cas échéant, les navires estuaires.

Le présent chapitre s'applique également à la limitation de responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau visé à l'alinéa précédent à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une des voies d'eau situées sur le territoire d'un Etat partie à la Convention CLNI 2012 ou à la cargaison d'un tel navire.

§ 2. Dans le cas visé à l'article 3.3.3.3, alinéa 1er, les dispositions suivantes du présent chapitre sont d'application par analogie :

1° l'article 3.3.3.2, § 3;

2° l'article 3.3.3.3, alinéa 2;

3° l'article 3.3.3.15, alinéa 2;

4° l'article 3.3.3.17, § 2, 4, alinéas 2 à 5, 7 et 8;

5° l'article 3.3.3.18;

6° l'article 3.3.3.19;

7° l'article 3.3.3.20;

8° l'article 3.3.3.21;

9° l'article 3.3.3.22;

10° l'article 3.3.3.23;

11° l'article 3.3.3.24, § 4;

12° l'article 3.3.3.25;

13° l'article 3.3.3.26;

14° l'article 3.3.3.27;

15° l'article 3.3.3.28, § 2, 3, 4, 8 et 9;

16° l'article 3.3.3.29;

17° l'article 3.3.3.30;

18° l'article 3.3.3.31.

§ 3. La procédure est régie par la loi belge.

§ 3. De verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot en van de Belgische verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart wordt slechts uitgereikt indien het binnenschip is teboekgesteld in het Belgisch binnenschepenregister. De Koning bepaalt de modaliteiten van de aanvraag en het model van de verklaringen.

HOOFDSTUK 3. — *Beperking van Aansprakelijkheid*

*Afdeling 1.* — Algemene bepalingen

**Art. 3.3.3.1. Begrippen**

§ 1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

1° "scheepseigenaar" : de eigenaar, huurder, of bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, alsmede de exploitant van een schip;

2° "berger" : iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden waaronder volgende werkzaamheden :

*a)* het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;

*b)* het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;

3° "gevaarlijke stoffen" : gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk 3.2 van het Reglement gevoegd bij het ADN-Verdrag;

4° "waterweg" : elk binnenwater, met inbegrip van elk meer;

5° "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" : alle vorderingen die door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon zijn ingesteld :

*a)* krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers; of,

*b)* die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waarvoor een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;

6° "rekeneenheid" : het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

§ 2. In dit hoofdstuk omvat "de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar" de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.

**Art. 3.3.3.2. Internationale en materiële toepassing**

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid ter zake van alle binnenschepen waarop het CLNI-Verdrag 2012 niet van toepassing is, met inbegrip van, in voorkomend geval, estuaire schepen.

Dit hoofdstuk is mede van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een berger die vanaf een in het vorige lid bedoeld schip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het CLNI-Verdrag 2012 gelegen waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van een dergelijk schip.

§ 2. In het in artikel 3.3.3.3, eerste lid, bedoelde geval zijn de volgende bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing :

1° artikel 3.3.3.2, § 3;

2° artikel 3.3.3.3, tweede lid;

3° artikel 3.3.3.15, tweede lid;

4° artikel 3.3.3.17, § 2, 4, tweede tot vijfde lid, 7 en 8;

5° artikel 3.3.3.18;

6° artikel 3.3.3.19;

7° artikel 3.3.3.20;

8° artikel 3.3.3.21;

9° artikel 3.3.3.22;

10° artikel 3.3.3.23;

11° artikel 3.3.3.24, § 4;

12° artikel 3.3.3.25;

13° artikel 3.3.3.26;

14° artikel 3.3.3.27;

15° artikel 3.3.3.28, § 2, 3, 4, 8 en 9;

16° artikel 3.3.3.29;

17° artikel 3.3.3.30;

18° artikel 3.3.3.31.

§ 3. De rechtspleging wordt beheerst door de Belgische wet.

**Art. 3.3.3.3. Autre réglementation**

Les dispositions directement applicables de la Convention CLNI 2012 s'appliquent au cas visé à l'article 15.1 de cette convention.

Dans le même cas, les créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité.

*Section 2.* — Le droit à la limitation

**Art. 3.3.3.4. Personnes en droit de limiter leur responsabilité**

§ 1er. Les propriétaires de bateaux et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément au présent titre à l'égard des créances visées à l'article 3.3.3.6.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 3.3.3.6 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans le présent chapitre.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément au présent chapitre est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

**Art. 3.3.3.5. Reconnaissance de responsabilité**

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

**Art. 3.3.3.6. Créances soumises à la limitation**

§ 1er. Sous réserve des articles 3.3.3.7 et 3.3.3.8, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance;

4° créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément au présent chapitre et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au § 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du § 1er, 4°, ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

**Art. 3.3.3.7. Créances exclues de la limitation**

Le présent titre ne s'applique pas :

1° aux créances du chef d'assistance, y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un bateau qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement;

2° aux créances du chef de contribution en avarie commune;

3° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

4° aux créances contre le propriétaire d'un bateau à propulsion nucléaire pour dommages nucléaires;

5° aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui calculé conformément à l'article 3.3.3.10 ou, pour les créances au sens de l'article 3.3.3.11, d'un montant supérieur à la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.11.

**Art. 3.3.3.3. Andere regelgeving**

De rechtstreeks werkende bepalingen van het CLNI-Verdrag 2012 zijn van toepassing op het in artikel 15.1 van dat verdrag bedoelde geval.

In hetzelfde geval zijn de vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water niet voor beperking van aansprakelijkheid vatbaar.

*Afdeling 2.* — Het recht op beperking

**Art. 3.3.3.4. Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken**

§ 1. Scheepseigenaars en bergers kunnen hun aansprakelijkheid overeenkomstig deze titel beperken voor de in artikel 3.3.3.6 genoemde vorderingen.

§ 2. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 3.3.3.6 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of berger aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit hoofdstuk.

§ 3. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

**Art. 3.3.3.5. Erkenning van aansprakelijkheid**

Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

**Art. 3.3.3.6. Vorderingen vatbaar voor beperking**

§ 1. Behoudens de artikelen 3.3.3.7 en 3.3.3.8 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :

1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;

2° vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;

3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;

4° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit hoofdstuk kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

§ 2. De in § 1 genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in § 1, 4°, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

**Art. 3.3.3.7. Vorderingen uitgesloten van beperking**

Deze titel is niet van toepassing op :

1° vorderingen uit hoofde van berging, met inbegrip van, indien van toepassing, een bijzondere vergoeding voor hulp aan een schip dat zelf of door zijn lading schade aan het milieu dreigde te berokkenen;

2° vorderingen wegens bijdrage in averij-grosse;

3° vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;

4° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip voor kernschade;

5° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de hulpverlener en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij dit volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 3.3.3.10, of voor vorderingen in de zin van artikel 3.3.3.11 en dit bedrag hoger is dan de overeenkomstig artikel 3.3.3.11 berekende aansprakelijkheidsgrens;

6° aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

**Art. 3.3.3.8. Conduite supprimant la limitation**

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

**Art. 3.3.3.9. Compensation de créances**

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon du présent chapitre a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

*Section 3.* — Limites de la responsabilité

**Art. 3.3.3.10. Limites générales de la responsabilité**

§ 1er. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées aux articles 3.3.3.11 et 3.3.3.12, nées d'un même événement, sont calculées comme suit :

1° à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

*a)* pour un bateau, non destiné au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 400 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1.400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

*b)* pour un bateau destiné au transport de marchandises, 400 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1.400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

*c)* pour un pousseur ou remorqueur, 1.400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

*d)* pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, la limite de responsabilité calculée conformément à la dispositions sous c) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance;

*e)* pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, la limite de responsabilité calculée conformément aux dispositions sous a), b) ou c) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateaux a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;

*f)* pour les engins ou outillages flottants et mobiles, leur valeur au moment de l'événement;

2° à l'égard de toutes les autres créances, la moitié de la limite de responsabilité calculée conformément au point 1°;

3° lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au point 1° est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au point 2° peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au point 1° et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées au point 2°;

4° en aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 400.000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200.000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

§ 2. Les limites de responsabilité visées au paragraphes 1er, 4°, s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance à un bateau de navigation intérieure et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant exclusivement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance.

6° vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

**Art. 3.3.3.8. Gedragingen die de beperking opheffen**

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, gepleegd hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

**Art. 3.3.3.9. Verrekening van vorderingen**

Wanneer een persoon, die krachtens dit hoofdstuk gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit hoofdstuk zijn in dat geval slechts van toepassing op het eventuele saldo.

*Afdeling 3.* — Aansprakelijkheidsgrenzen

**Art. 3.3.3.10. Algemene aansprakelijkheidsgrenzen**

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in de artikel 3.3.3.11 en 3.3.3.12, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend :

1° met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel :

*a)* voor een schip, niet bestemd voor het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 400 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1.400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

*b)* voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 400 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1.400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

*c)* voor een duw- of sleepboot, 1.400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

*d)* voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt de overeenkomstig de bepaling onder c) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;

*e)* voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt de overeenkomstig de bepalingen onder a), b) of c) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;

*f)* voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal, hun waarde op het tijdstip van het voorval;

2° met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de overeenkomstig het 1° berekende aansprakelijkheidsgrens;

3° wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig het 1°, onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig het 2° beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de onder het 1° genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de onder het 2° genoemde vorderingen;

4° in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 400.000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 200.000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.

§ 2. De in paragraaf 1, 4°, genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn eveneens van toepassing op een berger die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of op een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

**Art. 3.3.3.11. Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses**

§ 1er. Les limites de responsabilité pour un bateau transportant des marchandises dangereuses à l'égard des créances nées de dommages découlant directement ou indirectement de la nature dangereuse de ces marchandises, sont calculées comme suit :

1° à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles : le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 1°, mais au minimum 10 millions d'unités de compte;

2° à l'égard de toutes les autres créances : le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 2°, mais au minimum 10 millions d'unités de compte.

§ 2. Lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphes 1er, 1°, est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1er, 2°, peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au point paragraphe 1er, 1°, ce solde impayé venant en concurrence avec les créances visées au paragraphes 1er, 2°.

**Art. 3.3.3.12. Limite applicable aux créances des passagers**

A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité pour ce bateau est fixée à une somme de 100. 000 unités de compte, multipliée par :

1° le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; ou

2° si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Toutefois, la limite de responsabilité ne peut pas être inférieure à 2 millions d'unités de compte.

**Art. 3.3.3.13. Conversion des unités de compte**

Les montants mentionnés aux articles 3.3.3.10 à 3.3.3.12 et 3.3.3.14 inclus sont convertis en euros suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 3.3.3.17 fournie.

La valeur, en en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

**Art. 3.3.3.14. Concours de créances**

§ 1er. Sans préjudice des § 2 et 3, les limites de la responsabilité calculées conformément à l'article 3.3.3.10 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

1° à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 3.3.3.1, § 1er, 1°, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

2° à l'égard du propriétaire d'un bateau qui prête assistance à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Lorsque, conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 1°, d), la limite de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, la limite de responsabilité de chacune des barges est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.

**Art. 3.3.3.11. Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit**

§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert voor vorderingen wegens schade die direct of indirect veroorzaakt is door de gevaarlijke aard van deze stoffen, worden als volgt berekend :

1° voor vorderingen met betrekking tot dood of letsel : het dubbele van de overeenkomstig artikel 3.3.3.10, § 1, 1°, berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden;

2° voor alle overige vorderingen : het dubbele van de overeenkomstig artikel 3.3.3.10, § 1, 2°, berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden.

§ 2. Wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig paragraaf 1, 1°, onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig paragraaf 1, 2°, mede beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in paragraaf 1, 1°, genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in paragraaf 1, 2°, genoemde vorderingen.

**Art. 3.3.3.12. Aansprakelijkheidsgrens voor vorderingen van passagiers**

Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens voor dit schip een bedrag van 100.000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met :

1° het aantal passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is te vervoeren; of,

2° het daadwerkelijke aantal passagiers dat op het moment van de gebeurtenis werd vervoerd wanneer het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven is.

De aansprakelijkheidsgrens mag evenwel niet lager zijn dan 2 miljoen rekeneenheden.

**Art. 3.3.3.13. Omrekening van rekeneenheden**

De in de artikelen 3.3.3.10 tot en met 3.3.3.12 en 3.3.3.14 genoemde bedragen worden omgerekend in euro volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of de in artikel 3.3.3.17 bedoelde garantie is verstrekt.

De waarde van de euro, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

**Art. 3.3.3.14. Samenloop van vorderingen**

§ 1. Onder voorbehoud van § 2 en 3, zijn de overeenkomstig artikel 3.3.3.10 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis :

1° tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 3.3.3.1, § 1, 1° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

2° tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en tegen de berger of bergers die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een binnenschip of een zeeschip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

§ 2. Wordt volgens artikel 3.3.3.10, § 1, 1°, d), de aansprakelijkheidsgrens voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor iedere duwbak verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.

§ 3. Lorsque, conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 1°, e), la limite de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, la limite de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent par analogie aux limites de responsabilité calculées conformément à l'article 3.3.3.11. Les paragraphes 2 et 3 s'appliquent toutefois en prenant pour base 400 unités de compte au lieu de 200 unités de compte.

§ 5. La limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.12 s'applique à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 3.3.3.1, § 1er, 1°, s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 3.3.3.12 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

*Section 4.* — Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

**Art. 3.3.3.15. Invocation**

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 3.3.3.17 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

**Art. 3.3.3.16. Effets juridiques**

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 3.3.3.28, § 1er, 5, 6 et 7 s'appliquent.

*Section 5.* — Procédure de limitation avec constitution du fonds

**Art. 3.3.3.17. Le fonds de limitation**

§ 1er. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un ou plusieurs fonds de limitation.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de l'entreprise a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Tout fonds de limitation doit être constitué à concurrence du montant de la limite de responsabilité tel que calculée conformément aux articles 3.3.3.10 à 3.3.3.12 et 3.3.3.14 applicables aux créances dont la personne qui constitue le ou les fonds peut être responsable, augmentée des intérêts légaux courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Un fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 4. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

La garantie est adéquate si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut demander la discussion du débiteur principal.

Le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, Il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément au présent chapitre n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 3.3.3.14, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.3.3.14, § 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 3.3.3.14, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.3.3.14, § 4.

§ 3. Wordt volgens artikel 3.3.3.10, § 1, 1°, e), de aansprakelijkheidsgrens voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbewoog, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor ieder gekoppeld schip verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

§ 4. De voorgaande paragrafen zijn van overeenkomstige toepassing op de overeenkomstig artikel 3.3.3.11 berekende aansprakelijkheidsgrenzen. Voor § 2 en 3 geldt echter dat in plaats van 200 rekeneenheden van 400 rekeneenheden moet worden uitgegaan.

§ 5. De overeenkomstig artikel 3.3.3.12 vastgestelde aansprakelijkheidsgrens is van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen in artikel 3.3.3.1, § 1, 1° genoemde persoon of personen, met betrekking tot het in artikel 3.3.3.12 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

*Afdeling 4.* — Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

**Art. 3.3.3.15. Inroeping**

De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 3.3.3.17, is gevormd.

Zulks kan gebeuren in elke procedure, met inbegrip van een beslagprocedure, en tot aan de sluiting van de debatten.

**Art. 3.3.3.16. Rechtsgevolgen**

Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds, zijn de bepalingen van artikel 3.3.3.28, § 1, 5, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.

*Afdeling 5.* — Beperkingsprocedure met fondsvorming

**Art. 3.3.3.17. Het beperkingsfonds**

§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een of meer beperkingsfondsen vormen.

§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de ondernemingsrechtbank een beperkingsprocedure heeft geopend.

§ 3. Ieder beperkingsfonds moet gevormd worden ten belope van het bedrag van de overeenkomstig de artikelen 3.3.3.10 tot en met 3.3.3.12 en 3.3.3.14 berekende aansprakelijkheidsgrens die van toepassing is op de vorderingen waarvoor de persoon die het fonds vormt, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de wettelijke interesten daarover te rekenen vanaf de datum van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 4. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.

De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.

De garantie is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.

De Koning kan betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kan Hij regels vaststellen betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en bepalen welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

§ 5. Elk overeenkomstig dit hoofdstuk gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in artikel 3.3.3.14, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 3.3.3.14, § 4 dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in artikel 3.3.3.14, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 3.3.3.14, § 4 genoemde personen.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir à l'égard de personnes qui sont responsables de plus d'un bateau peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pour la totalité du montant.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

**Art. 3.3.3.18. Requête en ouverture d'une procédure de limitation**

§ 1er. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de l'entreprise.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de l'entreprise est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1er.

De plus, la requête mentionne, cependant pas à peine de nullité :

1° la nationalité et le nom du bateau;

2° l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3° le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et

4°la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation, à savoir en espèces ou par la fourniture d'une garantie.

§ 4. À la requête sont annexées :

1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il souhaite 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 de la limitation de responsabilité.

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par différentes conventions internationales ou des parties du présent code basées sur celles-ci dessus ne peut cependant être demandée dans la même requête.

**Art. 3.3.3.19. Dossier au greffe**

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir :

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement;

2° une copie certifiée conforme des publications visées à l'article 3.3.3.23, § 3 et des lettres visées à l'article 3.3.3.23, § 4;

3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et

4° les avis du liquidateur;

Chaque ayant droit peut gratuitement consulter le dossier et, pour autant qu'il paie les droits de greffe, en recevoir une copie.

**Art. 3.3.3.20. Ordonnance d'ouverture**

§ 1er. À la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à la loi, en particulier à l'article 3.3.3.17, § 3 et 4, le président du tribunal de l'entreprise rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions stipulées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé à l'alinéa 1er ne peut excéder un mois :

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou

2° à compter de la date de l'ordonnance d'ouverture, si une garantie doit être fournie.

Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag.

§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.

**Art. 3.3.3.18. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure**

§ 1. De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank.

§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank wordt bepaald door artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 3. Op het in § 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Bovendien vermeldt het verzoekschrift, evenwel niet op straffe van nietigheid :

1° de nationaliteit en de naam van het schip;

2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;

3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en

4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met name in speciën of door het verstrekken van een garantie.

§ 4. Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, 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 bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 5. In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.

De opening van door verschillende internationale verdragen of daarop berustende onderdelen van dit wetboek geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.

**Art. 3.3.3.19. Dossier ter griffie**

Voor elk beperkingsfonds wordt ter griffie een dossier gehouden waarin minstens worden opgenomen :

1° een voor eensluidend verklaard afschrift van de beschikkingen van de voorzitter en van de vonnissen gewezen op bezwaar;

2° een voor eensluidend verklaard afschrift van de bekendmakingen bedoeld in artikel 3.3.3.23, § 3 en van de brieven bedoeld in artikel 3.3.3.23, § 4;

3° een overzichtstabel van de ingediende schuldvorderingen, die wordt opgemaakt onder de verantwoordelijkheid van de griffier; en

4° de adviezen van de vereffenaar.

Elke belanghebbende kan kosteloos inzage nemen van het dossier en er, tegen betaling van de griffierechten, een afschrift van ontvangen.

**Art. 3.3.3.20. Openingsbeschikking**

§ 1. Op voorwaarde dat het aangeboden beperkingsfonds en de wijze waarop het wordt gesteld in overeenstemming zijn met de wet en in het bijzonder met artikel 3.3.3.17, § 3 en 4, verleent de voorzitter van de ondernemingsrechtbank een beschikking waarbij de beperkingsprocedure met fondsvorming wordt geopend.

Wanneer niet aan de in het vorige lid bepaalde voorwaarden is voldaan, kan de voorzitter de verzoeker machtigen om het fonds te vormen voor een ander bedrag of op een andere wijze.

§ 2. De openingsbeschikking bepaalt op welke wijze het beperkingsfonds kan worden gevormd en vermeldt de termijn waarbinnen de storting moet worden gedaan respectievelijk de garantie moet worden verstrekt.

De in het eerste lid bedoelde termijn bedraagt ten hoogste één maand :

1° vanaf de mededeling door de vereffenaar van de rekening waarop moet worden gestort; hetzij

2° vanaf de datum van de openingsbeschikking, ingeval een garantie moet worden verstrekt.

Wanneer de storting niet tijdig gedaan is of de garantie niet tijdig is verstrekt, vervalt de openingsbeschikking.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un ou plusieurs liquidateurs du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au § 2.

**Art. 3.3.3.21. Liquidateurs**

§ 1. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les personnes inscrites sur une liste tenue par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise territorialement compétent. Le Roi peut réglementer plus précisément la procédure de nomination des candidats et les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs prêtent serment devant le président du tribunal de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831, en ajoutant les formules suivantes :

« Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte de sa mission dans une affaire déterminée en signant au greffe, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de l'entreprise peut à tout moment remplacer le liquidateur ou l'un d'eux, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait au *Moniteur belge*.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 3.3.3.29, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en pourcentage du montant du fonds de limitation.

**Art. 3.3.3.22. Constitution du fonds de limitation**

§ 1er. 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 en sa qualité de liquidateur. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur en sa quailité de liquidateur.

**Art. 3.3.3.23. Ordonnance de disponibilité**

§ 1er. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. In de openingsbeschikking worden een of meer vereffenaars van het fonds aangesteld.

§ 4. De openingsbeschikking bepaalt de door de verzoeker aan de vereffenaar te betalen provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure. De betaling moet gebeuren binnen de termijn bedoeld in § 2.

**Art. 3.3.3.21. Vereffenaars**

§ 1. De vereffenaars van een beperkingsfonds worden gekozen uit de personen ingeschreven op een lijst bijgehouden door de algemene vergadering van de territoriaal bevoegde ondernemingsrechtbank. De Koning kan de procedure van voordracht van de kandidaten en de opleidings- en bekwaamheidsvereisten nader regelen.

§ 2. Tegen elke beslissing waarbij de inschrijving op de lijst van vereffenaars wordt geweigerd of waarbij een inschrijving wordt weggelaten, kan hoger beroep worden ingesteld voor het hof van beroep. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt. De termijn van hoger beroep is één maand te rekenen van de dag van de kennisgeving van de beslissing. In voorkomend geval beveelt het hof de inschrijving op de lijst.

§ 3. Een persoon die op de lijst staat, kan op eigen verzoek door de algemene vergadering van de ondernemingsrechtbank van de lijst worden weggelaten. Een persoon kan eveneens van de lijst worden weggelaten ter uitvoering van een vonnis dat is gewezen op dagvaarding door het openbaar ministerie. De debatten hebben plaats met gesloten deuren als de belanghebbende erom verzoekt.

§ 4. Bij de inschrijving op de lijst leggen de vereffenaars ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden :

"Ik zweer mijn opdrachten in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 5. De vereffenaar kan worden belast met de vereffening van meer dan één beperkingsfonds.

§ 6. De vereffenaar bevestigt dat hij zijn ambt in een bepaalde zaak aanvaardt door uiterlijk de vijfde werkdag volgend op de aanstelling ter griffie het proces-verbaal van aanstelling te ondertekenen.

De vereffenaar meldt elke vorm van tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid aan de voorzitter van de rechtbank. De voorzitter oordeelt of de gemelde tegenstrijdigheid van belangen of schijn van partijdigheid de uitvoering van de opdracht als vereffenaar verhindert.

§ 7. De ondernemingsrechtbank kan te allen tijde de vereffenaar of één van hen vervangen of hun aantal vermeerderen of verminderen.

De vereffenaar van wie de vervanging wordt overwogen, wordt vooraf opgeroepen en gehoord in raadkamer. Het vonnis wordt uitgesproken in openbare terechtzitting.

Het vonnis waarbij de vervanging van een vereffenaar wordt uitgesproken, wordt door toedoen van de griffier te zijner kennis gebracht. Het wordt door toedoen van de griffier binnen vijf dagen na de dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Indien de vereffenaar wordt vervangen op eigen verzoek, wordt dit uitdrukkelijk in de voornoemde bekendmaking vermeld.

§ 8. Het ereloon van de vereffenaar wordt door de voorzitter bepaald in de in artikel 3.3.3.29, § 4 bedoelde beschikking. Dit geschiedt met inachtneming van de aard en de complexiteit van de beperkingsprocedure. Het ereloon mag niet uitsluitend worden uitgedrukt in een procentuele vergoeding op basis van het bedrag van het beperkingsfonds.

**Art. 3.3.3.22. Vorming van het beperkingsfonds**

§ 1. Ingeval het beperkingfonds wordt gevormd in speciën, duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld wordt gestort. Deze storting geschiedt op naam van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar. De interesten op de gestorte bedragen maken van het beperkingsfonds deel uit.

§ 2. Ingeval het beperkingsfonds wordt gevormd door het verstrekken van een garantie, geschiedt zulks in het voordeel van de vereffenaar in zijn hoedanigheid van vereffenaar.

**Art. 3.3.3.23. Beschikbaarheidsbeschikking**

§ 1. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt bevestigd dat de bedragen zijn gestort respectievelijk de garantie is verstrekt, en waarin wordt medegedeeld dat de kostenprovisie is betaald, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion en euros effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en œuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par les soins du liquidateur, dans les huit jours de sa date, par extrait :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'extrait mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance un envoi recommandé aux créanciers connus. L'envoi comprend les mêmes données que l'extrait visé au § 3.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

**Art. 3.3.3.24. Conséquences de la constitution de fonds**

§ 1er. Si un fonds a été constitué conformément à l'article 3.3.3.17, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après la constitution d'un fonds conformément à l'article 3.3.3.17, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les effets juridiques visées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

**Art. 3.3.3.25. Déclaration de créances**

§ 1er. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, par envoi recommandé ou contre récépissé, à l'adresse du bureau du liquidateur telle que mentionnée dans le jugement.

Chaque déclaration mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sous réserve de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un État membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. À défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations qui lui sont adressées peuvent être faites au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 2. Indien de vereffenaar de omrekening in euro door de fondssteller niet correct acht, maakt hij hiervan melding in zijn verslag. In dat geval kan de voorzitter bij beschikking de nodige aanpassingen bevelen en de termijn vaststellen waarbinnen deze moeten worden uitgevoerd. Op verslag van de vereffenaar waarin vervolgens wordt bevestigd dat de aanpassingen zijn uitgevoerd, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gevormd.

§ 3. De beschikking wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na haar dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Het uittreksel vermeldt :

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de verzoeker, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° de datum en het rolnummer van de beschikking en de voorzitter die de beschikking heeft gewezen;

3° het bedrag van het beperkingsfonds;

4° de naam, de voornamen en het adres van de vereffenaar; en

5° de door de vereffenaar bepaalde termijn om aangifte van schuldvordering te doen; indien te verwachten valt dat buitenlandse schuldeisers aangifte zullen doen, bedraagt deze termijn minstens zes maanden.

§ 4. Bovendien zendt de vereffenaar binnen de vijf dagen na de dagtekening van de beschikking een aangetekende zending aan de bekende schuldeisers. De zending bevat dezelfde gegevens als het uittreksel bedoeld in § 3.

§ 5. Een eventueel faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie van de fondssteller heeft voor het fonds geen gevolgen.

**Art. 3.3.3.24. Gevolgen van de fondsvorming**

§ 1. Wanneer overeenkomstig artikel 3.3.3.17 een fonds is gevormd, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend, niet toegestaan om enig recht met betrekking tot deze vordering uit te oefenen ten aanzien van andere goederen van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 3.3.3.17, moet elk schip of moeten andere goederen van een persoon ten wiens bate het fonds is gevormd waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van de rechter.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

§ 4. De in paragrafen 1 en 2 bedoelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.

**Art. 3.3.3.25. Aangifte van schuldvorderingen**

§ 1. Uiterlijk op de door de vereffenaar bepaalde dag leggen de schuldeisers een aangifte van hun schuldvordering, samen met hun stavingstukken, bij aangetekende zending of tegen ontvangstbewijs, op het kantooradres van de vereffenaar zoals in het vonnis aangegeven.

Elke aangifte vermeldt :

1° de naam, de rechtsvorm, de zetel en de verdere identificatiegegevens van de schuldeiser, of, indien het een natuurlijke persoon betreft, zijn naam, voornamen, plaats van geboorte en woonplaats;

2° het bedrag en de oorzaken van de schuldvordering.

Zij wordt getekend door de schuldeiser of door diens advocaat.

Onder voorbehoud van de toepassing van internationale verdragen, bevat de aangifte van een schuldeiser die zijn woonplaats of zetel niet heeft in een lidstaat van de Europese Unie, keuze van woonplaats in het rechtsgebied van de rechtbank waar de aangifte van schuldvordering moet gebeuren. Heeft hij geen woonplaats gekozen, dan kunnen alle aan hem gerichte betekeningen en mededelingen worden gedaan ter griffie van de rechtbank.

§ 2. Indien de schuldeiser zijn schuldvordering, behalve tegen de fondssteller, ook tegen één of meer andere schuldenaars kan instellen, dient hij de vereffenaar op de hoogte te houden van de stappen die hij tegen deze medeschuldenaars onderneemt en van de betalingen die hij van deze medeschuldenaars bekomt.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existe aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts légaux sur les sommes réclamées cessent d'augmenter à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

**Art. 3.3.3.26. Vérification des créances**

§ 1er. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de l'entreprise qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'importance des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application par analogie.

**Art. 3.3.3.27. Contestation des condamnations sur le fond**

§ 1er. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'étendue de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation à l'alinéa 1er, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi :

1° que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2° que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1er s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

**Art. 3.3.3.28. Répartition du fonds**

§ 1. Sous réserve des articles 3.3.3.10, § 1er et 2 de même que des articles 3.3.3.11, 3.3.3.12 et 3.3.3.14 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, aux bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation, le fonds de limitation est réparti entre les créanciers, proportionnellement aux montants de leurs créances reconnues contre le fonds.

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

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 3. De aangifte van schuldvordering stuit de verjaring, ook wanneer later wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. De verjaring begint slechts opnieuw te lopen vanaf de sluiting van het fonds.

§ 4. Vanaf de beschikbaarheidsbeschikking houden de wettelijke interesten op de gevorderde bedragen op te lopen.

§ 5. De bekende of onbekende schuldeisers die in gebreke blijven hun schuldvorderingen aan te geven, komen niet voor de verdeling in aanmerking. Zij kunnen hun vordering echter aangeven zolang het fonds niet volledig is verdeeld. Laattijdige aangiftes hebben geen invloed op reeds uitgevoerde of definitief besliste verdelingen. De schuldeisers die hun vordering laattijdig aangeven, kunnen het recht op aansprakelijkheidsbeperking en de berekening van het beperkingsbedrag niet meer betwisten en hebben slechts recht op een uitkering berekend op het nog niet verdeelde deel van het fonds.

**Art. 3.3.3.26. Verificatie van schuldvorderingen**

§ 1. Zodra mogelijk verifieert de vereffenaar de ingediende schuldvorderingen. Indien de schuldeiser zijn vordering niet kan steunen op een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, beoordeelt de vereffenaar de gegrondheid van de vordering zelf. De vereffenaar kan met de schuldeisers en de schuldenaren in overleg treden en is bevoegd van hen, binnen de termijn die hij bepaalt, de overlegging van ontbrekende of andere relevante stukken te vorderen.

§ 2. De vereffenaar stelt betreffende de ingediende schuldvorderingen een advies op waarin de ingediende schuldvorderingen worden aanvaard dan wel verworpen en dat, wanneer daartoe aanleiding bestaat, tevens een ontwerp van verdeling inhoudt. Hij legt dit advies neer ter griffie, en deelt het terzelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gevormd te zijn. Alle voornoemde partijen beschikken te rekenen vanaf de datum van het advies over een termijn van één maand om hun eventuele bezwaren ter griffie neer te leggen en terzelfdertijd aan de vereffenaar mee te delen.

§ 3. De vereffenaar verwijst de ingediende bezwaren naar de ondernemingsrechtbank die ze ten gronde beoordeelt. De aldus gevatte rechtbank is steeds bevoegd om over de gegrondheid en de omvang van de ingediende schuldvorderingen te oordelen.

§ 4. Indien binnen de termijn geen bezwaren worden ingediend, wordt het advies van de vereffenaar definitief en bindend en zijn de aanvaarde vorderingen, ook ten overstaan van andere rechtbanken als gegrond beschouwd.

§ 5. De vereffenaar kan over bepaalde aangelegenheden een tussentijds advies of een deeladvies uitbrengen. De paragrafen 2 tot 4 zijn van overeenkomstige toepassing.

**Art. 3.3.3.27. Betwisting van veroordelingen ten gronde**

§ 1. Indien de schuldeiser beschikt over een in kracht van gewijsde getreden Belgische of buitenlandse veroordeling van de fondssteller of een andere persoon door wie het beperkingsfonds wordt geacht gevormd te zijn, staan de gegrondheid en de omvang van de toegekende vordering vast, ook ten opzichte van de vereffenaar en de schuldeisers of andere personen die in deze procedure geen partij waren.

In afwijking van het eerste lid, kan de veroordeling door de vereffenaar of de schuldeisers of andere personen die in de procedure geen partij waren wel nog worden betwist indien wordt aangetoond :

1° dat de schuldenaar met de schuldeiser bedrieglijk heeft samengewerkt, om deze laatste een ongeoorloofd voordeel te verschaffen; of

2° dat de schuldenaar de procedure heeft gevoerd op een ernstig nalatige wijze.

§ 2. Paragraaf 1 geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet en artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

**Art. 3.3.3.28. Verdeling van het fonds**

§ 1. Behoudens artikel 3.3.3.10, § 1 en 2, alsook de artikelen 3.3.3.11, 3.3.3.12 en 3.3.3.14 en de desgevallend toepasselijke voorrang van vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, wordt het beperkingsfonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, doet zijn schuldvordering uitdoven.

§ 3. De vereffenaar kan tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen verrichten.

§ 4. De verdeelde bedragen zijn vrij overdraagbaar.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu du présent chapitre.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée selon la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir à cette date ultérieure ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement au créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

**Art. 3.3.3.29. Clôture du fonds de limitation**

§ 1er. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation d'y procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par la fourniture d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les effets juridiques déterminées à l'article 3.3.3.24.

§ 3. Si le paragraphe 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 3.3.3.31. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

**Art. 3.3.3.30. Garantie additionnelle**

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peut, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que la fourniture d'une garantie additionnelle soit imposé.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie additionnelle doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

§ 5. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit hoofdstuk zou hebben gehad.

§ 6. Het recht van subrogatie, bedoeld in paragraaf 5, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie volgens de toepasselijke nationale wet geoorloofd is.

§ 7. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge de paragrafen 5 en 6 bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechter bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

§ 8. Ingeval de aansprakelijke persoon een definitief gegrond bevonden tegenvordering heeft, vindt verrekening plaats en is de uitkering aan de betrokken schuldeiser beperkt tot het saldo.

§ 9. Ingeval de schuldeiser reeds gedeeltelijk werd betaald buiten de beperkingsprocedure om, wordt de uitkering uit het beperkingsfonds beperkt tot het saldo.

**Art. 3.3.3.29. Sluiting van het beperkingsfonds**

§ 1. Nadat alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het fonds heeft gevormd of aan degene die in diens plaats daarop rechten kan laten gelden.

§ 2. Indien wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat of het beperkingsfonds niet meer voldoet aan de vereisten, blijft het reeds gevormde fonds desalniettemin bestaan en wordt het alsnog in het raam van de beperkingsprocedure verdeeld. De vereffenaar verzoekt de voorzitter om toelating om daartoe over te gaan, en beoordeelt de aangegeven vorderingen vervolgens op dezelfde wijze en volgens dezelfde procedure alsof het recht op aansprakelijkheidsbeperking niet verloren was gegaan respectievelijk het beperkingsfonds nog steeds aan de vereisten voldeed. Indien het fonds werd gevormd door het verstrekken van een garantie, wordt deze garantie van rechtswege en ongeacht haar bewoordingen opeisbaar in het voordeel van de vereffenaar. De schuldeisers zijn gerechtigd om zich onmiddellijk garanties te verschaffen ten aanzien van de goederen van personen door of namens wie het fonds werd gevormd, en om hun vorderingen voor het saldo van hun aanvaarde vorderingen ten uitvoer te leggen ten aanzien van de goederen van de aansprakelijke persoon. De fondssteller kan zich niet langer op de in artikel 3.3.3.24 bepaalde rechtsgevolgen beroepen.

§ 3. Indien paragraaf 2 geen toepassing vindt en het beperkingsfonds, om welke reden ook, wordt ontbonden, herwinnen de schuldeisers alle rechten en uitvoeringsmogelijkheden waarover zij beschikten vóór de fondsvorming.

§ 4. Na volledige verdeling van het fonds, of indien het fonds op enige andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op. Hij legt het neer ter griffie en deelt het tezelfdertijd mee aan de schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd.

De schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd, kunnen tegen dit eindadvies bezwaar indienen binnen de termijn en op de wijze bepaald in artikel 3.3.3.31. De bezwaren worden behandeld overeenkomstig hetzelfde artikel.

Op verslag van de vereffenaar waarin wordt medegedeeld dat tegen het eindadvies geen bezwaar werd ingediend of dat over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is gesloten.

**Art. 3.3.3.30. Bijkomende garantie**

Wanneer in de loop van de vereffeningsprocedure blijkt dat de verstrekte garantie voor de betaling van de wettelijke interesten ontoereikend zal zijn, kan de vereffenaar of iedere schuldeiser bij verzoekschrift gericht aan de voorzitter die de openingsbeschikking heeft gegeven vorderen dat de verstrekking van een bijkomende garantie wordt opgelegd.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de bijkomende garantie moet worden verstrekt. De griffier brengt de beschikking bij gerechtsbrief ter kennis van de fondssteller.

Si la garantie additionnelle n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 3.3.3.29, § 2.

**Art. 3.3.3.31. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances**

§ 1er. Les ordonnances du président ne portent préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de l'entreprise dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 3.3.3.23, § 3, au *Moniteur belge*. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

À l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de l'entreprise se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider :

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :

1° au *Moniteur belge*;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 3.3.3.29, § 2.

Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 3.3.3.24, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au § 3, telles que celles qui sont visées à l'article 3.3.3.24, est également portée devant le tribunal de l'entreprise. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de l'entreprise juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.

CHAPITRE 4. — *Créances maritimes pour les navires estuaires*

**Art. 3.3.4.1. Navires estuaires**

Les dispositions de la section 1re du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires estuaires. Les exploitants peuvent limiter les responsabilité conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 concernants les accidents dans les zones maritimes.

Wanneer de bijkomende garantie niet tijdig wordt verstrekt, wordt toepassing gemaakt van artikel 3.3.3.29, § 2.

**Art. 3.3.3.31. Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen**

§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.

§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.

§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de ondernemingsrechtbank waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 3.3.3.23, § 3 voorgeschreven bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.

Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.

Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.

Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.

Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.

De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.

Zij kan beslissen :

1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of

3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.

In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in :

1° in het *Belgisch Staatsblad*;

2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 3.3.3.29, § 2.

Hangende de bezwaarprocedure blijven de in artikel 3.3.3.24 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.

§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in § 3, zoals deze bedoeld in artikel 3.3.3.24, wordt eveneens voor de ondernemingsrechtbank gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.

§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.

HOOFDSTUK 4. — *Maritieme vorderingen voor estuaire schepen*

**Art. 3.3.4.1. Estuaire schepen**

De bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 zijn van toepassing op estuaire schepen. Voor ongevallen in de maritieme zones kunnen de exploitanten hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2.

Titre 4. — Personnes embarquées (réservé)

Titre 5. — La mer et les ports

**Art. 3.5.4.1. Navires estuaires**

Les dispositions du chapitre 3 du titre 5 du livre 2 s'appliquent aux navires estuaires.

Titre 6. — Affrètement et transport

CHAPITRE 1er. — *Affrètement et formation des prix*

**Art. 3.6.1.1. Directive 96/75/CE**

Le présent titre transpose la Directive 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté.

**Art. 3.6.1.2. Notions**

Dans le présent titre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° « prix » : l'indemnité due pour l'usage du bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises pendant toute la durée de cet usage;

2° « transporteur » : le propriétaire ou l'exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure;

3° « position de dépendance économique » : position de sujétion d'une entreprise à l'égard d'une ou plusieurs autres entreprises caractérisée par l'absence d'alternative raisonnablement équivalente et disponible dans un délai, à des conditions et à des coûts raisonnables, permettant à celle-ci ou à chacune de celles-ci d'imposer des prestations ou des conditions qui ne pourraient pas être obtenues dans des circonstances normales de marché;

4° « affrètement » : tout contrat qui a pour objet l'usage d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure pour le transport et/ou l'entreposage de marchandises pour le compte de tiers;

5° « transport pour compte propre » : le transport de marchandises effectué par une entreprise pour assurer ses besoins propres lorsque :

*a)* l'entreprise est propriétaire du bateau de navigation intérieure ou en a acquis la disposition exclusive;

*b)* le bateau de navigation intérieure est armé avec du personnel de l'entreprise;

*c)* le transport ne constitue qu'une activité accessoire de l'entreprise;

*d)* les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou sont achetées, vendues, produites ou manufacturées par elle dans le cadre de son activité principale.

**Art. 3.6.1.3. Application matérielle**

Le présent titre et les dispositions de la partie 4 qui y ont trait ne s'appliquent pas aux bateaux de navigation intérieure destinés au transport professionnel de marchandises de moins de 20 mètres de long ou utilisés à cet effet.

**Art. 3.6.1.4. Libertés**

Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les affrètements sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés et le transport pour compte propre est librement effectué.

**Art. 3.6.1.5. Interdictions**

§ 1er. Est interdit le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position de dépendance économique dans laquelle se trouvent une ou plusieurs entreprises à son ou à leur égard, dès lors que la concurrence est susceptible d'en être affectée sur le marché belge concerné ou une partie substantielle de celui-ci. L'imposition de façon directe ou indirecte des tarifs ou de vente d'autres conditions de transaction non équitables peu être considérée comme une pratique abusive.

Il est également interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises sans qu'il soit assuré contre tous les risques de la navigation et qu'il remplisse toutes les prescriptions légales.

§ 2. Quiconque enfreint l'interdiction visée au paragraphe 1er, alinéa 1er, est tenu de l'acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et réglementaires de nature sociale et fiscale pendant l'utilisation du bateau de navigation intérieure.

Titel 4. — Opvarenden (voorbehouden)

Titel 5. — Zee en havens

**Art. 3.5.4.1. Estuaire schepen**

De bepalingen van hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 zijn van toepassing op estuaire schepen.

Titel 6. — Bevrachting en Vervoer

HOOFDSTUK 1. — Bevrachting en Prijsvorming

**Art. 3.6.1.1. Richtlijn 96/75/EG**

Deze titel voorziet in de omzetting van Richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap.

**Art. 3.6.1.2. Begrippen**

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "prijs" : de vergoeding die voor het gebruik van het binnenschip ten behoeve van vervoer en/of opslag van goederen verschuldigd is gedurende de gehele duur van dit gebruik;

2° "vervoerder" : de eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen;

3° "positie van economische afhankelijkheid" : positie van onderworpenheid van een onderneming ten aanzien van één of meerdere andere ondernemingen gekenmerkt door de afwezigheid van een redelijk equivalent alternatief; beschikbaar binnen een redelijke termijn, en onder redelijke voorwaarden en kosten, die deze of elk van deze ondernemingen toelaten om prestaties of voorwaarden op te leggen die niet kunnen verkregen worden in normale marktomstandigheden;

4° "bevrachting" : elke overeenkomst die het gebruik van één of meerdere binnenschepen voor het vervoer en/of de opslag van goederen voor rekening van derden tot voorwerp heeft;

5° "eigen vervoer" : het vervoer van goederen dat door een onderneming wordt verricht voor haar eigen behoeften en waarbij :

*a)* de onderneming eigenaar is van het binnenschip of er de uitsluitende beschikking over heeft verworven;

*b)* het binnenschip bemand is met personeel van de onderneming;

*c)* het vervoer slechts een bijkomstige activiteit van de onderneming is;

*d)* de vervoerde goederen aan de onderneming toebehoren of door haar gekocht, verkocht, geproduceerd of bewerkt werden in het kader van haar hoofdactiviteit.

**Art. 3.6.1.3. Materiële toepassing**

Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van deel 4 zijn niet van toepassing op binnenschepen bestemd of gebruikt voor het bedrijfs- of beroepsmatige vervoer van goederen waarvan de lengte minder dan 20 meter is.

**Art. 3.6.1.4. Vrijheden**

Op het gebied van het nationale en het internationale goederenvervoer over de binnenwateren worden de bevrachtingen vrij gesloten tussen de betrokken partijen tegen prijzen die vrij worden onderhandeld, en wordt het eigen vervoer vrij verricht.

**Art. 3.6.1.5. Verboden**

§ 1. Het is verboden in hoofde van één of meer ondernemingen misbruik te maken van een positie van economische afhankelijkheid waarin één of meerdere ondernemingen zich bevindt, waardoor de mededinging kan worden aangetast wordt op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel daarvan. Er kan sprake zijn van misbruik bij het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke tarieven of van andere onbillijke contractuele voorwaarden.

Het is eenieder eveneens verboden een binnenschip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen te gebruiken of te laten gebruiken zonder dat het verzekerd is tegen alle risico's van de vaart en voldoet aan alle wettelijke voorschriften.

§ 2. Eenieder die het in paragraaf 1, eerste lid bedoelde verbod overtreedt, is gehouden tot voldoening van de tijdens het gebruik van het binnenschip ontstane en onbetaald gebleven kosten welke voortvloeien uit wettelijke en reglementaire verplichtingen van sociale en fiscale aard.

**Art. 3.6.1.6. La Commission navigation intérieure**

§ 1er. Auprès de l'administration qui a la navigation intérieure dans ses attributions, il est institué une commission sous la dénomination « Commission navigation intérieure ».

La Commission navigation intérieure remplit les fonctions suivantes :

1° à la demande du ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions ou d'un intéressé, donner un avis motivé ou se concerter sur des questions relatives au secteur de la navigation intérieure, dont la fixation d'indicateurs pouvant servir d'aide pour l'application du présent titre ;

2° à la demande de toutes les parties impliquées, faciliter la concertation sur l'application du présent titre entre les parties impliquées;

3° les fonctions supplémentaires attribuées par le Roi.

§ 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure.

**Art. 3.6.1.7. Déclaration au fonds de la navigation intérieure**

Afin de pouvoir estimer le développement de la capacité de la flotte de navigation intérieure, le transporteur qui est établi en Belgique ou qui y a son siège informe le fonds de la navigation intérieure, instauré en exécution du règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 19 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable, de son intention de mettre en service un bateau nouvellement construit ou importé.

La déclaration visée au premier alinéa doit être faite au moins six mois avant la mise en service effective du bateau. Le Roi détermine les modalités de la déclaration.

Titre 7. — ÉVÉNEMENTS DE NAVIGATION

CHAPITRE 1er. — *Avarie*

**Art. 3.7.1.1. Application internationale**

§ 1er. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'exploitant, visée à l'article 3.7.1.7, § 2, est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.

§ 2. Les articles 3.7.1.5. et 3.7.1.6 sont d'application à la procédure en Belgique.

**Art. 3.7.1.2. Clauses dérogatoires**

Le présent chapitre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour toutes les parties concernées n'a été convenue.

**Art. 3.7.1.3. Avarie particulière**

Sans préjudice du droit éventuel à une indemnisation ou à un remboursement, les avaries particulières sont supportées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou payées par celui qui a exposé les dépenses.

**Art. 3.7.1.4. Règles d'Avarie Commune IVR**

§ 1er. Les avaries communes qui impliquent uniquement des bateaux de navigation intérieure sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'Avarie Commune IVR.

§ 2. Le Roi établit la version applicable Règles d'Avarie Commune IVR et, le cas échéant, des dispositions qui remplacent ces règles.

**Art. 3.7.1.5. Désignation des dispacheurs**

§ 1er. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, l'exploitant est habilité à désigner un dispacheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement ou l'escale. L'exploitant devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.

§ 2. Au cas où l'exploitant n'a pas désigné de dispacheur et ne l'a pas communiqué dans un délai raisonnable, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispacheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Concernant le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la demande est introduite auprès du président du tribunal de l'entreprise d'Anvers. Le dispacheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.

**Art. 3.6.1.6. De Commissie Binnenvaart**

§ 1. Bij de administratie die bevoegd is voor de binnenvaart wordt onder de benaming "Commissie Binnenvaart" een commissie ingesteld.

De taken van de Commissie Binnenvaart zijn :

1° op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart of van een belanghebbende, het uitbrengen van gemotiveerd advies en het plegen van overleg over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector, waaronder het vaststellen van indicatoren die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van deze titel ;

2° op gezamenlijk verzoek van alle bettrokken partijen het faciliteren van het overleg over de toepassing van deze titel tussen de betrokken partijen;

3° de bijkomende door de Koning toegekende taken.

§ 2. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie Binnenvaart.

**Art. 3.6.1.7. Kennisgeving aan het Fonds voor de Binnenvaart**

Ten einde de ontwikkeling van de capaciteit van de binnenvaartvloot te kunnen inschatten moet de vervoerder die in België gevestigd is of aldaar zijn zetel heeft het Fonds voor de Binnenvaart, ingesteld ter uitvoering van Verordening (EG) Nr. 718/1999 van de Raad van 19 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op het bevorderen van het vervoer over de binnenwateren, in kennis stellen van zijn intentie een nieuw gebouwd of een ingevoerd schip in de vaart te brengen.

De in het eerste lid bedoelde kennisgeving moet worden verricht ten minste 6 maanden voor de daadwerkelijke ingebruikname van het schip. De Koning bepaalt de modaliteiten van de kennisgeving.

Titre 7. — Scheepvaartvoorvallen

HOOFDSTUK 1. — *Averij*

**Art. 3.7.1.1. Internationale toepassing**

§ 1. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de exploitant, bedoeld in artikel 3.7.1.7, § 2, wordt beheerst door het recht van de Staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 2. De artikelen 3.7.1.5. en 3.7.1.6 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

**Art. 3.7.1.2. Afwijkende bedingen**

Dit hoofdstuk geldt slechts voor zover geen voor alle betrokken partijen bindende afwijkende bedingen zijn overeengekomen.

**Art. 3.7.1.3. Bijzondere averij**

Onverminderd het eventuele recht op schadeloosstelling of terugbetaling, wordt bijzondere averij gedragen door de eigenaar van de zaak die de schade heeft geleden of betaald door degene die de kosten heeft gemaakt.

**Art. 3.7.1.4. Avarij-Grosse Regels IVR**

§ 1. De averij-grosse waarbij enkel binnenschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de Avarij-Grosse Regels IVR.

§ 2. De Koning stelt de toepasselijke versie vast van Avarij-Grosse Regels IVR en, in voorkomend geval, van de bepalingen die deze regels vervangen.

**Art. 3.7.1.5. Aanstelling van dispacheurs**

§ 1. Indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan, is de exploitant gerechtigd om in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven, binnen een redelijke termijn na de lossing respectievelijk het aanlopen een dispacheur aan te stellen. De exploitant doet van de aanstelling tijdig mededeling aan alle andere betrokken partijen.

§ 2. Ingeval de exploitant niet binnen een redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kan de meest gerede partij de aanstelling van een dispacheur vorderen. Het verzoek wordt bij eenzijdig verzoekschrift ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar één van de in de vorige paragraaf bedoelde havens is gelegen. Met betrekking tot de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven, wordt het verzoek ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen. De aangestelde dispacheur doet van de aanstelling mededeling aan alle betrokken partijen.

**Art. 3.7.1.6. Rédaction et dépôt de la dispache**

§ 1er. Le dispacheur rédige la dispache.

§ 2. Les marchandises des parties qui ne reçoivent pas de communication de la désignation du dispacheur ne peuvent être reprises dans la dispache.

§ 3. Une fois ses activités terminées, le dispacheur envoie sa dispache provisoire à toutes les parties concernées pour qu'elles la lisent. Il fixe un délai raisonnable dans lequel les parties doivent formuler leurs remarques.

§ 4. Dans la dispache définitive, le dispacheur tient compte des remarques reçues à temps.

§ 5. La dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment suivant :

« Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. »

§ 6. La dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où le dispacheur a été désigné. S'il a été désigné dans le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Le jour du dépôt de la dispache, le dispacheur envoie par envoi recommandé une copie de la dispache aux parties.

Les pièces originales que les parties ont fait parvenir au dispacheur leur sont retournées.

**Art. 3.7.1.7. Privilège et droit de rétention**

§ 1er. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire.

§ 2. L'exploitant dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 3. L'exploitant ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que l'outillage de manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.

**Art. 3.7.1.8. Livraison sans réserve**

Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. L'exploitant peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. L'exploitant est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.

**Art. 3.7.1.9. Dommages ou pertes récupérés par la suite**

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée sont récupérés entièrement ou partiellement après l'exécution de la dispache, la valeur actuelle des marchandises récupérées ou de l'indemnité reçue doit être répartie proportionnellement entre les parties qui ont contribué, après déduction des dépenses encourues.

**Art. 3.7.1.10. Prescription**

Les actions en justice pour avarie commune sont prescrites deux ans après la fin de l'événement.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur interrompt la prescription jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive.

CHAPITRE 2. — *Abordage*

**Art. 3.7.2.1. – Droit applicable**

Les articles 2.7.2.1 à 2.7.2.11 s'appliquent par analogie aux abordages avec les bateaux de navigation intérieure.

Pour l'application de l'alinéa précédent, la notion de « bateaux de navigation intérieure » comprend également les petites embarcations, et les engins suivants sont assimilés à des bateaux de navigation intérieure : les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

**Art. 3.7.1.6. Opmaak en neerlegging van de omslag**

§ 1. De dispacheur maakt de omslag op.

§ 2. De goederen van de partijen die van de aanstelling van de dispacheur geen mededeling kregen, kunnen niet in de omslag worden opgenomen.

§ 3. Na afloop van zijn werkzaamheden stuurt de dispacheur zijn voorlopige omslag ter lezing aan alle betrokken partijen. Hij bepaalt een redelijke termijn waarbinnen de partijen hun opmerkingen moeten maken.

§ 4. In de definitieve omslag houdt de dispacheur rekening met de tijdig ontvangen opmerkingen.

§ 5. De definitieve omslag wordt door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de volgende eed :

"Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb."

§ 6. De definitieve omslag wordt neergelegd ter griffie van de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar de dispacheur werd aangesteld. Werd hij aangesteld in de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven, dan wordt de definitieve omslag neergelegd ter griffie van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen.

Op de dag van de neerlegging van de omslag zendt de dispacheur bij een aangetekende zending een afschrift van de omslag aan de partijen.

De originele stukken die de partijen aan de dispacheur bezorgden, worden hen terugbezorgd.

**Art. 3.7.1.7. Voorrecht en retentierecht**

§ 1. De vordering tot betaling van een vergoeding in averij-grosse is ten belope van de omslag bevoorrecht op de vervoerde goederen en hun verkoopprijs, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord die geen deel uitmaken van het scheepstoebehoren.

§ 2. De exploitant beschikt over een retentierecht op de vervoerde goederen en de andere goederen aan boord waarvoor een bijdrage in averij-grosse is verschuldigd.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 3. De exploitant kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, paletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingstuigen mede als goederen beschouwd.

**Art. 3.7.1.8. Aflevering zonder voorbehoud**

De houder van een cognossement, aan wie de goederen werden afgeleverd zonder voorbehoud omtrent averij-grosse, is niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. Alsdan kan de exploitant rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering schuldenaar van de bijdrage was. De exploitant is evenwel ten belope van de omslag aansprakelijk tegenover wie op een vergoeding in averij-grosse recht heeft.

**Art. 3.7.1.9. Naderhand ongedaan gemaakte schade of verliezen**

Indien de schade of verliezen waarvoor een vergoeding werd toegekend na de uitvoering van de omslag geheel of gedeeltelijk ongedaan worden gemaakt, dient de actuele waarde van de gerecupereerde goederen of de ontvangen schadevergoeding, na aftrek van de gemaakte kosten, proportioneel te worden verdeeld over de partijen die hebben bijgedragen.

**Art. 3.7.1.10. Verjaring**

De rechtsvorderingen wegens averij-grosse verjaren twee jaar na het einde van het voorval.

De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur stuit de verjaring tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd.

HOOFDSTUK 2. — *Aanvaring*

**Art. 3.7.2.1 – Toepasselijk recht**

De artikelen 2.7.2.1 tot en met 2.7.2.11 zijn van overeenkomstige toepassing op aanvaringen met binnenschepen.

Voor de toepassing van het vorige lid omvat het begrip "binnenschip" mede kleine vaartuigen, en worden de volgende tuigen met binnenschepen gelijkgesteld : draagvleugelboten, vlotten, veerponten, de beweegbare gedeelten van schipbruggen, voorts baggermolens, kranen, elevators en alle soortgelijke drijvende machines en inrichtingen.

LIVRE 4. — MISE EN APPLICATION

Titre 1. — Sanctions

CHAPITRE 1er. — *Dispositions générales*

*Section 1re.* — Degrés de sanction

**Art. 4.1.1.1. Sanctions pénales et administratives**

§ 1er. Les infractions décrites dans le présent code sont punies d'une sanction de niveau 1, 2, 3, 4, 5, 6 ou 7.

La sanction de niveau 1 consiste en une amende administrative de 10 à 200 euros.

La sanction de niveau 2 consiste soit en une amende pénale de 26 à 1.000 euros, soit en une amende administrative de 26 à 1.000 euros.

La sanction de niveau 3 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans et une amende pénale de 50 à 5.000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 50 à 5.000 euros.

La sanction de niveau 4 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans et une amende pénale de 500 à 30.000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 500 à 30.000 euros.

La sanction de niveau 5 consiste soit en une peine d'emprisonnement de cinq ans à quinze ans et une amende pénale de 5.000 à 100.000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 5.000 à 100.000 euros.

La sanction de niveau 6 consiste en une réclusion de vingt ans à perpétuité et une amende pénale de 5.000 à 100.000 euros.

Le sanction de niveau 7 consiste soit en une amende de pénale de 250.000 euros à 1.000.000 euros, soit une amende administrative de 250.000 euros à 1.000.000 euros.

§ 2. Les décimes additionnels visés à l'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales sont également applicables aux amendes administratives visées dans le présent code.

L'autorité de sanction communique dans sa décision le coefficient de multiplication conformément à la loi précitée du 5 mars 1952 et mentionne le montant résultant de cette majoration.

*Section 2.* — Sanctions pénales

**Art. 4.1.1.2. Récidive**

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation, la peine pourra être portée au double du maximum.

Le CHAPITRE V du Livre 1 du Code pénal n'est pas d'application.

**Art. 4.1.1.3. Participation**

Le CHAPITRE VII du Livre 1 du Code pénal est d'application.

Par dérogation à l'article 69 du Code pénal, la sanction à l'encontre des complices d'un crime ou d'un délit ne peut excéder deux tiers de celle qui leur serait appliquée, s'ils étaient les auteurs de ce crime ou délit.

**Art. 4.1.1.4. Circonstances atténuantes**

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite au-dessous du montant minimal porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 26 euros.

S'il existe des circonstances atténuantes, la peine d'emprisonnement peut être réduite conformément à l'article 85 du Code pénal.

**Art. 4.1.1.5. Responsabilité civile**

Les personnes qui, en vertu de l'article 1384 du Code civil, sont responsables des dommages-intérêts et des frais sont civilement responsables du paiement des amendes pénales auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.

*Section 3.* — Sanctions administratives

**Art. 4.1.1.6. Procédure**

Pour autant que les faits peuvent faire l'objet de poursuites pénales conformément à l'article 4.1.1.1, une amende peut être infligée conformément à la procédure prévue dans le chapitre 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

BOEK 4. — HANDHAVING

Titel 1 – Sancties

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

*Afdeling 1.* — Sanctiematen

**Art. 4.1.1.1. Strafrechtelijke en administratieve sancties**

§ 1. De in dit wetboek omschreven inbreuken worden bestraft met een sanctie van niveau 1, 2, 3, 4, 5, 6 of 7.

De sanctie van niveau 1 bestaat in een administratieve geldboete van 10 tot 200 euro.

De sanctie van niveau 2 bestaat in hetzij een strafrechtelijke geldboete van 26 tot 1.000 euro, hetzij een administratieve geldboete van 26 tot 1.000 euro.

De sanctie van niveau 3 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 5.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 50 tot 5.000 euro.

De sanctie van niveau 4 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en een strafrechtelijke geldboete van 500 tot 30.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 500 tot 30.000 euro.

De sanctie van niveau 5 bestaat in hetzij een opsluiting van vijf jaar tot vijftien jaar en een strafrechtelijke geldboete van 5.000 tot 100.000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 5.000 tot 100.000 euro.

De sanctie van niveau 6 bestaat uit een opsluiting van twintig jaar tot levenslang en een strafrechtelijke geldboete van 5.000 tot 100.000 euro.

De sanctie van niveau 7 bestaat in hetzij een strafrechtelijke geldboete van 250.000 tot 1.000.000 euro, hetzij een administratieve geldboete van 250.000 tot 1.000.000 euro.

§ 2. De opdeciemen bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdeciemen op strafrechtelijke geldboeten zijn eveneens van toepassing op de in dit wetboek bedoelde administratieve geldboeten.

De sanctionerende overheid maakt in haar beslissing melding van de vermenigvuldiging overeenkomstig de voormelde wet van 5 maart 1952 en vermeldt het bedrag dat van deze verhoging het gevolg is.

*Afdeling 2. — Strafrechtelijke sanctionering*

**Art. 4.1.1.2. Herhaling**

Bij herhaling binnen het jaar dat volgt op een veroordeling, kan de straf op het dubbele van het maximum worden gebracht.

HOOFDSTUK V van Boek 1 van het Strafwetboek is niet van toepassing.

**Art. 4.1.1.3. Deelneming**

HOOFDSTUK VII van Boek 1 van het Strafwetboek is van toepassing.

In afwijking van artikel 69 van het Strafwetboek, kan de straf voor medeplichtigen aan een misdaad of een wanbedrijf niet hoger zijn dan twee derden van die welke op hen zou worden toegepast, indien zij de daders van die misdaad of dat wanbedrijf waren.

**Art. 4.1.1.4. Verzachtende omstandigheden**

Indien verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, kan de geldboete worden verminderd tot een bedrag onder het wettelijk minimum dat echter niet lager mag zijn dan 26 euro.

Ingeval verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, kan de gevangenisstraf worden verminderd overeenkomstig artikel 85 van het Strafwetboek.

**Art. 4.1.1.5. Burgerrechtelijke aansprakelijkheid**

De personen die op grond van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk zijn voor de schadevergoeding en de kosten, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de strafrechtelijke geldboeten waartoe hun aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.

*Afdeling 3.* — Administratieve sanctionering

**Art. 4.1.1.6. Procedure**

Voor zover de feiten strafrechtelijk kunnen worden vervolgd overeenkomstig artikel 4.1.1.1. kan er een administratieve geldboete worden opgelegd overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

Sanctionner des faits qui sont uniquement punissables par une amende administrative, doit s'effectuer conformément à la procédure prévue au chapitre 3 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

CHAPITRE 2. — *Sanctions des infractions*

*Section 1er.* — Conventions et actes internationaux

**Art. 4.1.2.1. Infraction à l'article 1.1.2.4**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux arrêtés ayant été pris en application de l'article 1.1.2.4.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 :

1° quiconque enfreint une norme de produit prise en application de l'article 1.1.2.4 et adoptée en exécution de la législation communautaire mentionnée en annexe de la Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, si cet acte ou cette négligence illicite a eu lieu avec l'intention de provoquer le rejet, l'émission ou l'introduction d'une quantité de substances dans l'atmosphère, le sol ou les eaux, causant ou susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou une dégradation substantielle de la qualité de l'air, de la qualité du sol, ou de la qualité de l'eau, ou bien de la faune ou de la flore;

2° quiconque aura incité de manière intentionnelle à commettre l'infraction prévue au point 1°.

Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge peut ordonner, dans les cas déterminés par le Roi, la confiscation ou l'immobilisation du navire. L'immobilisation s'effectue à l'endroit et pour la durée déterminée par le juge, ainsi qu'aux frais et au risque du propriétaire.

*Section 2.* — Navigation maritime

Sous-Section *1re.* — Navires

**Art. 4.1.2.2. Infraction aux articles 2.2.1.2 à 2.2.1.11**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine et quiconque enfreignant les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

Aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 des informations erronées sciemment et volontairement au Registre naval belge.

§ 3. Les navires suivants peuvent être confisqués :

1° les navires enregistrés sur la base d'un quelconque document entaché de faux ou pour lesquels une déclaration d'enregistrement basée sur un tel document a été faite;

2° les navires à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plus d'un pavillon.

§ 4. Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation relative à l'enregistrement qui leur est imposée par les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou en vertu de ceux-ci peuvent être immobilisés par les agents chargés du contrôle de la navigation jusqu'à l'accomplissement de cette obligation.

**Art. 4.1.2.3. Infraction à l'article 2.2.2.3 ou 2.2.2.5**

Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° le capitaine ou le propriétaire d'un navire belge qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable, autre qu'un certificat de jaugeage Suez ou Panama;

2° le capitaine ou le propriétaire d'un navire belge qui ne respecte pas l'obligation visée à l'article 2.2.2.5.

Aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

**Art. 4.1.2.4. Infraction à l'article 2.2.2.9**

Est puni d'une sanction de niveau 1 le capitaine ou son mandataire qui enfreint l'article 2.2.2.9.

**Art. 4.1.2.5. Infraction à l'article 2.2.2.10 ou 4.2.1.27**

Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque empêche ou entrave l'inspection visée à l'article 4.2.1.27, § 1er et 2;

2° quiconque refuse de donner suite à la demande de constatation de la jauge brute ou de la jauge nette du navire, visée à l'article 2.2.2.10.

Het bestraffen van feiten, die uitsluitend kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete, moet gebeuren overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 3 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

HOOFDSTUK 2. – *Sanctionering van de inbreuken*

*Afdeling 1.* — Internationale verdragen en akten

**Art. 4.1.2.1. Inbreuk op artikel 1.1.2.4**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een overtreding begaat van de besluiten die werden genomen bij toepassing van artikel 1.1.2.4.

§ 2. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :

1° eenieder die een productnorm, vastgesteld in toepassing van artikel 1.1.2.4 en aangenomen in uitvoering van de communautaire wetgeving vermeld in bijlage bij de Richtlijn 2008/99/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 19 november 2008 inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht, overtreedt, indien die wederrechtelijke handeling of nalatigheid begaan wordt met het oogmerk het lozen, uitstoten of storten van een hoeveelheid materie in de lucht, de grond of het water te veroorzaken, waardoor de dood van of ernstige letsels aan personen, dan wel aanzienlijke schade aan de kwaliteit van lucht, grond of water of aan dieren of planten wordt of kan worden veroorzaakt;

2° eenieder die opzettelijk aanzet tot het plegen van de inbreuk bepaald onder 1°.

In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter in de door de Koning bepaalde gevallen de verbeurdverklaring of de aanhouding van het schip bevelen. De aanhouding geschiedt op de plaats en voor de duur bepaald door de rechter en op kosten en risico van de eigenaar.

*Afdeling 2.* — Zeevaart

Onderafdeling *1.* — Schepen

**Art. 4.1.2.2. Inbreuk op de artikelen 2.2.1.2 tot 2.2.1.11**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein en eenieder die de artikelen 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Er wordt echter geen gevangenisstraf opgelegd.

§ 2. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, eenieder die bij de toepassing van de artikelen 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 wetens en willens foutieve informatie aan het Belgisch Scheepsregister bezorgt.

§ 3. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd verklaard worden :

1° de zeeschepen die werden geregistreerd met gebruik van valsheid in geschrifte of waarvoor een registratieaangifte werd ingediend die op een dergelijk bescheid was gesteund;

2° de zeeschepen aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.

§ 4. De zeeschepen die niet voldoen aan de door of krachtens de artikelen 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 opgelegde verplichting tot registratie, kunnen door de scheepvaartcontroleurs worden aanhouden tot die verplichting is nagekomen.

**Art. 4.1.2.3. Inbreuk op de artikelen 2.2.2.3 of 2.2.2.5**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft :

1° de kapitein of de eigenaar van een Belgisch zeeschip dat niet voorzien is van een geldige meetbrief, andere dan een Suez- of Panamameetbrief;

2° de kapitein of de eigenaar van een Belgisch zeeschip die de in artikel 2.2.2.5 bedoelde verplichting niet naleeft.

Er wordt echter geen gevangenisstraf opgelegd

**Art. 4.1.2.4. Inbreuk op artikel 2.2.2.9**

Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, de kapitein of zijn lasthebber die artikel 2.2.2.9 overtreedt.

**Art. 4.1.2.5. Inbreuk op de artikelen 2.2.2.10 of 4.2.1.27**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :

1° eenieder die de in artikel 4.2.1.27, § 1 en 2 bedoelde inspectie verhindert of belemmert;

2° eenieder die weigert in te gaan op de in artikel 2.2.2.10 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of nettotonnenmaat van het zeeschip.

**Art. 4.1.2.6. Infraction aux articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un navire ou fait naviguer dans les eaux maritimes belges ou les eaux intérieures belges un navire dont l'état compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou de l'environnement marin;

2° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait naviguer un navire sans certificat de navigabilité imposé en vertu des articles 2.2.3.6 à 2.2.3.9 ou des arrêtés d'exécution y afférents, ou au mépris de l'interdiction imposée par l'autorité compétente ou de son droit d'immobilisation exercé ou le fait prendre la mer sans une autorisation de départ.

Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque enfreint les articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1, § 2 et 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents;

2° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente ou à des experts, effectuée en exécution des dispositions précitées.

Les sanctions visées au présent article sont également applicables lorsque les faits punissables ont été commis en dehors de la Belgique par le capitaine, les officiers ou par des personnes de nationalité belge.

Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 2 tout homme d'équipage qui provoque l'immobilisation ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations reconnues inexactes.

Si les allégations inexactes ont été faites sciemment, le coupable est puni d'une sanction de niveau 3.

§ 4. Pour les infractions visées au présent article, aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est imposée.

**Art. 4.1.2.7. Infraction à l'article 2.2.5.43**

Sont punis d'une sanction de niveau 3 le commandant et quiconque, ayant connaissance de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt visé à l'article 2.2.5.43, s'oppose à sa mise en œuvre.

**Art. 4.1.2.8. Infractions au Règlement SRC**

§ 1er. Sans préjudice de l'application des peines plus strictes contenues dans le paragraphe 2, est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint le Règlement SRC.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 un propriétaire de navire, tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 14°, du Règlement SRC, d'un navire belge :

1° recyclé dans une installation de recyclage de navires non reprise dans la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément à l'article 16 du Règlement SRC; ou

2° recyclé et non en possession d'un certificat « Convient au recyclage » tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 22°, du Règlement SRC.

§ 3. Pour les infractions visées au présent article, aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est imposée.

Sous-Section 2. — Armateurs

**Art. 4.1.2.9. Infraction à l'article 2.3.2.4 ou 4.2.1.29**

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 2.3.2.4 ou la décision d'expulsion visé à l'article 4.2.1.29.

**Art. 4.1.2.10. Infraction aux articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17**

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention BUNKER, la Convention CLC, la Convention WRC ou les articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17 du présent code soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.14, § 4; aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

**Art. 4.1.2.6. Inbreuk op de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15, 4.2.1.28 of 4.2.4.1**

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft :

1° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zee doet kiezen of in de Belgische zeewateren of Belgische binnenwateren een schip doet varen, als de toestand ervan de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar brengt;

2° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zonder een krachtens de artikelen 2.2.3.6 tot 2.2.3.9 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten opgelegd certificaat van deugdelijkheid of in weerwil van een door de bevoegde overheid opgelegd verbod of uitgeoefend recht tot aanhouding doet varen of het zonder toelating tot afvaart zee doet kiezen.

De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :

1° eenieder die de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15, 4.2.1.28 of 4.2.4.1, § 2 en 3, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

2° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid of van deskundigen, uitgevoerd krachtens voormelde bepalingen, verhindert of belemmert.

De in dit artikel bepaalde sancties zijn ook van toepassing wanneer de strafbare feiten door de kapitein, de officieren of personen van Belgische nationaliteit buiten België zijn gepleegd.

De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.

§ 3. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, iedere schepeling die de aanhouding of het verbod tot afvaart van een schip uitlokt door onjuist bevonden beweringen.

Indien de onjuiste beweringen willens en wetens zijn geuit, wordt de schuldige gestraft met een sanctie van niveau 3.

§ 4. Voor de in dit artikel bedoelde inbreuken wordt geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.

**Art. 4.1.2.7. Inbreuk op artikel 2.2.5.43**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de gezagvoerder en eenieder die, kennis hebbende van de beschikking, het vonnis of het arrest bedoeld in artikel 2.2.5.43, zich tegen de tenuitvoerlegging daarvan verzet.

**Art. 4.1.2.8. Inbreuken op de SRC-Verordening**

§ 1. Onverminderd de toepassing van de strengere straffen in paragraaf 2 wordt met een sanctie van niveau 4 bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de SRC-Verordening.

§ 2. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft, een scheepseigenaar, zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, 14°, van de SRC-Verordening, van een Belgisch schip :

1° dat gerecycled wordt in een scheepsrecyclinginrichting die niet opgenomen is in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen overeenkomstig artikel 16 van de SRC-Verordening; of

2° dat gerecycled wordt en niet in het bezit is van een "Geschikt voor recycling-certificaat" als bedoeld in artikel 3, eerste lid, 22°, van de SRC-Verordening.

*§ 3.* Voor de in dit artikel bedoelde inbreuken wordt geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.

Onderafdeling 2. — Reders

**Art. 4.1.2.9. Inbreuk op de artikelen 2.3.2.4 of 4.2.1.29**

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.3.2.4 of het verwijderingsbevel bedoeld in artikel 4.2.1.29 overtreedt.

**Art. 4.1.2.10. Inbreuk op de artikelen 2.3.2.6 tot 2.3.2.17**

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een schip exploiteert zonder dat alle door het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag of de artikelen 2.3.2.6 tot 2.3.2.17 van dit wetboek voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn; er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.

L'alinéa 1er est d'application :

1° aux navires belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;

2° aux navires étrangers, si le navire touche, touchera ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale.

**Art. 4.1.2.11. Infraction aux articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28**

Est puni d'une sanction de niveau 7 :

1° quiconque exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.26, § 3.

2° quiconque exploite un navire sans disposer de l'assurance ou de toute autre sûreté financière prescrite par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

L'alinéa 1er est d'application :

1° aux navires belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;

*2° aux navires étrangers, si le navire touche, touchera ou quitte un port du territoire belge.*

Sous-Section 3. — Personnes embarquées

**Art. 4.1.2.12. Inbreuk op de artikelen 2.4.3.1 tot 2.4.3.6.**

Le propriétaire ou exploitant du navire qui active une société de sécurité maritime sans remplir les conditions prévues à l'article 2.4.3.3. et ses arrêtés d'exécution, est sanctionné par une sanction du niveau 4.

Le propriétaire ou exploitant du navire qui a commis une infraction sur l'obligation de déclaration prévue à l'article 2.4.3.4. ou qui n'a pas conclu l'accord écrit dans l'article 2.4.3.5, est sanctionné par une sanction du niveau 2.

**Art. 4.1.2.13. Infraction à l'article 2.4.4.1**

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.4.1.

Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article ne peuvent pas être punies d'une amende administrative.

**Art. 4.1.2.14. Infraction aux articles 2.4.4.2 à 2.4.4.3**

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint les articles 2.4.4.2 ou 2.4.4.3.

**Art. 4.1.2.15. Infraction répétée à l'article 2.4.5.3**

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

**Art. 4.1.2.16. Infraction à l'article 2.4.5.4**

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

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

**Art. 4.1.2.17. Infraction à l'article 2.4.5.5**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.5.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet l'infraction mentionnée au paragraphe 1er si les faits ont eu pour conséquence un incendie à bord.

**Art. 4.1.2.18. Infraction à l'article 2.4.5.6 ou 2.4.5.7**

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.6 ou 2.4.5.7.

**Art. 4.1.2.19. Infraction à l'article 2.4.5.8**

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.8.

**Art. 4.1.2.20. Infraction à l'article 2.4.5.9**

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.9.

**Art. 4.1.2.21. Infraction à l'article 2.4.5.10**

Est puni des sanctions déterminées dans chapitre I du titre IX du livre II du Code pénal quiconque enfreint l'article 2.4.5.10. Si le délit est commis par le commandant ou par un homme d'équipage, ces peines ne peuvent toutefois pas être inférieures à celles prévues pour les vols domestiques.

Het eerste lid is van toepassing op :

1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;

2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied of een buitengaatse in de territoriale zee gelegen installatie aanloopt, zal aanlopen of verlaat.

**Art. 4.1.2.11. Inbreuk op de artikelen 2.3.2.19 tot 2.3.2.28**

Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :

1° eenieder die een schip exploiteert zonder dat alle door het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikelen 2.3.2.19 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.26, § 3 in een elektronisch register beschikbaar zijn;

2° eenieder die een schip exploiteert zonder de door het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikelen 2.3.2.19 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid.

Het eerste lid is van toepassing op :

1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;

2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt, zal aanlopen of verlaat.

Onderafdeling 3. — Opvarenden

**Art. 4.1.2.12. Inbreuk op de artikelen 2.4.3.1 tot 2.4.3.6.**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de scheepseigenaar of exploitant die een maritieme veiligheidsonderneming inzet zonder aan de voorwaarden van artikel 2.4.3.3. en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten te voldoen.

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de scheepseigenaar of exploitant die een inbreuk op de meldingsplicht heeft begaan bedoeld in artikel 2.4.3.4 of de schriftelijke overeenkomst in artikel 2.4.3.5 niet heeft gesloten.

**Art. 4.1.2.13. Inbreuk op de artikelen 2.4.4.1**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de bepalingen van artikel 2.4.4.1. overtreedt.

In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

**Art. 4.1.2.14. Inbreuk op de artikelen 2.4.4.2 en 2.4.4.3**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die de bepalingen van artikel 2.4.4.2 of 2.4.4.3 overtreedt.

**Art. 4.1.2.15. Herhaalde inbreuk op artikel 2.4.5.3**

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

**Art. 4.1.2.16. Inbreuk op artikel 2.4.5.4**

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

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

**Art. 4.1.2.17. Inbreuk op artikel 2.4.5.5**

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.5 overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de in paragraaf 1 genoemde inbreuk begaat indien door die handelingen aan boord brand is ontstaan.

**Art. 4.1.2.18. Inbreuk op de artikelen 2.4.5.6 of 2.4.5.7**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 2.4.5.6 of 2.4.5.7 overtreedt.

**Art. 4.1.2.19. Inbreuk op artikel 2.4.5.8**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.8 overtreedt.

**Art. 4.1.2.20. Inbreuk op artikel 2.4.5.9**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.9 overtreedt.

**Art. 4.1.2.21. Inbreuk op artikel 2.4.5.10**

Met de straffen bepaald in hoofdstuk I van titel IX van boek II van het Strafwetboek wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.10 overtreedt. Ingeval het misdrijf wordt gepleegd door de gezagvoerder of door een schepeling, mogen die straffen echter niet lager zijn dan die voor huisdiefstal.

**Art. 4.1.2.22. Infraction à l'article 2.4.5.11**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.11 en mélangeant des vivres à des matières non nocives.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.11 à l'aide de matières nocives.

**Art. 4.1.2.23. Infraction à l'article 2.4.5.12, § 1er ou 2**

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.12, § 1er ou 2.

**Art. 4.1.2.24. Infraction à l'article 2.4.5.12, § 3**

Sans préjudice des articles 66 et 67, du Code pénal, est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.12, § 3.

**Art. 4.1.2.25. Infraction à l'article 2.4.5.13**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.13 lorsque le navire est à l'abri dans un port.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.13 lorsque le navire est en rade foraine ou en mer. Dans ce dernier cas, la peine minimale sera doublée.

**Art. 4.1.2.26. Infraction à l'article 2.4.5.14**

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.14.

Si l'infraction est commise conjointement par des hommes d'équipage, la peine minimale sera doublée. S'il s'agit d'officiers, ils sont punis d'une sanction de niveau 5.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

**Art. 4.1.2.27. Infraction à l'article 2.4.5.15**

Est puni des sanctions prévues aux articles 271, 272 et 274 du Code pénal et suivant les distinctions y établies quiconque enfreint l'article 2.4.5.15

Si l'infraction est commise par plus d'un tiers de l'équipage, elle sera punie d'une sanction de niveau 5.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

**Art. 4.1.2.28. Infraction à l'article 2.4.5.16**

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.16.

**Art. 4.1.2.29. Infraction à l'article 2.4.5.17**

Est puni des sanctions prévues à l'article 280 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 quiconque enfreint l'article 2.4.5.17.

**Art. 4.1.2.30. Infraction à l'article 2.4.5.18**

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.18.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

**Art. 4.1.2.31. Infraction à l'article 2.4.5.19**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.19, § 1er;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.19, § 2.

§ 2. Est puni des sanctions prévues aux articles 257 et 266 du Code pénal quiconque enfreint l'article 2.4.5.19, § 3.

**Art. 4.1.2.32. Infraction à l'article 2.4.5.20**

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.20.

**Art. 4.1.2.33. Infraction à l'article 2.4.5.21**

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.21.

**Art. 4.1.2.34. Infraction à l'article 2.4.5.22, § 1er**

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.22, § 1er.

**Art. 4.1.2.22. Inbreuk op artikel 2.4.5.11**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.11 overtreedt door vermenging van de levensmiddelen met niet schadelijke stoffen.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.11 overtreedt door middel van schadelijke stoffen.

**Art. 4.1.2.23. Inbreuk op artikel 2.4.5.12, § 1 of 2**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.12, § 1 of 2 overtreedt.

**Art. 4.1.2.24. Inbreuk op artikel 2.4.5.12, § 3**

Onverminderd de artikelen 66 en 67 van het Strafwetboek wordt met een sanctie van niveau 2 bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.12, § 3 overtreedt.

**Art. 4.1.2.25. Inbreuk op artikel 2.4.5.13**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.13 overtreedt terwijl het schip veilig in een haven ligt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.13 overtreedt terwijl het schip op een open rede ligt of in zee is. In het laatste geval wordt de minimumstraf verdubbeld.

**Art. 4.1.2.26. Inbreuk op artikel 2.4.5.14**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.14 overtreedt.

Ingeval de inbreuk door schepelingen gezamenlijk wordt begaan, wordt de minimumstraf verdubbeld. Ingeval het officieren zijn, worden zij bestraft met een sanctie van niveau 5.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

**Art. 4.1.2.27. Inbreuk op artikel 2.4.5.15**

Met de straffen bepaald in de artikelen 271, 272 en 274 van het Strafwetboek en volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.15 overtreedt.

Wordt de inbreuk gepleegd door meer dan een derde van de bemanning, dan wordt zij bestraft met een sanctie van niveau 5.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

**Art. 4.1.2.28. Inbreuk op artikel 2.4.5.16**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.16 overtreedt.

**Art. 4.1.2.29. Inbreuk op artikel 2.4.5.17**

Met de straffen bepaald in artikel 280 van het Strafwetboek, volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen en onverminderd de toepassing van de artikelen 399, tweede lid, 400 en 401 van hetzelfde wetboek wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.17 overtreedt.

**Art. 4.1.2.30. Inbreuk op artikel 2.4.5.18**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.18 overtreedt.

Geen straf wordt echter uitgesproken tegen hen die aan de feiten deelnemen, zonder daartoe te hebben opgeruid of de leiding te hebben genomen, en zich verwijderen op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of van een officier.

**Art. 4.1.2.31. Inbreuk op artikel 2.4.5.19**

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :

1° eenieder die artikel 2.4.5.19, § 1 overtreedt;

2° eenieder die artikel 2.4.5.19, § 2 overtreedt.

§ 2. Met de in de artikelen 257 en 266 van het Strafwetboek bepaalde straffen wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.19, § 3 overtreedt.

**Art. 4.1.2.32. Inbreuk op artikel 2.4.5.20**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.20 overtreedt.

**Art. 4.1.2.33. Inbreuk op artikel 2.4.5.21**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.21 overtreedt.

**Art. 4.1.2.34. Inbreuk op artikel 2.4.5.22, § 1**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.22, § 1 overtreedt.

**Art. 4.1.2.35. Infraction à l'article 2.4.5.22, § 2 ou 3**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.22, § 2er;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.22, § 3.

§ 2. Si le coupable visé au paragraphe 1er fait partie de l'équipage d'un navire belge, le minimum de l'amende pénal ou administrative sera 500 euros.

**Art. 4.1.2.36. Infraction à l'article 2.4.5.23**

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.23.

**Art. 4.1.2.37. Infraction aux articles 2.4.5.24 à 2.4.5.27**

Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.24;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.25;

3° quiconque enfreint l'article 2.4.5.26;

4° quiconque enfreint l'article 2.4.5.27.

**Art. 4.1.2.38. Infraction à l'article 2.4.5.28**

Est puni des sanctions déterminées à l'article 501 du Code pénal quiconque enfreint l'article 2.4.5.28.

**Art. 4.1.2.39. Infraction à l'article 2.4.5.29**

Est puni des sanctions visées aux articles 16 et 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 quiconque enfreint l'article 2.4.5.29.

**Art. 4.1.2.40. Infraction à l'article 2.4.5.30**

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.30.

**Art. 4.1.2.41. Infraction aux articles 2.4.5.31 à 2.4.5.37, à l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 10.1 de la Convention d'assistance 1989**

Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.31;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.32;

3° quiconque enfreint l'article 2.4.5.33;

4° quiconque enfreint l'article 2.4.5.34;

5° quiconque enfreint l'article 2.4.5.35;

6° quiconque enfreint l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910;

7° quiconque enfreint l'article 10.1 de la Convention sur l'assistance 1989.

**Art. 4.1.2.42. Infraction à l'article 2.4.5.36**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.36, § 1er, ou l'article 2.4.5.36, § 2.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction à l'article 2.4.5.36, § 3.

**Art. 4.1.2.43. Infraction à l'article 2.4.5.37**

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.37.

**Art. 4.1.2.44. Infraction à l'article 2.4.5.38 ou 2.4.5.39**

Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.38;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.39.

**Art. 4.1.2.45. Infraction à l'article 2.4.5.40**

Est puni des sanctions prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 518 du Code pénal et suivant les distinctions y établies quiconque enfreint l'article 2.4.5.40, § 1er.

Les personnes embarquées qui enfreignent l'article 2.4.5.40, § 2, sont punies de la sanction directement inférieure, sauf en cas de crime punissable d'une réclusion à perpétuité. Dans ce cas, ces personnes sont punies de vingt à trente ans de réclusion.

Les sanctions déterminées à l'article 510 du Code pénal s'appliquent à quiconque enfreint l'article 2.4.5.40, § 3.

Les sanctions déterminées à l'article 516 du Code pénal s'appliquent à quiconque enfreint l'article 2.4.5.40, § 4.

**Art. 4.1.2.46. Infraction à l'article 2.4.5.41**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 2.4.5.41, § 1er.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.41, § 2.

**Art. 4.1.2.35. Inbreuk op artikel 2.4.5.22, § 2 of 3**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft :

1° eenieder die artikel 2.4.5.22, § 2 overtreedt;

2° eenieder die artikel 2.4.5.22, § 3 overtreedt.

§ 2. Maakt de schuldige bedoeld in paragraaf 1 deel uit van de bemanning van een Belgisch schip, dan bedraagt het minimale bedrag van de strafrechtelijke of administratieve geldboete 500 euro.

**Art. 4.1.2.36. Inbreuk op artikel 2.4.5.23**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.23 overtreedt.

**Art. 4.1.2.37. Inbreuk op artikel 2.4.5.24 tot 2.4.5.27**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :

1° eenieder die artikel 2.4.5.24 overtreedt;

2° eenieder die artikel 2.4.5.25 overtreedt;

3° eenieder die artikel 2.4.5.26 overtreedt;

4° eenieder die artikel 2.4.5.27 overtreedt.

**Art. 4.1.2.38. Inbreuk op artikel 2.4.5.28**

Met de straffen bepaald in artikel 501 van het Strafwetboek wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.28 overtreedt.

**Art. 4.1.2.39. Inbreuk op artikel 2.4.5.29**

Met de straffen bepaald in de artikelen 16 en 17, § 2, van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.29 overtreedt.

**Art. 4.1.2.40. Inbreuk op artikel 2.4.5.30**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft eenieder die artikel 2.4.5.30 overtreedt

**Art. 4.1.2.41. Inbreuk op artikel 2.4.5.31 tot 2.4.5.37, artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft :

1° eenieder die artikel 2.4.5.31 overtreedt;

2° eenieder die artikel 2.4.5.32 overtreedt;

3° eenieder die artikel 2.4.5.33 overtreedt;

4° eenieder die artikel 2.4.5.34 overtreedt;

5° eenieder die artikel 2.4.5.35 overtreedt;

6° eenieder die artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 overtreedt;

7° eenieder die artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989 overtreedt.

**Art. 4.1.2.42. Inbreuk op artikel 2.4.5.36**

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.36, § 1 of artikel 2.4.5.36, § 2 overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op artikel 2.4.5.36, § 3.

**Art. 4.1.2.43. Inbreuk op artikel 2.4.5.37**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.37 overtreedt.

**Art. 4.1.2.44. Inbreuk op artikel 2.4.5.38 of 2.4.5.39**

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft :

1° eenieder die artikel 2.4.5.38 overtreedt;

2° eenieder die artikel 2.4.5.39 overtreedt.

**Art. 4.1.2.45. Inbreuk op artikel 2.4.5.40**

Met de straffen bepaald in de artikelen 510, 511, 513, 514 en 518 van het Strafwetboek, en volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen, wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.40, § 1 overtreedt.

Opvarenden die artikel 2.4.5.40, § 2 overtreden worden gestraft met de onmiddellijk lagere straf behalve in geval van een misdaad die strafbaar is met levenslange opsluiting. In dat geval worden die personen gestraft met twintig jaar tot dertig jaar opsluiting.

De in artikel 510 van het Strafwetboek bepaalde straffen zijn van toepassing op eenieder die artikel 2.4.5.40, § 3 overtreedt.

De in artikel 516 van het Strafwetboek bepaalde straffen zijn van toepassing op eenieder die artikel 2.4.5.40, § 4 overtreedt.

**Art. 4.1.2.46. Inbreuk op artikel 2.4.5.41**

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.41, § 1 overtreedt;

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.4.5.41, § 2 overtreedt.

Sous-Section *4.* — *Mer et ports*

**Art. 4.1.2.47. Infraction à l'article 2.5.1.2**

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint la Convention COLREG, l'article 2.5.1.2 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

**Art. 4.1.2.48. Infraction au Règlement ISPS ou aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25**

Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque enfreint le Règlement ISPS;

2° quiconque enfreint les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents;

3° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente, exécutée en vertu du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

**Art. 4.1.2.49. Infraction aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11, 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 7 :

1° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire à bord duquel les articles 2.5.3.4 ou 2.5.3.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents n'ont pas été respectés;

2° sans préjudice du paragraphe 2, toute autre personne qui enfreint l'article 2.5.3.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

Si le navire est un navire de plaisance ou un navire de pêche, les infractions seront punies d'une sanction de niveau 4.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, le maximum de l'amende pénal ou administrative sera doublé.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° le capitaine d'un navire autre qu'un navire de plaisance ou de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7, 2.5.3.8 ou 2.5.3.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents, qui s'oppose aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observe pas les obligations imposées par ces dispositions;

2° le patron ou le conducteur d'un navire de plaisance ou d'un navire de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telle que visée à l'article 4.2.1.34, § 6 à 7;

3° les officiers ou d'autres membres de l'équipage d'un navire qui enfreignent l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7 ou 2.5.3.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents, qui s'opposent aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observent pas les obligations imposées par ces dispositions.

§ 3. Dans les cas suivants, le juge prononce de quelque façon que ce soit une peine d'emprisonnement :

1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales et végétales ou à des parties de celles-ci;

2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324*bis* du Code pénal.

3° l'infraction a causé la mort d'une personne.

§ 4. Le paragraphe précédent s'applique sous réserve du droit international, notamment l'article 230 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer.

§ 5. Celui qui est condamné à une amende pénale visée au paragraphe 1 ou 2 ou qui consent à conclure une transaction conformément à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle est tenu de verser directement vingt pour cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.

§ 6. Sans préjudice de l'application du Livre I du Code pénal, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, alinéa 2, du Code pénal, peut toujours être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour l'infraction aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

Onderafdeling *4.* — *Zee en havens*

**Art. 4.1.2.47. Inbreuk op artikel 2.5.1.2**

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die het COLREG-Verdrag, artikel 2.5.1.2 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

**Art. 4.1.2.48. Inbreuk op de ISPS-Verordening of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :

1° eenieder die de ISPS-Verordening overtreedt;

2° eenieder die de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

3° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid, uitgevoerd krachtens de ISPS-Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert.

**Art. 4.1.2.49. Inbreuk op de artikelen 2.5.3.1 tot 2.5.3.11, 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41**

§ 1. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :

1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip aan boord waarvan de artikelen 2.5.3.4 of 2.5.3.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten niet werden nageleefd;

2° onverminderd paragraaf 2, iedere andere persoon die artikel 2.5.3.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Ingeval het schip een pleziervaartuig of een vissersschip is, worden de inbreuken bestraft met een sanctie van niveau 4.

Ingeval de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt het bedrag van de maximale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.

§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :

1° de kapitein van een schip ander dan een pleziervaartuig of een vissersschip die de artikelen 2.5.3.4, 2.5.3.7, 2.5.3.8 of 2.5.3.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 en 4.2.1.34, § 2 tot 7 of zich niet houdt aan de door die bepalingen opgelegde verplichtingen;

2° de schipper of voerder van een pleziervaartuig of vissersschip die artikel 2.5.3.4 overtreedt, zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de aanhouding als bedoeld in artikel 4.2.1.34, § 6 tot 7;

3° de officieren of andere bemanningsleden van een schip die de artikelen 2.5.3.4, 2.5.3.7 of 2.5.3.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreden, zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 en 4.2.1.34, § 2 tot 7 of zich de door die bepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomen.

§ 3. In de volgende gevallen spreekt de rechter hoe dan ook een gevangenisstraf uit :

1° de inbreuk heeft over een uitgestrekt gebied grote schade veroorzaakt aan de kwaliteit van water of aan dier- en plantensoorten of delen daarvan;

2° de inbreuk is gepleegd in het kader van een criminele organisatie gedefinieerd door artikel 324*bis* van het Strafwetboek.

3° de inbreuk heeft de dood van een persoon veroorzaakt.

§ 4. De vorige paragraaf is van toepassing onder voorbehoud van het internationaal recht, met name artikel 230 van het VN-Zeerechtverdrag.

§ 5. Diegene die wordt gestraft met een in de paragrafen 1 of 2 bedoelde strafrechtelijke geldboete of instemt met een in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering bedoelde minnelijke schikking moet twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks storten in het Fonds Leefmilieu.

§ 6. Onverminderd de toepassing van Boek I van het Strafwetboek, kan de geïdentificeerde natuurlijke persoon, in afwijking van artikel 5, tweede lid van het Strafwetboek, steeds samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld wegens de overtreding van de artikelen 2.5.3.1 tot 2.5.3.11 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

§ 7. Les navires immobilisés en mer ou dans des ports belges en vertu de l'article 4.2.1.34, § 6 à 7, sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal aux amendes maximales prévues aux paragraphes 1er et 2, majoré des décimes additionnels. Le versement de la caution peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.

§ 8. L'amende imposée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, une transaction ou une décision définitive consécutive à une poursuite administrative, 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.

Sous-Section *5.* — Affrètement et transport

**Art. 4.1.2.50. Infraction au Règlement concernant les droits des passagers**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 1 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 12 du Règlement concernant les droits des passagers;

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

1° quiconque commet une infraction à l'article 6 du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 8 du Règlement concernant les droits des passagers;

3° quiconque commet une infraction à l'article 15 du Règlement concernant les droits des passagers;

4° quiconque commet une infraction à l'article 16 du Règlement concernant les droits des passagers;

5° quiconque commet une infraction à l'article 17 du Règlement concernant les droits des passagers;

6° quiconque commet une infraction à l'article 18 du Règlement concernant les droits des passagers;

7° quiconque commet une infraction à l'article 19 du Règlement concernant les droits des passagers;

8° quiconque commet une infraction à l'article 22 du Règlement concernant les droits des passagers;

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

1° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 9 du Règlement concernant les droits des passagers;

3° quiconque commet une infraction à l'article 10 du Règlement concernant les droits des passagers;

4° quiconque commet une infraction à l'article 11 du Règlement concernant les droits des passagers;

5° quiconque commet une infraction à l'article 13 du Règlement concernant les droits des passagers;

6° quiconque commet une infraction à l'article 23 du Règlement concernant les droits des passagers;

§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;

3° quiconque commet une infraction à l'article 14 du Règlement concernant les droits des passagers;

*4*° quiconque commet une infraction à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers;

§ 7. Schepen die op zee of in Belgische havens worden aangehouden krachtens artikel 4.2.1.34, § 6 tot 7, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas een borgsom wordt gestort ten bedrage van de door de paragrafen 1 en 2 bepaalde maximale geldboeten, verhoogd met de opdeciemen. Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank.

§ 8. De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing, een minnelijke schikking of een definitieve beslissing ingevolge administratieve vervolging, naargelang het geval, wordt op de borgsom verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

De interesten van de in consignatie gegeven som worden bij de borgsom gevoegd.

Onderafdeling *5.* — Bevrachting en vervoer

**Art. 4.1.2.50 Inbreuk op de Passagiersrechtenverordening**

§ 1. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft :

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, eerste lid van de Passagiersrechtenverordening;

2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 12 van de Passagiersrechtenverordening.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 6 van de Passagiersrechtenverordening;

2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 8 van de Passagiersrechtenverordening;

3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 15 van de Passagiersrechtenverordening;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening;

5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 17 van de Passagiersrechtenverordening;

6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 18 van de Passagiersrechtenverordening;

7° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 19 van de Passagiersrechtenverordening;

8° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 22 van de Passagiersrechtenverordening.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft :

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, eerste lid van de Passagiersrechtenverordening;

2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 9 van de Passagiersrechtenverordening;

3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 10 van de Passagiersrechtenverordening;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 11 van de Passagiersrechtenverordening;

5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 13 van de Passagiersrechtenverordening;

6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 23 van de Passagiersrechtenverordening.

§ 4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :

1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;

2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;

3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 14 van de Passagiersrechtenverordening;

4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 24 van de Passagiersrechtenverordening.

Sous-Section *6.* — Événements de navigation

**Art. 4.1.2.51. Infraction à la Convention FUND, au Protocole FUND 2003 et aux articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2**

§ 1er. Est punie d'une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, ainsi que quiconque enfreint les articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2, § 1er, alinéa 3, ou les arrêtés d'exécutiony afférents.

§ 2. Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, alinéa 1er, sont civilement responsables du paiement de l'amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.

Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d'amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1er.

**Art. 4.1.2.52. Infraction aux articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7 ou à l'article 2.7.6.14**

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque :

1° enfreint les articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14;

2° enfreint les arrêtés pris en exécution des articles 2.7.6.2 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14.

**Art. 4.1.2.53. Infraction à la Convention WRC et aux articles 2.3.2.8, 2.3.2.11, 2.7.6.10 et 2.7.6.12**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° quiconque enfreint les articles 9.2 et 9.3, de la Convention WRC;

2° quiconque enfreint l'article 2.3.2.8, § 8, ou 2.3.2.14, § 3;

3° quiconque enfreint l'article 2.7.6.12.

Les infractions visées au présent paragraphe peuvent être poursuivies en Belgique.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque ne respecte pas les obligations imposées par l'article 2.7.6.10, § 2.

**Art. 4.1.2.54. Infraction aux articles 2.7.7.1 à 2.7.7.25**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 2.7.7.1 à 2.7.7.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents, ou qui entrave l'exécution de la mission de l'OFEAN ou d'un autre organisme d'enquête compétent effectuée en vertu de ces dispositions.

§ 2. Toute violation du secret professionnel visé à l'article 2.7.7.6, § 2, est punie des sanctions déterminées à l'article 458 du Code pénal.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est punie d'une sanction de niveau 4 la personne qui dévoile l'identité d'une personne qui requiert l'anonymat conformément à l'article 2.7.7.18, § 2.

*Section 3.* — Navigation intérieure

**Art. 4.1.2.55. Infraction aux articles 3.2.1.1 à 3.2.1.5**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint les articles 3.2.1.1. à 3.2.1.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 3.2.1.1 à 3.2.1.5, des informations erronées sciemment et volontairement au Registre naval belge.

**Art. 4.1.2.56. Infraction aux articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5**

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

**Art. 4.1.2.57. Infraction aux articles 3.3.4.1**

Toute personne qui exploite un navire estuaire sans avoir à bord les certificats valables conformément à l'article 3.3.4.1. ou conformément à l'article 2.3.2.14, § 4, disponibles dans un registre électronique, est sanctionné par une sanction du niveau 5. Cependant, aucune sanction d'emprisonnement ou de peine de prison n'est infligée.

**Art. 4.1.2.58. Infraction aux articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6**

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint les articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge ne peut pas prononcer la confiscation spéciale du navire en s'appuyant uniquement sur l'infraction précitée.

Onderafdeling *6.* — Scheepvaartvoorvallen

**Art. 4.1.2.51. Inbreuk op het FUND-Verdrag, het FUND-Protocol 2003 en de artikelen 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2**

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, iedere persoon die op Belgisch grondgebied bijdragende olie ontvangt en die de artikelen 10 van het FUND-Verdrag 1992 en van het FUND-Protocol 2003 overtreedt, alsook eenieder die de artikelen 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2, § 1, derde lid, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. De personen bedoeld in artikel 2.7.3.12, eerste lid, zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld.

De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die op grond van paragraaf 1 zijn uitgesproken.

**Art. 4.1.2.52. Inbreuk op de artikelen 2.7.6.3 tot 2.7.6.7 of artikel 2.7.6.14**

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die :

1° de artikelen 2.7.6.3 tot 2.7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 2.7.6.14 overtreedt;

2° de besluiten genomen ter uitvoering van de artikelen 2.7.6.2 tot 2.7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 2.7.6.14 overtreedt.

**Art. 4.1.2.53. Inbreuk op het WRC-Verdrag en de artikelen 2.3.2.8, 2.3.2.11, 2.7.6.10 en 2.7.6.12**

§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft :

1° eenieder die artikel 9.2 en 9.3 van het WRC-Verdrag overtreedt;

2° eenieder die de artikelen 2.3.2.8, § 8 of 2.3.2.14, § 3 overtreedt;

3° eenieder die artikel 2.7.6.12 overtreedt.

De in deze paragraaf bedoelde inbreuken kunnen worden vervolgd in België.

§ 2. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die de bij artikel 2.7.6.10, § 2 opgelegde verplichtingen niet naleeft.

**Art. 4.1.2.54. Inbreuk op de artikelen 2.7.7.1 tot 2.7.7.25**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 2.7.7.1 tot 2.7.7.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, of die de uitvoering van de opdracht van de FOSO of een andere bevoegde onderzoeksinstantie uitgeoefend krachtens deze bepalingen belemmert.

§ 2. Elke schending van het beroepsgeheim bedoeld in artikel 2.7.7.6, § 2, wordt gestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt met een sanctie van niveau 4 bestraft, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt overeenkomstig artikel 2.7.7.18, § 2.

*Afdeling 3.* — Binnenvaart

**Art. 4.1.2.55. Inbreuk op de artikelen 3.2.1.1 tot 3.2.1.5.**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 3.2.1.1 tot 3.2.1.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, eenieder die bij de toepassing van de artikelen 3.2.1.1 tot 3.2.1.5 wetens en willens foutieve informatie aan het Belgisch Scheepsregister bezorgt.

**Art. 4.1.2.56. Inbreuk op de artikelen 3.3.2.1 tot 3.3.2.5**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 3.3.2.1 tot 3.3.2.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

**Art. 4.1.2.57. Inbreuk op de artikelen 3.3.4.1**

Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een estuair schip exploiteert zonder dat de volgens artikel 3.3.4.1 geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn. Er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.

**Art. 4.1.2.58. Inbreuk op de artikelen 3.6.1.1 tot 3.6.1.6**

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die de artikelen 3.6.1.1 tot 3.6.1.6 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter niet uitsluitend op grond van voornoemde inbreuk de bijzondere verbeurdverklaring van het schip uitspreken.

En cas de condamnation du transporteur, le juge peut toutefois imposer l'interdiction temporaire d'utiliser le navire ayant servi à commettre l'infraction en vue du transport ou de l'entreposage de marchandises par les eaux intérieures belges. Cette interdiction ne peut pas dépasser les deux ans et ne peut être inférieure à un mois.

L'interdiction commence à compter du jour où la condamnation contradictoire ou par défaut ayant force de chose jugée.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint la disposition du jugement ou de l'arrêt imposant une interdiction en application du § 2.

De plus, en cas de constatation du non-respect de l'interdiction fixée en vertu du § 2, les agents chargés du contrôle de la navigation sont habilités à immobiliser temporairement le navire concerné aux frais et risques du propriétaire, pour une durée égale à celle pendant laquelle l'interdiction n'a pas été respectée.

**Art. 4.1.2.59. Infraction à la Convention CDNI**

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint la Convention CDNI ou ses arrêtés d'exécution, sans préjudice de l'indemnisation éventuelle.

*Section 4.* — Mise en application

**Art. 4.1.2.60. Empêchement ou entrave d'application**

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque empêche ou entrave la mise en application régie par le présent code ou en vertu de celui-ci, y compris le constat d'infractions et l'enquête par les membres du personnel des autorités compétents et par les experts désignés par les autorités.

**Art. 4.1.2.61. Outrage ou coup envers les contrôleurs de la navigation ou de la Police de la navigation**

Est punie des sanctions prévues aux articles 276 et 280 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 299, 400 et 401 du même Code, ainsi que des articles 2.4.5.16 et 2.4.5.17 du présent code, toute personne outrageant ou frappant les contrôleurs de la navigation ou de la Police de la navigation dans l'exercice ou dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

**Art. 4.1.2.62. Infraction à l'article 4.2.1.15**

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque ne respecte pas les mesures prescrites en application de l'article 4.2.1.15.

**Art. 4.1.2.63. Infraction à l'article 4.2.2.6**

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux décisions prises en exécution de l'article 4.2.2.6.

§ 2. Lors de la constatation d'une des infractions visées au paragraphe 1er, si le fait n'a pas causé de dommage à des tiers et moyennant l'accord du contrevenant, une somme peut être immédiatement perçue. Le Roi détermine :

1° le montant de la somme précitée, qui ne peut pas être inférieur à 500 euros sans toutefois dépasser le maximum de l'amende applicable à l'infraction, majoré des décimes additionnels;

2° les autres règles relatives au recouvrement de la somme.

Le paiement de la somme éteint l'action publique et les poursuites administratives, sauf si le Ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer l'action publique. Cette notification a lieu par un envoi recommandé; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt.

§ 3. Si le contrevenant ou son représentant légal en Belgique ne paie pas immédiatement la somme proposée, il devra consigner entre les mains des contrôleurs de la navigation agissant ou des membres du personnel de la Police de la navigation une somme destinée à couvrir l'amende due et les frais de justice éventuels.

Le Roi détermine le montant de la somme à consigner, ainsi que les modalités de sa perception.

Le navire piloté par le contrevenant sera immobilisé, à ses frais et à ses risques, jusqu'au paiement de la somme précitée et jusqu'à la fourniture de la preuve que les coûts exposés le cas échéant pour la garde du navire ont été payés.

Si la somme précitée n'est pas payée à l'expiration d'un délai de 96 heures à compter du constat de l'infraction, le Ministère public pourra ordonner la saisie du navire.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du navire ou à son représentant en Belgique dans les deux jours ouvrables.

Les risques et les frais afférents au navire restent à charge du contrevenant pendant la durée de la saisie.

Bij een veroordeling van de vervoerder kan de rechter wel het tijdelijk verbod opleggen om van het schip dat gediend heeft tot het plegen van het misdrijf met het oog op vervoer of opslag van goederen gebruik te maken op Belgische binnenwateren. Het verbod mag niet meer dan twee jaar en mag niet minder dan één maand duren.

Het verbod neemt een aanvang zodra de veroordeling op tegenspraak of bij verstek in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de beschikking van het vonnis of van het arrest waarbij een verbod wordt opgelegd met toepassing van § 2.

Tevens zijn, in geval van vaststelling van niet naleving van het krachtens § 2 vastgesteld verbod, de scheepvaartcontroleurs gerechtigd het betrokken schip, op kosten en risico van de scheepseigenaar, aan te houden voor een duurtijd gelijk aan deze tijdens welke het verbod niet werd nageleefd.

**Art. 4.1.2.59. Inbreuk op het CDNI-Verdrag**

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, eenieder die het CDNI-Verdrag of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

*Afdeling 4.* — H*andhaving*

**Art. 4.1.2.60. Verhindering of belemmering van handhaving**

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die de door of krachtens dit wetboek geregelde handhaving, met inbegrip van de vaststelling van inbreuken en het onderzoek door de bevoegde personeelsleden van de overheid en de door de overheid aangestelde deskundigen, verhindert of belemmert.

**Art. 4.1.2.61. Smaden of slaan van scheepvaartcontroleurs of de Scheepvaartpolitie**

Met de straffen bepaald in de artikelen 276 en 280 van het Strafwetboek, naar het aldaar voorziene onderscheid en onverminderd de toepassing van artikelen 299, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek en de artikelen 2.4.5.16 en 2.4.5.17 van dit wetboek, wordt gestraft eenieder die de scheepvaartcontroleurs of de Scheepvaartpolitie in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van hun ambt smaadt of slaat.

**Art. 4.1.2.62. Inbreuk op artikel 4.2.1.15**

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de met toepassing van artikel 4.2.1.15 voorgeschreven maatregelen niet naleeft.

**Art. 4.1.2.63. Inbreuk op artikel 4.2.2.6**

§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de besluiten genomen in uitvoering van artikel 4.2.2.6.

§ 2. Bij het vaststellen van een van de in paragraaf 1 bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien de overtreder ermee instemt, onmiddellijk een som worden geïnd. De Koning bepaalt :

1° het bedrag van voornoemde som, dat niet lager mag zijn dan 500 euro en niet hoger dan het maximum van de op de inbreuk toepasselijke geldboete, vermeerderd met de opdeciemen;

2° de nadere regels inzake de inning van de som.

Door betaling van de som vervalt de strafvordering en de administratieve vervolging, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafvordering in te stellen. Deze kennisgeving geschiedt bij een aangetekende zending; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte.

§ 3. Indien de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de optredende scheepvaartcontroleurs of personeelsleden van de Scheepvaartpolitie een som in consignatie geven bestemd om de desgevallend verschuldigde geldboete en de gerechtskosten te dekken.

De Koning bepaalt het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake de inning.

Het door de overtreder bestuurde schip wordt op zijn kosten en risico aangehouden tot de voornoemde som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de desgevallend voor de bewaring van het schip gemaakte kosten betaald zijn.

Wanneer de voornoemde som niet is betaald na verloop van 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk, kan het Openbaar Ministerie de inbeslagname van het schip bevelen.

Een bericht van inbeslagname wordt binnen de twee werkdagen gezonden aan de scheepseigenaar of zijn vertegenwoordiger in België.

Het risico en de kosten voor het schip blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais de conservation éventuellement exposés.

§ 4. Si cette action publique aboutit à une condamnation de l'intéressé ou de son présentant en Belgique ou si la poursuite administrative aboutit à l'imposition d'une amende administrative, les dispositions suivantes seront d'application :

1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice, l'amende prononcée et les contributions légales dues à l'État; l'excédent éventuel est restitué;

2° si le navire est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du navire, à défaut du paiement de l'amende, des frais de justice et des contributions légales dues à l'Etat dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

La recette de la vente du navire appartient de plein droit à l'État pour la partie des amendes prononcées, des frais de justice, ainsi que les frais éventuels de remorquage et de conservation du navire et les contributions légales dues à l'Etat. L'excédent éventuel est restitué au propriétaire du navire vendu.

§ 5. En cas d'acquittement de l'intéressé, ou, en cas de poursuite administrative, si aucune amende administrative n'est imposée, la somme perçue ou consignée ou le navire saisi est restitué; les frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, sont à charge de l'État.

§ 6. En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé ou de suspension du prononcé, si, pour l'intégralité de l'amende administrative imposée, un sursis d'exécution est accordé ou l'autorité de sanction procède à une simple déclaration de culpabilité, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice éventuellement dus; le navire saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, et des frais de justice dus à l'État.

§ 7. Lorsque le Ministère public décide de ne pas poursuivre, que l'autorité de sanction classe l'affaire sans suite ou lorsque l'action publique et les poursuites administratives sont éteintes ou prescrites, la somme consignée ou le navire saisi est restitué.

§ 8. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont chargés de l'exécution des paragraphes 2 à 7, pour autant qu'ils aient été individuellement mandatés à cette fin par le procureur général près la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur lieu d'affectation.

Titre 2. — Constatation des infractions

CHAPITRE 1er. — Le Contrôle de la navigation

*Section 1re.* — Organisation et compétences générales

**Art. 4.2.1.1. Organisation**

Le Roi règle l'organisation du Contrôle de la navigation et détermine plus particulièrement sa structure hiérarchique. Il peut déterminer plus précisément la manière dont les contrôleurs de la navigation qui en font partie doivent accomplir leurs tâches.

**Art. 4.2.1.2. Compétences**

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :

1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;

2° plus particulièrement :

*a)* la réception des contrats d'engagement maritime à bord des navires, envoyés en exécution des dispositions de l'article 37 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail;

*b)* l'établissement des documents légaux et réglementaires en cas de perte de l'équipage ou d'une partie de celui-ci;

*c)* le contrôle du respect des articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code et les arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention PAL, de la Convention WRC et du Règlement PAL;

*d)* le contrôle du respect des articles 4.4.1.1 à 4.4.1.7 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement concernant les droits des passagers;

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de desgevallend gemaakte bewaringskosten betaald werden.

§ 4. Ingeval de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene of zijn vertegenwoordiger in België leidt of de administratieve vervolging tot het opleggen van een administratieve geldboete leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing :

1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, geldboeten en wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat; het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° indien het schip in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het schip ingeval van niet-betaling van de geldboete, de gerechtskosten en de wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat moet verkopen binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

De opbrengst van de verkoop van het schip behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van slepen en bewaring van het schip en wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat. Het overschot wordt aan de eigenaar van het verkochte schip terugbetaald.

§ 5. In geval van vrijspraak of, in geval van administratieve vervolging, zo geen administratieve geldboete wordt opgelegd, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten vallen ten laste van de Staat.

§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak, of ingeval voor de gehele opgelegde administratieve geldboete uitstel van tenuitvoerlegging wordt toegestaan of de sanctionerende overheid overgaat tot een eenvoudige schuldigverklaring, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de desgevallend verschuldigde gerechtskosten; het in beslag genomen schip wordt teruggegeven nadat het bewijs is geleverd dat de eventuele aan de Staat verschuldigde bewaringskosten, met inbegrip van sleepkosten, en de gerechtskosten betaald zijn.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip wordt teruggegeven wanneer het Openbaar Ministerie beslist geen vervolging in te stellen en de sanctionerende overheid de zaak klasseert zonder gevolg, of wanneer de strafvordering en de administratieve vervolging vervallen of verjaard is.

§ 8. De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie zijn met de uitvoering van de paragrafen 2 tot 7 belast voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar zij hun standplaats hebben.

Titel 2. — Vaststelling van inbreuken

HOOFDSTUK 1. — *De Scheepvaartcontrole*

*Afdeling 1.* — Inrichting en algemene bevoegdheden

**Art. 4.2.1.1. Inrichting**

De Koning regelt de inrichting van de Scheepvaartcontrole en bepaalt in het bijzonder zijn hiërarchische structuur. Hij kan nader bepalen hoe zij de er deel van uitmakende scheepvaartcontroleurs hun taken dienen te vervullen.

**Art. 4.2.1.2. Bevoegdheden**

§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit :

1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen;

2° in het bijzonder :

*a)* het in ontvangst nemen van de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, overgezonden op grond van artikel 37 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen;

*b)* het opmaken van de wettelijke of reglementaire akten bij het verlies van de bemanning of een gedeelte ervan;

*c)* het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag 1992, het PAL-Verdrag, het WRC-Verdrag en de PAL-Verordening;

*d)* het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 4.4.1.1 tot 4.4.1.7 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de Passagiersrechtenverordening;

*e)* le contrôle du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement ISPS, en ce qui concerne la surveillance à bord des navires et la surveillance des installations portuaires; les membres du personnel désignés à cet effet font rapport au président de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime;

3° la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et la prise de toutes les mesures administratives qu'ils estiment nécessaires afin de faire respecter la réglementation applicable et de garantir la sécurité de la navigation;

4° la recherche et la constatation des infractions décrites par ou en vertu du présent code et la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;

§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent, de leur propre avis, notamment procéder :

1° à la fourniture de renseignements et de conseils, ayant trait notamment aux moyens les plus efficaces pour le respect des dispositions déterminées par ou en vertu du présent code ou de la loi;

2° à la fourniture d'avertissements;

3° à l'octroi au contrevenant d'un délai pour lui permettre de respecter ses obligations;

4° à la prise des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18;

5° à l'établissement d'un procès-verbal d'infractions.

**Art. 4.2.1.3. Qualité d'officier de police judiciaire**

§ 1er. Le Roi peut octroyer à certains contrôleurs de la navigation la qualité d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi.

Les compétences d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi, octroyées aux contrôleurs de la navigation désignés par le Roi, ne peuvent être exercées qu'en vue de la recherche et de la constatation des infractions visées dans le présent code ou dans la loi.

§ 2. Afin de pouvoir exercer leurs compétences d'officier de police judiciaire, les contrôleurs de la navigation visés au paragraphe 1er prêtent serment de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du procureur général du ressort de leur domicile, en y ajoutant les mots :

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions qui me sont dévolues en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

§ 3. Qu'ils aient été ou non désignés officiers de la police judiciaire, les contrôleurs de la navigation peuvent exercer leurs compétences en dehors du ressort de leur domicile.

**Art. 4.2.1.4. Nécessité et opportunité des moyens affectés**

Lors de l'exercice de leurs compétences, les contrôleurs de la navigation doivent veiller à ce que les moyens qu'ils utilisent soient nécessaires et appropriés.

**Article 4.2.1.5. Pouvoir d'enquête**

Sans préjudice des autres dispositions de ce chapitre, les contrôleurs de la navigation peuvent procéder à tout examen, contrôle et audition et recueillir toutes les informations qu'ils estiment nécessaires afin de s'assurer que les dispositions de la législation dont ils exercent la surveillance sont effectivement observées.

**Art. 4.2.1.6. Titre de légitimation**

Les contrôleurs de la navigation exercent leurs missions munis du titre de légitimation de leur fonction.

Les contrôleurs de la navigation doivent toujours présenter leur titre de légitimation.

Le Roi détermine le modèle de ce titre de légitimation.

**Art. 4.2.1.7. Contrôle d'identité**

Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre l'identité de toute personne dont ils estiment l'identification nécessaire pour l'exercice de la surveillance.

Ils peuvent, à cet effet, exiger de ces personnes la présentation de documents officiels d'identification.

Ils peuvent en outre identifier ces personnes à l'aide de documents non officiels que celles-ci leur soumettent volontairement lorsque ces personnes ne sont pas en mesure de présenter des documents officiels d'identification ou lorsque les contrôleurs de la navigation doutent de leur authenticité ou de l'identité de ces personnes.

*e)* het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening, wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten; de daartoe aangestelde personeelsleden rapporteren aan de voorzitter van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging;

3° het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking hebbende regels, met uitzondering van de politiemaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en het nemen van alle bestuursrechtelijke maatregelen die zij nodig achten ten einde de toepasselijke regelgeving te doen naleven en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren;

4° de opsporing en vaststelling van de door of krachtens dit wetboek door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en de wet omschreven inbreuken.

§ 2. De scheepvaartcontroleurs kunnen, naar eigen oordeel, onder meer overgaan tot :

1° het verschaffen van inlichtingen en adviezen, met name met betrekking tot de meest doeltreffende middelen voor de naleving van de door of krachtens dit wetboek of de wet vastgestelde bepalingen;

2° het geven van waarschuwingen;

3° het verlenen van een termijn aan de overtreder ten einde hem toe te laten zijn verplichtingen na te komen;

4° het nemen van de in de artikelen 4.2.1.5 tot 4.2.1.18 bedoelde maatregelen;

5° het opmaken van proces-verbaal van inbreuken.

**Art. 4.2.1.3. Hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie**

§ 1. De Koning kan aan bepaalde scheepvaartcontroleurs de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings toekennen.

De bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings, toegekend aan de door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs, kunnen slechts worden uitgeoefend met het oog op de opsporing en vaststelling van de in dit wetboek of de wet bedoelde inbreuken.

§ 2. Teneinde hun bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie te kunnen uitoefenen, leggen de in paragraaf 1 bedoelde scheepvaartcontroleurs in handen van de procureur-generaal van het rechtsgebied van hun woonplaats, de bij het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af, onder bijvoeging van de woorden :

"Ik zweer het mij opgedragen ambt in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk te vervullen."

§ 3. Ongeacht of zij als officier van gerechtelijke politie zijn aangeduid, kunnen de scheepvaartcontroleurs hun bevoegdheden uitoefenen buiten het rechtsgebied van hun woonplaats.

**Art. 4.2.1.4. Noodzakelijkheid en gepastheid van de aangewende middelen**

Bij de uitoefening van hun bevoegdheden moeten de scheepvaartcontroleurs erop toezien dat de middelen die zij aanwenden noodzakelijk en passend zijn.

**Art. 4.2.1.5. Onderzoeksbevoegdheid**

Onverminderd de overige bepalingen van dit hoofdstuk mogen de scheepvaartcontroleurs overgaan tot elk onderzoek, elke controle en elk verhoor, alsook alle inlichtingen inwinnen die zij nodig achten ten einde zich ervan te vergewissen dat de bepalingen op de naleving waarvan zij toezicht uitoefenen, daadwerkelijk worden nageleefd.

**Art. 4.2.1.6. Legitimatiebewijs**

De scheepvaartcontroleurs oefenen hun opdrachten uit voorzien van het legitimatiebewijs van hun ambt.

De scheepvaartcontroleurs moeten hun legitimatiebewijs steeds voorleggen.

De Koning bepaalt het model van het legitimatiebewijs.

**Art. 4.2.1.7. Identiteitscontrole**

De scheepvaartcontroleurs mogen de identiteit opnemen van eenieder van wie zij de identificatie met het oog op de uitoefening van het toezicht nodig achten.

Daartoe kunnen zij van deze personen de overlegging van officiële identificatiedocumenten eisen.

Bovendien kunnen zij deze personen identificeren met de hulp van niet-officiële documenten die de betrokkenen hen vrijwillig voorleggen ingeval zij geen officiële identificatiedocumenten kunnen voorleggen of ingeval de scheepvaartcontroleurs aan de authenticiteit ervan of aan de identiteit van de betrokken personen twijfelen.

Les contrôleurs de la navigation peuvent également essayer de rechercher l'identité de ces personnes au moyen de constatations par image, quel qu'en soit le support, dans les cas et conditions et selon les modalités déterminés à l'article 4.2.1.16.

**Art. 4.2.1.8. Audition**

Les contrôleurs de la navigation peuvent interroger, soit seuls, soit ensemble, soit en présence de témoins, toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire, sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance.

**Art. 4.2.1.9. Recherche et visite domiciliaire**

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les navires et moyens de transport, en ce compris les navires belges qui se trouvent en dehors des eaux belges, ainsi que pénétrer dans tous les locaux qui ont trait à la navigation et tous les autres lieux qui sont soumis à leur surveillance ou dans lesquels ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer que s'y déroulent des activités soumises à leur surveillance, pour autant qu'ils l'estiment raisonnablement nécessaire en vue de l'accomplissement de leur mission.

Si nécessaire, ils pourront faire appel à la force publique afin d'avoir accès à ces endroits.

§ 2. Les contrôleurs de la navigation ont uniquement accès aux espaces habités dans les cas suivants :

1° lorsqu'ils se rendent sur place pour constater une infraction en flagrant délit;

2° à la demande ou avec l'accord de la personne qui a la jouissance réelle de l'espace habité; la demande ou l'accord doit être donné par écrit et préalablement à la visite domiciliaire;

3° en cas d'appel provenant de ce lieu;

4° en cas d'incendie ou d'inondation;

5° lorsqu'ils sont en possession d'une autorisation de visite domiciliaire délivrée par le juge d'instruction. Dans ce cas, la visite domiciliaire est effectuée sous la direction d'un contrôleur de la navigation qui a la qualité d'officier de police judiciaire auxiliaire procureur du Roi, conformément à l'article 4.2.1.3.

§ 3. Pour obtenir une autorisation de visite domiciliaire, les contrôleurs de la navigation adressent une demande motivée au juge d'instruction. Cette demande contient au moins les données suivantes :

1° l'identification des espaces habités qui font l'objet de la visite domiciliaire;

2° la législation dont le respect est vérifié dans le cas d'espèce;

3° les infractions qui font l'objet du contrôle;

4° tous les documents et renseignements desquels il ressort qu'une visite domiciliaire est nécessaire.

Les contrôleurs de la navigation peuvent obtenir une autorisation de visite domiciliaire pour l'accès aux espaces habités après 21 heures et avant 5 heures moyennant une motivation spéciale de la demande au juge de police.

§ 4. Le juge de police décide d'autoriser une visite domiciliaire dans un délai de 48 heures maximum après réception de la demande.

Cette décision est motivée.

La décision à propos d'une demande de visite domiciliaire après 21 heures et avant 5 heures doit être spécialement motivée.

Aucune voie de recours n'est possible contre la décision du juge de police.

À l'exception des pièces qui permettent de déduire l'identité de l'auteur d'une éventuelle plainte ou dénonciation et sans préjudice de l'application de l'article 4.2.1.19, § 2, toutes les pièces motivant l'obtention d'une autorisation de visite domiciliaire, telle que visée au paragraphe 2, alinéa 1er, doivent être versées au dossier répressif ou au dossier dans le cadre duquel une amende administrative peut être infligée.

**Art. 4.2.1.10. Examen de supports d'information**

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander la consultation des supports d'information qui se trouvent aux endroits soumis à leur surveillance, même lorsque les contrôleurs de la navigation ne sont pas chargés de la surveillance de la réglementation concernée.

De scheepvaartcontroleurs kunnen eveneens, in de gevallen en onder de voorwaarden en volgens nadere regelen bepaald in artikel 4.2.1.16, de identiteit van deze personen trachten te achterhalen door middel van beeldmateriaal, ongeacht de drager ervan.

**Art. 4.2.1.8. Ondervraging**

De scheepvaartcontroleurs mogen hetzij alleen, hetzij samen, hetzij in aanwezigheid van getuigen, gelijk welke persoon wiens verhoor zij noodzakelijk achten, ondervragen over elk feit waarvan de kennisname met het oog op de uitoefening van het toezicht nuttig is.

**Art. 4.2.1.9. Zoeking en huiszoeking**

§ 1. In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, en zonder voorafgaande verwittiging, vrij alle schepen en vervoermiddelen betreden, met inbegrip van Belgische schepen die zich buiten de Belgische wateren bevinden, alsook binnengaan in alle lokalen die verband houden met de scheepvaart en andere plaatsen betreden die aan hun toezicht onderworpen zijn of waarvan zij redelijkerwijze kunnen vermoeden dat daar activiteiten plaatsvinden die aan hun toezicht onderworpen zijn, of voor zover zij dit redelijkerwijze noodzakelijk achten met het oog op de vervulling van hun taak.

Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht ten einde zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.

§ 2. Tot bewoonde ruimten hebben de scheepvaartcontroleurs enkel toegang :

1° ingeval zij zich ter plaatse begeven met het oog op een vaststelling op heterdaad;

2° op verzoek of met toestemming van de persoon die het werkelijk genot heeft van de bewoonde ruimte; het verzoek of de toestemming moet schriftelijk en voorafgaand aan de huiszoeking worden gegeven;

3° in geval van oproep vanuit die plaats;

4° in geval van brand of overstroming;

5° ingeval zij in het bezit zijn van een machtiging tot huiszoeking verleend door de onderzoekrechter. In dat geval wordt de huiszoeking uitgevoerd onder leiding van een scheepvaartcontroleur die overeenkomstig artikel 4.2.1.3. de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings heeft.

§ 3. Voor het bekomen van een machtiging tot zoeking richten de scheepvaartcontroleurs een met redenen omkleed verzoek aan de onderzoekrechter. Dit verzoek bevat minstens de volgende gegevens :

1° de identificatie van de bewoonde ruimten die het voorwerp zijn van de huiszoeking;

2° de regelgeving waarvan de naleving in het betrokken geval wordt nagegaan;

3° de inbreuken die van het toezicht voorwerp zijn;

4° alle documenten en inlichtingen waaruit blijkt dat een huiszoeking nodig is.

Mits het verzoek aan de onderzoekrechter bijzonder wordt gemotiveerd kan aan de scheepvaartcontroleurs een machtiging tot huiszoeking worden verleend met het oog op toegang tot de bewoonde ruimten na 21 uur en voor 5 uur.

§ 4. De onderzoekrechter beslist binnen een termijn van maximum 48 uur na de ontvangst van het verzoek om een machtiging tot huiszoeking.

Zijn beslissing is met redenen omkleed.

De beslissing over een verzoek tot huiszoeking na 21 uur en voor 5 uur moet bijzonder worden gemotiveerd.

Tegen de beslissing van de onderzoekrechter is geen beroep mogelijk.

Met uitzondering van de stukken waaruit de identiteit van de indiener van een eventuele klacht of aangifte kan worden afgeleid en onverminderd de toepassing van artikel 4.2.1.19, § 2 dient het geheel van de motiveringsstukken tot het bekomen van de machtiging tot huiszoeking, als bedoeld in paragraaf 2, eerste lid, te worden toegevoegd aan het strafdossier of aan het dossier in het raam waarvan een administratieve geldboete kan worden opgelegd.

**Art. 4.2.1.10. Onderzoek van informatiedragers**

§ 1. De scheepvaartcontroleurs mogen zich alle informatiedragers doen overleggen die zich bevinden op de plaatsen die aan hun toezicht zijn onderworpen, zelfs wanneer de scheepvaartcontroleurs niet met het toezicht op de betrokken regelgeving belast zijn.

On entend par « supports d'information », tous les supports d'information sous quelque forme que ce soit, comme des livres, registres, documents, supports d'information numériques ou digitaux, disques, bandes, y compris ceux qui sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique.

Les contrôleurs de la navigation peuvent également se faire fournir l'accès aux supports d'information visés à l'alinéa 1er qui sont accessibles à partir des lieux précités par un système informatique ou par tout autre appareil électronique.

Les contrôleurs de la navigation peuvent procéder à la recherche et à l'examen des supports d'information visés à l'alinéa précédent :

1° lorsque les supports d'information ne sont pas présentés volontairement, sans toutefois que personne ne s'oppose à cette recherche ou à cet examen;

2° lorsque les personnes susceptibles de produire volontairement les supports d'information précités ne sont pas joignables au moment du contrôle.

Les contrôleurs de la navigation peuvent uniquement procéder à la recherche ou à l'examen de ces supports d'information à condition que la nature de la recherche ou celle de l'examen l'exige lorsque le danger existe qu'à l'occasion du contrôle, ces supports d'information ou les données qu'ils contiennent disparaissent ou soient modifiés.

Un procès-verbal pour obstacle à la surveillance est établi à l'encontre de la personne qui s'oppose à la recherche ou à l'examen.

§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander la consultation des supports d'information qui contiennent n'importe quelle autre donnée, en ce compris les livres et documents professionnels des entreprises qui sont soumises à leur surveillance lorsqu'ils l'estiment nécessaire en vue d'exécuter leur mission, et peuvent procéder à leur examen.

Ils disposent également de cette compétence à propos des données qui sont accessibles par le biais d'un système informatique ou de tout autre appareil électronique.

Ils peuvent également exiger les indispensables explications à propos de données.

§ 3. Lorsque les données visées aux paragraphes 1er et 2 sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique, les contrôleurs de la navigation ont le droit de se faire communiquer, dans la forme demandée par eux, les données enregistrées sur ces supports d'information sous une forme lisible et intelligible.

§ 4. Lorsque les données visées au paragraphe 1er sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique à partir d'un lieu qui est soumis à la surveillance des contrôleurs de la navigation, un droit d'accès par voie électronique au système informatique ou à tout autre appareil électronique et à ces données doit être garanti aux contrôleurs de la navigation, le droit d'accès physique à l'intérieur du boîtier du système informatique ou de tout autre appareil électronique, ainsi qu'un droit de téléchargement et d'utilisation par voie électronique de ces données.

Les contrôleurs de la navigation bénéficient également des droits visés à l'alinéa précédent lorsque le lieu de conservation de ces données est situé dans un autre pays et que ces données sont accessibles en Belgique par voie électronique à partir d'un lieu qui est soumis au contrôle des contrôleurs de la navigation.

Les contrôleurs de la navigation veillent à assurer l'intégrité des données récoltées et du matériel auquel ils ont accès.

§ 5. Tout qui recourt à un système informatique ou à tout autre appareil électronique pour établir, tenir ou conserver les données visées au paragraphe 1er est tenu, lorsqu'il en est requis par les contrôleurs de la navigation, de leur communiquer, sans déplacement, les dossiers d'analyse, de programmation, de gestion et d'exploitation du système utilisé.

§ 6. Les contrôleurs de la navigation peuvent vérifier, au moyen du système informatique ou par tout autre appareil électronique, la fiabilité des données et traitements informatiques, en exigeant la communication de pièces spécialement établies en vue de présenter les données enregistrées sur les supports informatiques sous une forme lisible et intelligible.

Onder "informatiedragers" wordt gelijk welke informatiedragers verstaan, in welke vorm ook, met inbegrip van boeken, registers, documenten, numerieke of digitale informatiedragers, schijven en banden, met inbegrip van de informatiedragers die toegankelijk zijn door een informaticasysteem of door elk ander elektronisch apparaat.

De scheepvaartcontroleurs mogen zich eveneens toegang doen verschaffen tot de in het eerste lid bedoelde informatiedragers die vanuit de vermelde plaatsen toegankelijk zijn via een informaticasysteem of enig ander elektronisch apparaat.

De scheepvaartcontroleurs mogen overgaan tot het opsporen en onderzoeken van de in het vorige lid bedoelde informatiedragers :

1° ingeval de informatiedragers niet vrijwillig worden voorgelegd, zonder dat men zich evenwel tegen deze opsporing of dit onderzoek verzet;

2° ingeval de personen die voormelde informatiedragers vrijwillig kunnen voorleggen op het ogenblik van de controle niet bereikbaar zijn.

De scheepvaartcontroleurs kunnen slechts tot de opsporing of het onderzoek van deze informatiedragers overgaan op voorwaarde dat de aard van de opsporing of het onderzoek dit vereist en wanneer het gevaar bestaat dat deze informatiedragers of de gegevens die zij bevatten naar aanleiding van het onderzoek verdwijnen of worden gewijzigd.

Tegen degene die zich tegen de opsporing of het onderzoek verzet wordt een proces-verbaal wegens verhindering van toezicht opgemaakt.

§ 2. De scheepvaartcontroleurs mogen zich informatiedragers die om het even welke andere gegevens bevatten, inbegrepen de beroepsboeken en -documenten van de ondernemingen die aan hun toezicht zijn onderworpen ter inzage doen overleggen wanneer zij dit met het oog op het volbrengen van hun opdracht nodig achten, en overgaan tot het onderzoek ervan.

Zij beschikken eveneens over deze bevoegdheid met betrekking tot de gegevens die toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat.

Zij kunnen de nodige uitleg over de gegevens eisen.

§ 3. Wanneer de gegevens bedoeld in de paragrafen 1 en 2 toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat, hebben de scheepvaartcontroleurs het recht zich de op die informatiedragers geplaatste gegevens in een leesbare en verstaanbare vorm te doen voorleggen, in de door hen gevraagde vorm.

§ 4. Wanneer de gegevens bedoeld in paragraaf 1 toegankelijk zijn via een informaticasysteem of via elk ander elektronisch apparaat vanuit een plaats die aan het toezicht van de scheepvaartcontroleurs is onderworpen, moet aan de scheepvaartcontroleurs de vrije toegang langs elektronische weg tot het informaticasysteem of tot elk ander elektronisch apparaat en tot deze gegevens worden gewaarborgd, alsook de vrije fysieke toegang tot de binnenkant van de kast van het informaticasysteem of van elk ander elektronisch apparaat en het recht tot downloaden en gebruik langs elektronische weg van deze gegevens.

De scheepvaartcontroleurs genieten de in het vorige lid bedoelde rechten eveneens ingeval de plaats van bewaring van deze gegevens zich in een ander land bevindt en deze gegevens in België langs elektronische weg toegankelijk zijn vanuit een plaats die aan het toezicht van de scheepvaartcontroleurs is onderworpen.

De scheepvaartcontroleurs zien erop toe dat de integriteit van de verzamelde gegevens en van het materieel waartoe zij toegang hebben gewaarborgd is.

§ 5. Wie een beroep doet op een informaticasysteem of op elk ander elektronisch apparaat ten einde de in paragraaf 1 bedoelde gegevens op te maken, bij te houden of te bewaren, moet op verzoek van de scheepvaartcontroleurs ter plaatse inzage geven van de dossiers met betrekking tot de analyses, de programma's, het beheer en de exploitatie van het gebruikte systeem.

§ 6. De scheepvaartcontroleurs mogen, door middel van het informaticasysteem of elk ander elektronisch apparaat, de betrouwbaarheid nagaan van de geïnformatiseerde gegevens en bewerkingen, door de overlegging ter inzage te vorderen van stukken die in het bijzonder zijn opgesteld ten einde de op informatiedragers geplaatste gegevens om te zetten in een leesbare en verstaanbare vorm.

§ 7. Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre des copies, sous n'importe quelle forme, des supports d'information visés aux paragraphes 1er et 2 ou des données qu'ils contiennent, ou se les faire fournir sans frais. Les contrôleurs de la navigation demandent de préférence une copie électronique.

Lorsqu'il s'agit des supports d'information visés au paragraphe 1er qui sont accessibles par un système informatique, les contrôleurs de la navigation peuvent, au moyen du système informatique ou par tout autre appareil électronique, effectuer des copies, dans la forme qu'ils souhaitent, de tout ou partie des données précitées.

§ 8. Sont considérés comme des supports d'information au sens du paragraphe 1er, alinéa 1er, les documents exigés par la loi ou en vertu de celle-ci devant se trouver à bord d'un navire, quelle que soit sa nationalité.

**Art. 4.2.1.11. Immobilisation du navire**

En cas de présomption sérieuse d'infractions telles que visées au titre 1, les contrôleurs de la navigation peuvent interdire au commandant de quitter les ports belges avec son navire, sauf si une garantie bancaire est fournie en caution sans frais pour l'autorité à concurrence du montant fixé par le Contrôle de la navigation. Ce montant ne peut pas excéder l'amende maximale pour les infractions, majorée des décimes additionnels. La garantie bancaire doit être fournie par une banque établie en Belgique.

L'amende imposée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, un règlement à l'amiable ou une décision définitive consécutive à une poursuite administrative, selon le cas, est récupérée sur la garantie bancaire.

**Art. 4.2.1.12. Saisie et mise sous scellés de supports d'information**

Les contrôleurs de la navigation peuvent saisir ou mettre sous scellés les supports d'information visés à l'article 4.2.1.10, § 1er.

Ils disposent de ces compétences lorsque cela s'avère nécessaire à la recherche, à l'examen ou à l'établissement de la preuve d'infractions ou lorsque le danger existe que les infractions persistent avec ces supports d'information ou que de nouvelles infractions soient commises.

Lorsque la saisie est matériellement impossible, ces données, tout comme les données qui sont nécessaires pour pouvoir les comprendre, sont copiées sur des supports appartenant à l'autorité. En cas d'urgence ou pour des raisons techniques, il peut être fait usage des supports qui sont à la disposition des personnes autorisées à utiliser le système informatique.

**Art. 4.2.1.13. Traduction de données**

Lorsqu'ils l'estiment nécessaire en vue d'un contrôle, les contrôleurs de la navigation peuvent exiger une traduction des données visées à l'article 4.2.1.10, § 1er, dans une des langues nationales ou l'anglais si elles sont établies dans une autre langue qu'une des langues nationales ou l'anglais.

**Art. 4.2.1.14. Examen de marchandises**

Les contrôleurs de la navigation peuvent soumettre, ou faire soumettre à un examen, toutes les matières ouvrées ou achevées, tous les produits et substances qui sont conservés, utilisés ou manipulés ou qu'ils trouvent aux endroits auxquels ils ont accès, et peuvent en prélever, ou faire prélever et emporter des échantillons aux fins d'analyse ou pour l'administration de la preuve d'une infraction, pourvu que les détenteurs de ces matières, produits et substances en soient avertis.

Le cas échéant, les détenteurs desdits produits, matières et substances doivent fournir les emballages nécessaires pour le transport et la conservation de ces échantillons.

Le Roi détermine les autres règles selon lesquelles ces échantillons sont prélevés, emportés et analysés ainsi que les autres modalités de l'agréation des personnes, physiques ou morales, compétentes pour exécuter les analyses.

**Art. 4.2.1.15. Saisie et mise sous scellés de marchandises**

Les contrôleurs de la navigation peuvent saisir ou mettre sous scellés, aux frais et aux risques du propriétaire, des biens mobiliers autres que des supports d'information, y compris le moyen de transport par lequel l'infraction a été perpétrée, ainsi que les biens immobiliers, que le contrevenant en soit propriétaire ou pas, qui sont soumis à leur contrôle ou par lesquels des infractions à la législation dont ils exercent la surveillance peuvent être constatées lorsque cela est nécessaire à l'établissement de la preuve de ces infractions ou lorsque le danger existe qu'avec ces biens, les infractions persistent ou que de nouvelles infractions soient commises.

§ 7. De scheepvaartcontroleurs mogen, in welke vorm ook, kopieën nemen van de in paragrafen 1 en 2 bedoelde informatiedragers of van de gegevens die zij bevatten, of zich deze kosteloos laten verstrekken. De scheepvaartcontroleurs vragen bij voorkeur een elektronische kopie.

Ingeval het informatiedragers bedoeld in paragraaf 1 betreft die toegankelijk zijn via een informaticasysteem mogen de scheepvaartcontroleurs, door middel van het informaticasysteem of elk ander elektronisch apparaat, in de door hen gewenste vorm kopieën maken van het geheel of een deel van voormelde gegevens.

§ 8. Als informatiedragers in de zin van paragraaf 1, eerste lid, worden beschouwd de door of krachtens de wet vereiste documenten die zich aan boord van een schip moeten bevinden, welke ook de nationaliteit ervan zij.

**Art. 4.2.1.11. Aanhouding van het schip**

Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld in titel 1 kunnen de scheepvaartcontroleurs de gezagvoerder verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als waarborg een bankgarantie zonder kosten voor de overheid wordt verleend ten bedrage van de door de Scheepvaartcontrole vastgesteld bedrag. Dit bedrag mag de maximale geldboete voor de inbreuken, verhoogd met de opdeciemen, niet overschrijden. De bankgarantie moet worden verleend door een in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een met kracht van gewijsde beklede rechterlijke beslissing, een minnelijke schikking of een definitieve beslissing ingevolge administratieve vervolging, naargelang het geval, wordt op de bankgarantie verhaald.

**Art. 4.2.1.12. Beslag op en verzegeling van informatiedragers**

De scheepvaartcontroleurs mogen de in artikel 4.2.1.10, § 1 bedoelde informatiedragers in beslag nemen of verzegelen.

Zij beschikken over deze bevoegdheden wanneer dit noodzakelijk is voor de opsporing, voor het onderzoek of voor het leveren van het bewijs van de inbreuken of wanneer het gevaar bestaat dat met deze informatiedragers de inbreuken worden voortgezet of nieuwe inbreuken zullen worden gepleegd.

Ingeval de inbeslagneming materieel onmogelijk is worden deze gegevens, evenals de gegevens noodzakelijk om deze te kunnen verstaan, gekopieerd op dragers, die toebehoren aan de overheid. In een noodgeval of om technische redenen, kan gebruik worden gemaakt van dragers die ter beschikking staan van personen die gerechtigd zijn om het informaticasysteem te gebruiken.

**Art. 4.2.1.13. Vertaling van gegevens**

Wanneer de in artikel 4.2.1.10, § 1 bedoelde gegevens zijn opgesteld in een andere taal dan een van de landstalen of het Engels en wanneer zij zulks met het oog op het toezicht nodig achten kunnen de scheepvaartcontroleurs van die gegevens een vertaling in één van de landstalen of het Engels eisen.

**Art. 4.2.1.14. Onderzoek van goederen**

De scheepvaartcontroleurs mogen alle bewerkte of afgewerkte goederen, producten en stoffen die bewaard, gebruikt of behandeld worden of die zij aantreffen op plaatsen waartoe zij toegang hebben, aan een onderzoek onderwerpen of doen onderwerpen en daarvan stalen nemen of doen nemen en deze meenemen voor ontleding of voor het leveren van het bewijs van de inbreuk, mits de houders van deze goederen, producten en stoffen daarvan op de hoogte te brengen.

In voorkomend geval moeten de houders van deze goederen, producten en stoffen de verpakkingen leveren die voor het vervoer en het behoud van die stalen nodig zijn.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het nemen, meenemen en ontleden van de stalen alsook de nadere regels voor de erkenning van natuurlijke of rechtspersonen bevoegd om de ontledingen uit te voeren.

**Art. 4.2.1.15. Beslag op en verzegeling van goederen**

Ongeacht of de overtreder al dan niet de eigenaar van de betrokken goederen is, mogen de scheepvaartcontroleurs andere roerende goederen dan informatiedragers, met inbegrip van het vervoermiddel waarmee de overtreding is gepleegd alsook onroerende goederen, die aan hun toezicht zijn onderworpen of aan de hand waarvan inbreuken kunnen worden vastgesteld op de regelgeving op de naleving waarvan zij toezicht uitoefenen, op kosten en risico's van de eigenaar in beslag nemen of verzegelen wanneer zulks noodzakelijk is voor het leveren van het bewijs van deze inbreuken of het gevaar bestaat dat met deze goederen de inbreuken worden voortgezet of nieuwe inbreuken worden gepleegd.

**Art. 4.2.1.16. Réalisation d'images**

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation peuvent faire des constatations en réalisant des images, quel qu'en soit le support.

Ils peuvent également utiliser des images provenant de tiers pour autant que ces personnes aient fait ou obtenu ces images de façon légitime.

§ 2. Dans les espaces habités, les contrôleurs de la navigation peuvent uniquement faire des constatations au moyen d'images, quel qu'en soit le support, à la condition de disposer à cet effet d'une autorisation délivrée par le juge d'instruction. La demande d'obtention de cette autorisation adressée par l'inspecteur de la navigation au juge d'instruction doit au moins comprendre les données visées à l'article 4.2.1.9, § 3.

Cette autorisation du juge d'instruction police n'est toutefois pas requise dans les cas déterminés par la loi.

§ 3. Les constatations faites par les contrôleurs de la navigation au moyen des images qu'ils ont faites s'appliquent, et ce jusqu'à preuve du contraire, pour autant qu'il soit satisfait aux conditions suivantes :

1° les constatations doivent faire l'objet d'un procès-verbal de constatation d'une infraction faite au moyen d'images qui, outre les données mentionnées à l'article 4.2.1.23, doit également comprendre les données suivantes :

*a)* l'identité du membre du personnel ayant réalisé les images;

*b)* le jour, la date, l'heure et la description exacte du lieu où les images ont été réalisées;

*c)* l'identification complète de l'équipement technique ayant permis de réaliser les images;

*d)* une description de ce qui est visible sur les images en question, ainsi que le lien avec l'infraction constatée;

*e)* lorsqu'il s'agit d'une prise de vues d'un détail, une indication sur l'image permettant de déterminer l'échelle;

*f)* une reproduction de l'image ou, si cela s'avère impossible, une copie sur un support en annexe du procès-verbal, ainsi qu'un aperçu complet de toutes les spécifications techniques nécessaires pour pouvoir examiner la copie de ces images;

*g)* lorsqu'il y a plusieurs reproductions ou plusieurs supports, une numérotation de ces reproductions ou de ces supports, qui doit également apparaître dans la description correspondante dans le procès-verbal, de ce qui peut être observé sur les images;

2° le support originel des images doit être conservé par le Contrôle de la navigation jusqu'à ce qu'un jugement ou un arrêt ayant acquis force de chose jugée ait été prononcé ou jusqu'à ce que la décision d'imposition par l'administration compétente d'une amende administrative ait obtenu force exécutoire ou jusqu'au classement sans suite de l'infraction par l'autorité de sanction.

**Art. 4.2.1.17. Constat écrit des mesures**

§ 1. Les saisies et mises sous scellés pratiquées en vertu des articles 4.2.1.12 et 4.2.1.15 ainsi que les mesures prises en exécution des articles 4.2.1.10, § 4, et 4.2.1.14 doivent faire l'objet d'un constat écrit.

Les mesures de recherche visées à l'article 4.2.1.10, § 1er, alinéa 4, et, le cas échéant, les mesures d'examen qui en résultent et qui sont effectuées à cet endroit, doivent également faire l'objet d'un constat écrit.

§ 2. Le constat écrit visé au paragraphe 1er est remis à la personne dont les intérêts sont concernés par les mesures, laquelle signe pour réception.

Si la personne concernée n'est pas présente, le constat écrit est déposé sur-le-champ. Une copie est également envoyée dans un délai de quatorze jours par envoi recommandé à la personne concernée.

§ 3. L'écrit visé au paragraphe 1er doit au moins mentionner :

1° la date et l'heure auxquelles les mesures sont prises;

2° l'identité des contrôleurs de la navigation et la qualité en laquelle ils interviennent;

3° les mesures prises;

4° les voies de recours contre les mesures.

**Art. 4.2.1.16. Maken van beeldmateriaal**

§ 1. De scheepvaartcontroleurs mogen vaststellingen doen door middel van het maken van beeldmateriaal, ongeacht de drager daarvan.

Zij kunnen eveneens beeldmateriaal van derden aanwenden, voor zover deze personen dit beeldmateriaal rechtmatig hebben gemaakt of verkregen.

§ 2. In bewoonde ruimten mogen de scheepvaartcontroleurs enkel vaststellingen doen door middel van het maken van beeldmateriaal, ongeacht de drager ervan, op voorwaarde dat zij hiertoe beschikken over een machtiging verleend door de onderzoeksrechter. Het verzoek dat de scheepvaartinspecteur aan de onderzoeksrechter richt om deze machtiging te verkrijgen, moet minstens de in artikel 4.2.1.9, § 3 bedoelde gegevens bevatten.

De machtiging van de onderzoeksrechter is niet vereist in de gevallen bij wet bepaald.

§ 3. Onder de volgende voorwaarden gelden de vaststellingen die de scheepvaartcontroleurs hebben gedaan door middel van het door hen gemaakte beeldmateriaal tot bewijs van het tegendeel :

1° de vaststellingen maken het voorwerp uit van een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk door middel van beeldmateriaal, dat naast de in artikel 4.2.1.23 vermelde gegevens de volgende gegevens moet bevatten :

*a)* de identiteit van het personeelslid dat het beeldmateriaal heeft gemaakt;

*b)* de dag, de datum, het uur waarop en de exacte beschrijving van de plaats waar het beeldmateriaal is gemaakt;

*c)* de volledige identificatie van het technische hulpmiddel waarmee het beeldmateriaal is gemaakt;

*d)* een beschrijving van wat op dat beeldmateriaal te zien is, alsook het verband met de vastgestelde inbreuk;

*e)* ingeval het gaat om een detailopname, een aanduiding op het beeldmateriaal waaruit de schaal blijkt;

*f)* een afdruk van het beeldmateriaal of, indien dit onmogelijk is, een kopie ervan op een drager als bijlage bij het proces-verbaal, alsook een volledige opgave van alle nodige technische specificaties om de kopie van dit beeldmateriaal te kunnen bekijken;

*g)* wanneer er verschillende afdrukken of dragers zijn, een nummering van deze afdrukken of deze dragers, die eveneens moet voorkomen in de ermee overeenstemmende beschrijving, in het proces-verbaal, van wat op het beeldmateriaal is te zien;

2° de originele drager van het beeldmateriaal wordt door de Scheepvaartcontrole bewaard totdat een in kracht van gewijsde gegaan vonnis of arrest is uitgesproken of totdat de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete van de sanctionerende overheid uitvoerbare kracht heeft gekregen of tot de seponering van de inbreuk door de sanctionerende overheid.

**Art. 4.2.1.17. Schriftelijke vaststelling van maatregelen**

§ 1. De inbeslagnemingen en de verzegelingen verricht op basis van de artikelen 4.2.1.12 en 4.2.1.15 en de maatregelen genomen ter uitvoering van de artikelen 4.2.1.10, § 4 en 4.2.1.14 moeten het voorwerp uitmaken van een schriftelijke vaststelling.

De in artikel 4.2.1.10, § 1, vierde lid bedoelde opsporingsmaatregelen en, in voorkomend geval, de onderzoeksmaatregelen die eruit voortvloeien en welke op die plaats worden uitgevoerd, moeten eveneens het voorwerp uitmaken van een schriftelijke vaststelling.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde schriftelijke vaststelling wordt overhandigd aan de persoon wiens belangen door de maatregelen worden getroffen, die tekent voor ontvangst.

Indien de betrokken persoon niet aanwezig is, wordt de schriftelijke vaststelling onmiddellijk achtergelaten. Binnen een termijn van veertien dagen wordt tevens bij een aangetekende zending aan de betrokken persoon een afschrift verzonden.

§ 3. Het in paragraaf 1 bedoelde geschrift moet minstens vermelden :

1° de datum en het uur waarop de maatregelen zijn genomen;

2° de identiteit van de scheepvaartcontroleurs en de hoedanigheid waarin zij optreden;

3° de genomen maatregelen;

4° de rechtsmiddelen die tegen de maatregelen openstaan.

Lorsque les mesures visées à l'alinéa 1er, 3°, concernent les mesures de recherche visées à l'article 4.2.1.10, § 1er, alinéa 4, et, le cas échéant, les mesures d'examen qui en découlent et qui ont été effectuées sur ce lieu, la description contient entre autres les données suivantes :

1° la description du lieu ou des lieux où ces mesures de recherche ou d'examen ont eu lieu;

2° la réglementation dont la surveillance est exercée et à laquelle une infraction a été commise ou probablement commise et qui rend nécessaire ces mesures de recherche ou d'examen;

3° la liste des supports d'information visés à l'article 4.2.1.10, § 1er, qui ont été recherchés et, le cas échéant, qui ont été examinés sur place;

4° la description des faits dont il ressort que les mesures de recherche ou les mesures d'examen visées ont eu lieu dans les cas et sous les conditions visés à l'article 4.2.1.10, § 1er, alinéa 4;

5° la justification du fait que le résultat poursuivi avec les mesures de recherche ou d'examen visées ne pouvait pas être atteint par d'autres mesures, moins contraignantes.

**Art. 4.2.1.18. Préparation et remise d'actes**

Les contrôleurs de la navigation peuvent préparer ou remettre tout acte et toute autre pièce en remplacement des actes et pièces mentionnés dans la réglementation applicable, moyennant accord de l'autorité responsable de la déliverane.

**Art. 4.2.1.19. Devoirs des contrôleurs de la navigation**

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission, et ce, afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

§ 2. Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à une infraction aux dispositions de la réglementation dont ils exercent la surveillance, les contrôleurs de la navigation ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

§ 3. Les contrôleurs de la navigation ne peuvent avoir un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les entreprises ou institutions qu'ils sont chargés de contrôler.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation sont tenus de respecter, dans l'exécution de leur mission de surveillance, les prescriptions en matière de déontologie.

Le Roi détermine les prescriptions de la déontologie.

**Art. 4.2.1.20. Collaboration**

§ 1er. Dans l'exercice de leur mission, les contrôleurs de la navigation peuvent solliciter l'assistance du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale. Ils peuvent également se faire assister par des experts.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent solliciter le concours des contrôleurs de la navigation.

§ 3. Lorsqu'ils l'estiment nécessaire ou sur demande, les contrôleurs de la navigation communiquent les renseignements recueillis lors de leur enquête aux services de police et à d'autres membres du personnel de l'autorité chargés de la surveillance d'une autre réglementation applicable ou de l'application d'une autre réglementation, dans la mesure où ces renseignements peuvent intéresser ces derniers dans l'exercice de la surveillance dont ils sont chargés ou pour l'application d'une autre réglementation.

Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Les renseignements concernant des données médicales à caractère personnel ne peuvent être communiqués ou utilisés que dans le respect du secret médical.

Wanneer de maatregelen bedoeld in het eerste lid, 3°, betrekking hebben op de in artikel 4.2.1.10, § 1, vierde lid bedoelde opsporingsmaatregelen en, in voorkomend geval, op de onderzoeksmaatregelen die eruit voortvloeien en welke op die plaats werden uitgevoerd, bevat de beschrijving onder meer de volgende gegevens :

1° de beschrijving van de plaats of de plaatsen waar deze opsporings- of onderzoeksmaatregelen hebben plaats gevonden;

2° de regelgeving op de naleving waarvan toezicht wordt uitgeoefend en waarop zich een inbreuk heeft voorgedaan of mogelijk heeft voorgedaan die de betrokken opsporings- of onderzoeksmaatregelen noodzakelijk maakt;

3° de lijst van de informatiedragers bedoeld in artikel 4.2.1.10, § 1, die werden opgespoord en, in voorkomend geval, die ter plaatse werden onderzocht;

4° de beschrijving van de feiten waaruit blijkt dat de bedoelde opsporingsmaatregelen of onderzoeksmaatregelen zijn genomen in de gevallen en onder de voorwaarden bedoeld bij artikel 4.2.1.10, § 1, vierde lid;

5° de verantwoording van het feit dat het met de bedoelde opsporings- of onderzoeksmaatregelen beoogde resultaat niet kon worden bereikt met andere, minder ingrijpende maatregelen.

**Art. 4.2.1.18. Opmaken en overhandigen van akten**

De scheepvaartcontroleurs mogen elke akte en elk ander stuk opmaken of overhandigen ter vervanging van de in de toepasselijke regelgeving vermelde akten en stukken, mits de overheid verantwoordelijk voor de afgifte daarmee instemt.

**Art. 4.2.1.19. Plichten van de scheepvaartcontroleurs**

§ 1. De scheepvaartcontroleurs moeten de nodige maatregelen nemen ten einde het vertrouwelijk karakter te verzekeren van de gegevens van persoonlijke aard waarvan ze in de uitoefening van hun opdracht kennis hebben gekregen en ten einde te verzekeren dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun toezichtopdracht.

§ 2. Behoudens uitdrukkelijke machtiging van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende een inbreuk op de bepalingen van de regelgeving op de naleving ervan waarop zij toezicht uitoefenen, mogen de scheepvaartcontroleurs in geen enkel geval, zelfs niet voor de rechtbanken, de naam van de indiener van deze klacht of van deze aangifte bekend maken.

§ 3. De scheepvaartcontroleurs mogen geen enkel rechtstreeks of onrechtstreeks belang hebben in de ondernemingen of instellingen waarop zij toezicht dienen uit te oefenen.

§ 4. De scheepvaartcontroleurs moeten bij het uitvoeren van hun toezichtopdracht de voorschriften inzake de plichtenleer in acht nemen.

De Koning bepaalt de voorschriften van de plichtenleer.

**Art. 4.2.1.20. Samenwerking**

§ 1. In de uitoefening van hun ambt kunnen de scheepvaartcontroleurs de bijstand van het operationeel kader van de federale politie en van de lokale politie verzoeken. Zij kunnen zich eveneens doen bijstaan door deskundigen.

§ 2. Met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden kunnen de politiediensten om de medewerking van de scheepvaartcontroleurs verzoeken.

§ 3. Wanneer zij zulks nodig achten of op aanvraag, delen de scheepvaartcontroleurs de inlichtingen die zij tijdens hun onderzoek hebben ingewonnen mee aan de politiediensten en andere personeelsleden van de overheid belast met het toezicht op de naleving van andere toepasselijke regelgeving of met de toepassing van een andere regelgeving, in de mate dat die inlichtingen laatstgenoemden bij de uitoefening van het toezicht waarmee zij belast zijn of voor de toepassing van een andere regelgeving kunnen aanbelangen.

Evenwel mogen inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitoefening van plichten voorgeschreven door de rechterlijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke machtiging van deze laatste.

Inlichtingen betreffende medische gegevens van persoonlijke aard mogen slechts worden meegedeeld of gebruikt met inachtneming van het medisch beroepsgeheim.

§ 4. Sans préjudice de l'article 44/1 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, tous les services de l'État, y compris les parquets et les greffes des cours et de toutes les juridictions, des provinces, des communes, des associations dont elles font partie, ainsi que des institutions publiques qui en dépendent, sont tenus, vis-à-vis des contrôleurs de la navigation et à leur demande, de leur fournir tous renseignements que ces derniers estiment utiles au contrôle du respect de la réglementation dont ils sont chargés, ainsi que de leur produire, pour en prendre connaissance, tous les supports d'information et de leur en fournir des copies sous n'importe quelle forme.

Tous les services précités sont tenus de fournir sans frais ces renseignements et ces copies.

Toutefois, tous les renseignements et tous les supports d'information recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

§ 5. Les contrôleurs de la navigation, ainsi que tous les membres du personnel de l'autorité chargés de la surveillance d'une autre réglementation, peuvent utiliser les renseignements obtenus en vertu du § 3 ou 4 pour l'exercice de toutes les missions concernant la surveillance dont ils sont chargés.

**Art. 4.2.1.21. Redevances**

Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception de redevances, en contrepartie de la prestation de services par le Contrôle de la navigation, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevalble à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

*Section 2. — Procès-verbaux*

**Art. 4.2.1.22. Auditions**

Dans la mesure où ils ne s'appliquent pas d'eux-mêmes, les articles 28*quinquies*, § 2 et 47*bis* du Code d'instruction criminelle sont appliqués par analogies par les contrôleurs de la navigation à chaque audition et à chaque interrogatoire.

**Art. 4.2.1.23. Données à reprendre**

Tout procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents contient au moins les données suivantes :

1° l'identité du fonctionnaire verbalisant;

2° la disposition en vertu de laquelle le fonctionnaire verbalisant est compétent pour agir;

3° le lieu et la date de l'infraction;

4° l'identité de l'auteur présumé et des personnes intéressées;

5° la disposition légale violée;

6° un exposé succinct des faits en rapport avec les infractions commises;

7° les date et lieu de rédaction du procès-verbal, le lien éventuel avec d'autres procès-verbaux, et, le cas échéant, l'inventaire des annexes.

Le Roi peut établir des prescriptions générales de forme applicables aux procès-verbaux de constatation d'une infraction.

**Art. 4.2.1.24. Envoi**

§ 1er. Pour des infractions punissables d'une sanction pénale, le procès-verbal constatant une infraction est transmis au Ministère public.

Le procès-verbal fixant une infraction est uniquement transmise à l'autorité pénalisante pour des infractions qui sont uniquement punissables d'une amende administrative.

Un exemplaire du procès-verbal visé à l'alinéa 1re constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents est transmis à l'autorité sanctionnante visée à l'article 4.3.1.2.

§ 2. Une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou aux arrêtés d'exécution y afférents est en outre transmise sur-le-champ à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

§ 4. Onverminderd artikel 44/1 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, moeten alle overheidsdiensten, met inbegrip van de parketten, de griffies van de hoven en van alle rechtscolleges, de politie, de provincies, de gemeenten, de verenigingen waartoe ze behoren, alsook de overheidsinstellingen die ervan afhangen, aan de scheepvaartcontroleurs, op hun verzoek, alle inlichtingen verschaffen die laatstgenoemden nuttig achten voor het toezicht op de naleving van de regelgeving waarmee zij belast zijn, alsook gelijk welke informatiedragers ter inzage voorleggen en kopieën ervan verstrekken, onder gelijk welke vorm.

Alle voornoemde diensten moeten die inlichtingen en die kopieën kosteloos verstrekken.

De inlichtingen en informatiedragers verzameld tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid mogen evenwel enkel worden meegedeeld met de uitdrukkelijke machtiging van de rechterlijke overheid.

§ 5. De scheepvaartcontroleurs, alsook alle personeelsleden van de overheid belast met het toezicht op de naleving van een andere regelgeving, mogen de inlichtingen verkregen op grond van § 3 of 4 gebruiken voor de uitoefening van alle opdrachten betreffende het toezicht waarmee ze belast zijn.

**Art. 4.2.1.21. Retributies**

Onverminderd bijzondere bepalingen betreffende de heffing van retributies, kan voor de verlening van diensten door de Scheepvaartcontrole een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

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

*Afdeling 2. — Processen-verbaal*

**Art. 4.2.1.22. Verhoren**

In de mate dat zij niet uit zichzelf van toepassing zijn, worden de artikelen 28*quinquies*, § 2 en 47*bis* van het Wetboek van Strafvordering door de scheepvaartcontroleurs op overeenkomstige wijze toegepast op elk verhoor en elke ondervraging.

**Art. 4.2.1.23. Op te nemen gegevens**

Elk proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten bevat minstens de volgende gegevens :

1° de identiteit van de verbaliserende ambtenaar;

2° de bepaling waaraan de verbaliserende ambtenaar zijn bevoegdheid tot optreden ontleent;

3° de plaats en de datum van de inbreuk;

4° de identiteit van de vermoedelijke dader en van de betrokkenen;

5° de wetsbepaling waarop inbreuk werd gepleegd;

6° een beknopt relaas van de feiten met betrekking tot de gepleegde inbreuken;

7° de datum en de plaats van opmaak van het proces-verbaal, het eventuele verband met andere processen-verbaal, en, in voorkomend geval, de inventaris van de bijlagen.

De Koning kan voor de processen-verbaal tot vaststelling van een inbreuk algemene vormvoorschriftenregels vaststellen .

**Art. 4.2.1.24. Verzending**

§ 1. Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt overgezonden aan het Openbaar Ministerie voor inbreuken die strafbaar zijn met een strafrechtelijke sanctie.

Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt enkel overgezonden aan de sanctionerende overheid voor inbreuken die enkel strafbaar zijn met een administratieve geldboete.

Een exemplaar van het proces-verbaal bedoeld in het eerste lid tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bezorgd aan de sanctionerende overheid bedoeld in artikel 4.3.1.2.

§ 2. Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de ISPS-Verordening, op de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bovendien onverwijld verzonden aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.

**Art. 4.2.1.25. Copie pour l'auteur**

Une copie du procès-verbal constatant une infraction est communiquée à l'auteur présumé de l'infraction. S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la copie sera adressée à son représentant en Belgique ou à l'auteur.

À défaut, l'auteur présumé peut, à tout moment, en obtenir une copie, soit auprès de l'autorité qui a dressé le procès- verbal, soit auprès de l'autorité de sanction.

**Art. 4.2.1.26. Force probante**

§ 1er. Les procès-verbaux dressés par les contrôleurs de la navigation font foi jusqu'à preuve du contraire pour autant que, conformément à l'article 4.2.1.25, alinéa 1er ou 2, une copie en soit transmise dans un délai de quinze jours prenant cours le lendemain du jour de la constatation de l'infraction.

Lorsque l'auteur présumé de l'infraction ne peut pas être identifié le jour de la constatation de l'infraction, le délai de quinze jours commence à courir le jour où l'auteur présumé de l'infraction a pu être identifié de façon certaine par les contrôleurs de la navigation.

Lorsque le jour de l'échéance, qui est compris dans ce délai, est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, il est reporté au plus prochain jour ouvrable.

Pour l'application du délai visé à l'alinéa 1er, la fourniture d'un avertissement, la fixation d'un délai pour respecter ses obligations ou l'adoption des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18 et 4.2.1.20, § 1er, n'emportent pas la constatation de l'infraction.

§ 2. Les constatations matérielles faites dans un procès-verbal constatant une infraction par les contrôleurs de la navigation peuvent être utilisées, avec la même force probante, par les autres contrôleurs de la navigation, ainsi que par les fonctionnaires chargés de la surveillance du respect d'une autre réglementation.

*Section 3.* — Compétences particulières

Sous-Section 1. — Navires

**Art. 4.2.1.27. Jaugeage des navires**

§ 1er. Tout navire de mer belge ou étranger doit se soumettre à l'inspection décidée par les contrôleurs de la navigation.

§ 2. L'inspection par les contrôleurs de la navigation a pour seul objet de vérifier si :

1° le navire de mer est pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 2.2.2.9, alinéa 2;

2° les caractéristiques principales du navire de mer correspondant aux indications portées sur le certificat de jaugeage se trouvant à bord.

§ 3. Dans le cas où l'inspection révèle que les caractéristiques principales du navire de mer diffèrent des indications portées sur le certificat de jaugeage, de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, les contrôleurs de la navigation en informent immédiatement l'État dont le navire de mer bat pavillon.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser tout navire qui enfreint les articles 2.2.2.1 à 2.2.2.14 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents. Ils décident de la libération du navire dès qu'il est satisfait aux conditions qu'ils ont imposées.

**Art. 4.2.1.28. Sécurité des navires**

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire, ainsi que l'exécution de certains travaux.

§ 2. Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux contrôleurs de la navigation et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

§ 3. Les contrôleurs de la navigation ont le droit d'arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions légales ou réglementaires en matière de sécurité des navires, de l'immobiliser ou de lui refuser l'accès à un port belge.

**Art. 4.2.1.25. Afschrift voor de dader**

Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt bezorgd aan de vermoedelijke dader van de inbreuk. Indien het een buitenlandse vermoedelijke dader betreft, wordt het afschrift bezorgd aan zijn vertegenwoordiger in België of aan de vermoedelijke dader.

Bij gebrek aan een afschrift kan de vermoedelijke dader daarvan te allen tijde afschrift verkrijgen hetzij bij de overheid die het proces-verbaal heeft opgemaakt, hetzij bij de sanctionerende overheid.

**Art. 4.2.1.26. Bewijskracht**

§ 1. De processen-verbaal die opgemaakt zijn door de scheepvaartcontroleurs hebben bewijskracht tot het tegendeel bewezen is, voor zover overeenkomstig artikel 4.2.1.25, eerste of tweede lid een afschrift ervan ter kennis wordt gebracht binnen een termijn van vijftien dagen die aanvangt de dag na de vaststelling van de inbreuk.

Wanneer de vermoedelijke dader van de inbreuk niet kan worden geïdentificeerd op de dag van de vaststelling van de inbreuk begint de termijn van vijftien dagen te lopen op de dag waarop de scheepvaartcontroleurs de vermoedelijke dader van de inbreuk met zekerheid konden identificeren.

Wanneer de vervaldag, die inbegrepen is in die termijn, een zaterdag, zondag of wettelijke feestdag is, wordt deze verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.

Voor de toepassing van de termijn bedoeld in het eerste lid vormen het geven van een waarschuwing, het verlenen van een termijn om zijn verplichtingen na te komen of het nemen van maatregelen bedoeld in de artikelen 4.2.1.5 tot 4.2.1.18 en 4.2.1.20, § 1 geen vaststelling van de inbreuk.

§ 2. De materiële vaststellingen die door de scheepvaartcontroleurs zijn gedaan in een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk kunnen met dezelfde bewijskracht gebruikt worden door de andere scheepvaartcontroleurs alsook door de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de naleving van andere regelgeving.

*Afdeling 3.* — Bijzondere bevoegdheden

Onderafdeling 1. — Schepen

**Art. 4.2.1.27. Scheepsmeting**

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

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

1° het zeeschip voorzien is van een geldige meetbrief zoals in artikel 2.2.2.9, tweede lid bepaald;

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

§ 3. Ingeval uit de inspectie blijkt dat de belangrijkste kenmerken van het zeeschip derwijze van deze vermeld op de meetbrief afwijken dat zulks tot een vermeerdering van de bruto- of nettotonnenmaat leidt, stellen de scheepvaartcontroleurs de Staat waarvan het zeeschip de vlag voert daarvan onverwijld in kennis.

§ 4. De scheepvaartcontroleurs kunnen elk zeeschip aanhouden dat de artikelen 2.2.2.1 tot 2.2.2.14 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt. Zij beslissen tot de vrijlating van het zeeschip zodra aan de door hen gestelde voorwaarden is voldaan.

**Art. 4.2.1.28. Scheepsveiligheid**

§ 1. De scheepvaartcontroleurs kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van door hen bepaalde werken.

§ 2. Iedere kapitein en iedere scheepseigenaar is verplicht de scheepvaartcontroleurs en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

§ 3. De scheepvaartcontroleurs hebben het recht elk zeeschip dat niet aan de wettelijke of reglementaire voorwaarden inzake de scheepsveiligheid voldoet, aan te houden of het de toegang tot een Belgische haven te ontzeggen.

Lorsque les conditions légales et réglementaires sont remplies, mais que des présomptions graves font croire que le navire ne pourrait pas naviguer sans compromettre la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou l'environnement marin, les contrôleurs de la navigation pourraient également l'arrêter. À l'égard d'un navire belge, il n'est fait usage de ce droit qu'avec l'autorisation préalable du président du Conseil d'enquête maritime.

Sauf dans des cas urgents, les contrôleurs de la navigation n'exercent le droit, prévu au présent paragraphe, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire de mer bat le pavillon, des mesures à prendre et des motifs de l'intervention.

Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire est libéré aussitôt que les conditions requises ont été remplies à la satisfaction des contrôleurs de la navigation.

Notification des décisions prises en la matière est donnée aux contrôleurs de la navigation, qui procèdent à l'arrêt ou à la libération du navire.

§ 4. L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée aux contrôleurs de la navigation ou au fonctionnaire consulaire belge s'il estime que le navire de mer n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues.

Ces autorités doivent entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.

§ 5. En cas de refus d'un certificat quelconque ou d'une autorisation de départ ou lorsqu'un navire de mer a été immobilisé ou s'est vu refuser l'accès à un port belge en vertu du paragraphe 3, les contrôleurs de la navigation ou le fonctionnaire consulaire belge dressent un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, à la personne que la décision peut intéresser.

§ 6. Dans les quatorze jours qui suivent l'envoi de la copie du procès-verbal motivé conformément au paragraphe 5, l'appel contre les décisions visées aux paragraphes 3 et 5 peut être interjeté.

L'appel est introduit par le demandeur ou le porteur du certificat et, dans les cas d'immobilisation, d'interdiction de départ ou de refus d'accès à un port belge, par le capitaine ou le propriétaire par le biais d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Sous-Section 2. — Armateurs

**Art. 4.2.1.29. Assurance obligatoire contre les créances maritimes**

Toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de la juridiction belge, conformément aux dispositions en matière du contrôle par l'État du port en exécution des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code, comporte la vérification de la présence à bord d'un certificat d'assurance visé à l'article 2.3.2.5.

Si le certificat d'assurance visé à l'article 2.3.2.5 ne se trouve pas à bord et sans préjudice des dispositions en matière du contrôle par l'État du port en exécution des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code qui prévoient l'immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité ou de préservation du milieu marin sont en jeu, les contrôleurs de la navigation peuvent prononcer à l'égard du navire une décision d'expulsion qui est notifiée à la Commission européenne, aux autres États membres de l'Espace économique européen et à l'État du pavillon concerné. La promulgation de cette décision d'expulsion ou d'une décision d'expulsion par un autre État membre de l'Espace économique européen conformément à l'article 5, alinéa 2, de la Directive 2009/20/CE a pour effet que l'accès de ce navire aux ports belges est refusé jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat d'assurance visé à l'article 2.3.2.5.

Si une décision d'expulsion est prononcée, le Contrôle de la navigation dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé, un appel peut être introduit contre les décisions visées aux alinéas précédents. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Indien de wettelijke en reglementaire voorwaarden wel vervuld zijn, doch ernstige vermoedens niettemin doen aannemen dat het zeeschip niet kan varen zonder de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar te brengen, mogen de scheepvaartcontroleurs het zeeschip eveneens ophouden. Ten aanzien van een Belgisch zeeschip wordt van dat recht alleen gebruik gemaakt nadat de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart daartoe machtiging heeft verleend.

Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs het in deze paragraaf bedoeld recht ten aanzien van vreemde zeeschepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het zeeschip de vlag voert, is ingelicht over de te nemen maatregelen en de redenen welke daartoe aanleiding hebben gegeven.

In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.

Het zeeschip wordt vrijgelaten zodra de gestelde voorwaarden zijn vervuld ten genoegen van de scheepvaartcontroleurs.

Van de ter zake genomen beslissingen wordt kennis gegeven aan de bevoegde scheepvaartcontroleurs, die het zeeschip ophouden of vrijlaten.

§ 4. Indien de bemanning oordeelt dat het zeeschip niet alle nodige waarborgen van veiligheid oplevert, mag zij te allen tijde een met redenen omkleed verzoekschrift aan de scheepvaartcontroleurs aan of aan de Belgische consulaire ambtenaar richten.

Deze overheden moeten de bemanning horen alvorens de maatregelen te treffen welke de omstandigheden vereisen.

§ 5. Ingeval een of ander certificaat of een toelating tot afvaart wordt geweigerd dan wel een zeeschip op grond van paragraaf 3 wordt aangehouden of de toegang tot een Belgische haven ontzegd wordt, maken de scheepvaartcontroleurs of de Belgische consulaire ambtenaar, een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan binnen vierentwintig uren na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan degene wie deze beslissing kan aangaan.

§ 6. Binnen veertien dagen na de verzending van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig paragraaf 5, kan tegen de in paragrafen 3 en 5 bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld.

Het beroep wordt ingesteld door de aanvrager of de houder van het certificaat en, in de gevallen van aanhouding, verbod tot afvaart of ontzegging van toegang tot een Belgische haven, door de kapitein of de scheepseigenaar door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Onderafdeling 2. — Reders

**Art. 4.2.1.29. Verplichte verzekering tegen maritieme vorderingen**

Elke inspectie van een schip in een haven die onder de Belgische rechtsbevoegdheid valt, overeenkomstig de bepalingen inzake havenstaatcontrole vastgesteld in uitvoering van de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 van dit wetboek, houdt mede in dat wordt nagegaan of zich aan boord een verzekeringscertificaat als bedoeld in artikel 2.3.2.5 bevindt.

Ingeval het in artikel 2.3.2.5 bedoelde verzekeringscertificaat zich niet aan boord bevindt en onverminderd de bepalingen inzake havenstaatcontrole vastgesteld in uitvoering van de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 van dit wetboek welke voorzien in de aanhouding van schepen ingeval de veiligheid of de vrijwaring van het mariene milieu in gevaar is, kunnen de scheepvaartcontroleurs tegen het schip een verwijderingsbevel uitvaardigen, waarvan de Europese Commissie, de andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte en de betrokken vlagstaat in kennis worden gesteld. Het uitvaardigen van dergelijk verwijderingsbevel of van een verwijderingsbevel door een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte overeenkomstig artikel 5, lid 2 van Richtlijn 2009/20/EG heeft tot gevolg dat het schip niet wordt toegelaten tot de Belgische havens totdat de scheepseigenaar het in artikel 2.3.2.5 bedoelde verzekeringscertificaat voorlegt.

Ingeval een verwijderingsbevel wordt uitgevaardigd, stelt de Scheepvaartcontrole een met redenen omkleed proces-verbaal op waarvan binnen vierentwintig uren na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan de kapitein of aan de scheepseigenaar.

Binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal kan tegen de in de vorige leden bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld. Het beroep wordt door de kapitein of de scheepseigenaar ingesteld door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

**Art. 4.2.1.30. Assurance obligatoire-PAL**

Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser tout navire qui n'est pas muni des certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents, ou pour lequel la preuve visée par l'article 2.3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou qui n'est pas assuré conformément à l'article 2.3.2.4, ou lui refuser l'accès à un port belge ou à la mer territoriale belge. Sauf dans des cas urgents, les contrôleurs de la navigation n'exercent le droit, prévu au présent alinéa, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire bat le pavillon. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises. Le navire est libéré aussitôt qu'il est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction des contrôleurs de la navigation.

Si une autorisation de départ est refusée ou si un navire est immobilisé ou s'est vu refuser l'accès à un port belge ou à la mer territoriale belge, le Contrôle de la navigation ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un appel peut être introduit contre les décisions visées aux alinéas précédents. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

**Art. 4.2.1.31. Surveillance relative à la protection des passagers**

Tout capitaine, tout propriétaire de navire et tout exploitant de terminal doivent fournir aux contrôleurs de la navigation les renseignements nécessaires lors de la surveillance du respect du Règlement concernant les droits des passagers et leur apporter l'aide qu'ils estiment nécessaire à la réalisation de leur mission.

Sous-Section 3. — Milieu marin

**Art. 4.2.1.32. Directives relatives aux navires**

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés à cet effet peuvent à tout moment donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour l'application des articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, entre autres faire exécuter certains travaux ou certains actes en vue d'éviter ou de limiter un rejet.

§ 2. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont plus particulièrement compétents pour vérifier :

1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 2.5.3.6;

2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 2.5.3.7;

3° si les mentions figurant dans le journal sont exactes et complètes;

4° si, en infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer par le navire.

**Art. 4.2.1.33. Obligations des commandants et des gestionnaires de sites**

À sa demande, le commandant d'un navire battant pavillon belge ou étranger est tenu de fournir aux fonctionnaires dans l'exercice de leurs missions légales et aux personnes qui les accompagnent un accès convenable et sûr au navire et à ses cales. Par ailleurs, le commandant, à la demande de ces personnes, procure les renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent raisonnablement nécessaires pour effectuer l'inspection à bord.

Toute personne chargée de la gestion journalière d'une entreprise ou responsable d'un lieu d'amarrage ou de tout autre endroit auquel les contrôleurs de la navigation et les personnes qui les accompagnent ont accès est tenue de leur fournir renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

**Art. 4.2.1.30. Verplichte PAL-verzekering**

De scheepvaartcontroleurs kunnen elk schip dat niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikelen 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of waarvoor niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 2.3.2.5, § 2, of dat niet verzekerd is overeenkomstig artikel 2.3.2.4, aanhouden of het de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale zee ontzeggen. Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs het in dit lid bedoeld recht ten aanzien van vreemde schepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen. Het schip wordt vrijgelaten zodra het schip ten genoegen van de scheepvaartcontroleurs in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.

Ingeval een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip wordt aangehouden of de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale zee wordt ontzegd, maakt de Scheepvaartcontrole of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar, een met redenen omkleed proces-verbaal op, waarvan binnen vierentwintig uur na de beslissing een afschrift wordt toegezonden aan de kapitein of de scheepseigenaar.

Binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan tegen de in de vorige leden bedoelde beslissingen beroep worden ingesteld . Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of de scheepseigenaar door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

**Art. 4.2.1.31. Toezicht in verband met passagiersbescherming**

Iedere kapitein, iedere scheepseigenaar en iedere terminalexploitant moet de scheepvaartcontroleurs bij het toezicht op de naleving van de Passagiersrechtenverordening de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Afdeling 3. — Marien milieu

**Art. 4.2.1.32. Richtlijnen met betrekking tot schepen**

§ 1. De scheepvaartcontroleurs die daartoe aangesteld zijn kunnen te allen tijde de richtlijnen geven die zij voor de toepassing van de artikelen 2.5.3.1 tot 2.5.3.11 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten ervan nodig achten, onder meer het doen uitvoeren van bepaalde werken of van bepaalde handelingen met het oog op de voorkoming of beperking van een lozing.

§ 2. De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie zijn in het bijzonder bevoegd om na te gaan of :

1° een schip voorzien is van een geldig certificaat overeenkomstig artikel 2.5.3.6;

2° een dagboek als vereist in artikel 2.5.3.7 wordt bijgehouden;

3° de aantekeningen in het dagboek juist en volledig zijn;

4° het schip in strijd met de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten schadelijke stoffen in zee heeft geloosd.

**Art. 4.2.1.33. Verplichtingen van gezagvoerders en beheerders van plaatsen**

De gezagvoerder van een schip dat de Belgische of een vreemde vlag voert is verplicht de ambtenaren in uitoefening van hun wettelijke opdrachten en de personen die hen vergezellen desgevraagd behoorlijke en veilige toegang tot het schip en zijn ruimen te verschaffen. Voorts verschaft de gezagvoerder, op verzoek van die personen, de inlichtingen, middelen en hulp die zij met het oog op de uitvoering van het onderzoek aan boord redelijkerwijze nodig achten.

Eenieder die belast is met het dagelijks beheer van een bedrijf of verantwoordelijk is voor een ligplaats of andere plaatsen waartoe de scheepvaartcontroleurs en de personen die hen vergezellen toegang hebben, is verplicht hen de inlichtingen, middelen en hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

**Art. 4.2.1.34. Surveillance des navires étrangers**

§ 1er. Un navire battant pavillon étranger qui, en vertu de la Convention MARPOL, doit être muni d'un certificat, peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un contrôleur de la navigation en vue de vérifier si le navire est pourvu d'un certificat valable.

Si un navire visé au premier alinéa n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il y a des raisons fondées d'admettre que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire ne sont pas conformes aux données du certificat, le navire peut être soumis à une inspection plus approfondie par un contrôleur de la navigation.

Un navire battant pavillon étranger qui ne doit pas être muni d'un certificat conformément à la Convention MARPOL peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un contrôleur de la navigation en vue de vérifier s'il est construit, aménagé et équipé de façon à pouvoir appareiller sans danger de pollution du milieu marin.

L'alinéa 3 est également applicable à un navire battant le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention MARPOL.

§ 2. Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes, les contrôleurs de la navigation et éventuellement les membres du personnel de la Police de la navigation entreprendront une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'OMI.Cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre État côtier. S'il s'agit d'un Etat côtier de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, c'est uniquement à la demande expresse de l'Etat côtier ou de l'Etat pavillon. Les contrôleurs de la navigation peuvent se faire assister d'experts.

Si l'inspection visée à l'alinéa 1er révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 2.5.3.4, les autorités compétentes belges et de l'État du pavillon du navire et des autres États concernés sont informées.

§ 3. Si le navire qui est soupçonné du rejet ne fait pas escale dans un port belge, les dispositions suivantes s'appliquent :

1° si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre État membre de l'Espace économique européen, une coopération étroite à l'inspection visée au paragraphe 2 avec cet Etat membre est établie et la prise de décision concernant les mesures appropriées pour le rejet en question est prise conjointement avec cet Etat membre;

2° si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un État non membre de l'Espace économique européen, les autorités compétentes de l'État du prochain port d'escale du navire sont informées du rejet présumé et il leur est demandé de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation, les membres du personnel de la Police de la navigation, les commandants de navires 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 la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution. Ils peuvent se faire assister par des experts.

§ 5. 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.

§ 6. Lorsqu'elles interviennent en vertu du paragraphes 4 ou 5 à l'égard d'un navire qui bat pavillon étranger, les personnes compétentes 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, 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 visé à l'article 4.1.2.54, § 7;

**Art. 4.2.1.34. Toezicht op vreemde schepen**

§ 1. Een vreemd schip dat krachtens het MARPOL-Verdrag een certificaat behoeft, kan in een Belgische haven worden gecontroleerd door een scheepvaartcontroleur ten einde na te gaan of het schip van een geldig certificaat voorzien is.

Ingeval een in het eerste lid bedoeld schip niet van een geldig certificaat is voorzien of ingeval er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de bouw, inrichting of uitrusting van het schip niet in overeenstemming is met de gegevens van het certificaat, kan het schip door een scheepvaartcontroleur worden onderworpen aan een nader onderzoek.

Een vreemd schip dat geen certificaat behoeft overeenkomstig het MARPOL-Verdrag, kan in een Belgische haven worden gecontroleerd door een scheepvaartcontroleur ten einde na te gaan of het schip zodanig is gebouwd, ingericht en uitgerust dat het zonder gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu naar zee kan vertrekken.

Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op het schip dat de vlag voert van een Staat die geen Partij is bij het MARPOL-Verdrag.

§ 2. Ingeval op grond van onregelmatigheden of van inlichtingen een vermoeden bestaat dat een vreemd schip dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshore-terminal ligt, schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de scheepvaartcontroleurs en desgevallend de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie een passende inspectie uit, rekening houdend met de toepasselijke richtsnoeren van de IMO. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit. Indien het een kuststaat betreft die geen lidstaat is van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte is dit enkel op uitdrukkelijk verzoek van de kuststaat of van de vlaggenstaat. De scheepvaartcontroleurs kunnen zich doen bijstaan door deskundigen.

Voor zover de in het eerste lid bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een inbreuk in de zin van artikel 2.5.3.4, worden de bevoegde Belgische overheden en die van de vlagstaat en andere betrokken Staten gewaarschuwd.

§ 3. Ingeval het van de lozing verdachte schip geen Belgische haven aanloopt, zijn onderstaande bepalingen van toepassing :

1° ingeval de volgende aanloophaven van het schip een haven in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte is, wordt met die lidstaat nauw bij de in paragraaf 2 bedoelde inspectie samengewerkt, en wordt samen met die lidstaat beslist over passende maatregelen ten aanzien van die lozing;

2° ingeval de volgende aanloophaven van het schip een haven is in een Staat die geen lid is van de Europese Economische Ruimte, worden de bevoegde overheden van de Staat van de volgende aanloophaven van het schip ingelicht over de vermoedelijke lozing, en verzocht om ten aanzien van die lozing passende maatregelen te nemen.

§ 4. De scheepvaartcontroleurs, de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine kunnen aan boord van een vreemd schip een onderzoek instellen wanneer dat schip zich bevindt in de Belgische territoriale zee of in de Belgische exclusieve economische zone, ten einde na te gaan of in strijd met de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen.

§ 5. Een onderzoek op zee omvat in eerste instantie een controle van alle documenten vereist om de lozingsovertreding te kunnen bevestigen of te ontkrachten en een verhoor van de kapitein. Ingeval het bewijs van de lozingsovertreding onvoldoende blijkt uit de documenten kan worden overgegaan tot een nadere feitelijke inspectie van de voor de lozing belangrijke delen van het schip en het nemen van monsters.

§ 6. Wanneer zij op grond van paragrafen 4 of 5 optreden ten opzichte van een schip dat een vreemde vlag voert, leven de bevoegde personen de volgende regels na :

1° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat een schip een overtreding heeft begaan in de territoriale zee, kunnen zij in de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan het schip in de territoriale zee worden aangehouden of naar een Belgische haven worden opgebracht. De aanhouding wordt opgeheven zodra de in artikel 4.1.2.54, § 7 bedoelde borgsom wordt gestort;

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 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 MARPOL, 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 belge. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement visé à l'article 4.1.2.54, § 7;

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.

6° en tout état de cause, les autorités de l'État du pavillon du navire sont informées.

Tous les 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.

§ 7. 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. 4.2.1.35. Information à d'autres États et à la Commission européenne**

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction au sens de l'article 2.5.3.4 ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer des dommages imminents, en informe immédiatement les autres États membres de l'Espace économique européen susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission européenne.

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction au sens de l'article 2.5.3.4, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un autre État membre de l'Espace économique européen, en informe immédiatement ce dernier.

**Art. 4.2.1.36. Poursuite pénale dans l'État du pavillon**

L'État du pavillon et tous les autres États concernés sont informés sans délai, par l'intermédiaire de leurs représentants diplomatiques, des mesures prises conformément aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 et 4.2.1.32 à 4.2.1.41 et des mesures qui peuvent découler des poursuites pénales.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 4.3.3.8, 2°, est suspendue à la demande explicite de l'État du pavillon, à condition que, dans les six mois suivant la date des poursuites initiales, l'État 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'État belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'État du pavillon sont menées à leur terme, 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

2° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat het schip een overtreding heeft begaan in de exclusieve economische zone, kunnen zij het schip vragen alle inlichtingen mee te delen die nodig zijn om vast te stellen of zich wel degelijk een overtreding heeft voorgedaan, alsook de identiteit van het schip, zijn haven van registratie, en zijn laatste en volgende aanloophaven;

3° ingeval duidelijke redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een lozing welke ernstig genoeg is om in strijd te zijn met het MARPOL-Verdrag, en het schip heeft geweigerd inlichtingen te verstrekken of de door het schip verstrekte informatie zeer duidelijk afwijkt van de feitelijke situatie en de omstandigheden kunnen zij in de exclusieve economische zone of de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip;

4° ingeval duidelijke objectieve bewijselementen voorhanden zijn dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een ernstige lozing, die aanleiding geeft tot grote schade of het risico op grote schade aan het mariene milieu of de Belgische kustbelangen, kan het schip in de exclusieve economische zone of de territoriale zee worden aangehouden en naar een Belgische haven worden opgebracht. De aanhouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de in artikel 4.1.2.54, § 7 bedoelde borgsom wordt gestort;

5° bij koolwaterstoffenlozingen is het bepaalde onder 3° ambtshalve van toepassing van zodra zichtbare sporen van lozing in het water of aan het wateroppervlak te voorschijn komen in de onmiddellijke nabijheid van het schip of in zijn kielzog en is het bepaalde in 4° ambtshalve van toepassing van zodra uit een eerste schatting blijkt dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat.

6° de overheden van de vlagstaat worden van elk geval op de hoogte gebracht.

Ter vaststelling van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden kan de overheid alle middelen van bewijs aanwenden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.

Elk zichtbaar spoor dat door een schip is achtergelaten op of onder het wateroppervlak, in zijn kielzog of zijn onmiddellijke nabijheid, maakt op zich een duidelijke reden uit om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden.

§ 7. Bij onderzoek aan boord van schepen op zee mag hun veiligheid en de veiligheid van de scheepvaart niet in het gedrang worden gebracht en mag het mariene milieu niet worden blootgesteld aan een onredelijk risico. Schepen kunnen daartoe worden verplicht zich naar een veilige ankerplaats op zee te begeven en kunnen naar een haven worden opgebracht.

**Art. 4.2.1.35. Verwittiging van andere Staten en de Europese Commissie**

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel 2.5.3.4 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd en dat hierdoor acute schade is veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, brengt daar de andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte die aan deze schade zouden kunnen worden blootgesteld, alsook de Europese Commissie, onmiddellijk van op de hoogte.

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel 2.5.3.4 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd dat mogelijkerwijs onder de rechtsmacht van een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte valt, brengt deze lidstaat daarvan onmiddellijk op de hoogte.

**Art. 4.2.1.36. Strafvervolging in de vlagstaat**

De vlagstaat en alle andere betrokken Staten worden via hun diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de maatregelen die overeenkomstig de artikelen 2.5.3.1 tot 2.5.3.11 en 4.2.1.32 tot 4.2.1.41 zijn genomen en van de maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen.

Een strafrechtelijke vervolging op grond van artikel 4.3.3.8, 2° wordt op uitdrukkelijk verzoek van de vlagstaat geschorst, op voorwaarde dat deze laatste 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 vlagstaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschorste rechtsvervolging in België beëindigd. Na aftrek van de door België gemaakte kosten inzake het onderzoek aan boord, het nemen van monsters met betrekking tot de lozing, de analyse van deze

échantillons et l'engagement d'une poursuite judiciaire, le cautionnement visé à l'article 4.1.2.54, § 7 à 8, et le cas échéant, la garantie bancaire mentionnée à l'article 4.2.1.11, sont levés.

Une poursuite pénale en Belgique ne peut pas être suspendue dans les cas de rejet donnant lieu à un dommage important aux intérêts côtiers belges ou dans les cas où l'État du pavillon n'a pas donné suite antérieurement à une obligation de poursuite d'une infraction commise par ses navires.

**Art. 4.2.1.37. Immobilisation de navires belges**

Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation peuvent immobiliser un navire belge :

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables requis en vertu de l'article 2.5.3.6;

2° s'ils constatent que le navire ne satisfait pas aux conditions requises pour l'obtention de ces certificats;

3° lorsqu'il s'agit d'un navire n'appartenant pas à l'une des catégories visées à l'article 2.5.3.6, § 1er, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

Le navire immobilisé est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.

**Art. 4.2.1.38. Immobilisation de navires étrangers**

Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge :

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables exigés en vertu de la Convention MARPOL;

2° si la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat;

3° si, en vertu de la Convention MARPOL, aucun certificat n'est requis, mais si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin;

4° si une demande est formulée à cet effet par les autorités compétentes de l'État du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet État en exécution de la Convention MARPOL;

5° si demande en est faite par l'autorité compétente d'un État côtier, Partie à la Convention MARPOL, pour des infractions aux dispositions de la Convention MARPOL commises dans des eaux sous la juridiction de cet État.

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 MARPOL et à l'article 2.5.3.9;

7° dans le cas où le navire n'est pas doté du numéro d'identification OMI visé à l'article 2.5.3.5, § 4.

Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge s'il est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

Sauf en cas d'urgence, les agents contrôleurs de la navigation n'exercent les pouvoirs visés dans le présent article qu'après avoir informé des mesures envisagées et des raisons qui le motivent le Consul ou le représentant diplomatique de l'État dont le navire bat pavillon ou, en cas d'impossibilité, le Gouvernement de l'État dont le navire bat pavillon. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire immobilisé est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.

**Art. 4.2.1.39. Dispenses**

§ 1er. Dans des cas particuliers, les contrôleurs de la navigation peuvent accorder à un navire non muni d'un certificat valable, tel que déterminé à l'article 2.5.3.6, une dispense de l'interdiction visée à l'article 2.5.3.10 :

1° s'ils ont constaté que le navire répond aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat;

2° si le navire ne répond pas aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat, pour lui permettre de se rendre au port de réparation approprié le plus proche en vue d'y pourvoir au nécessaire.

§ 2. Le Roi fixe les conditions auxquelles les contrôleurs de la navigation peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution des articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 portant sur la construction, l'aménagement, l'équipement ou le fonctionnement d'un navire.

monsters en het instellen van een rechtsvervolging, wordt de in artikel 4.1.2.54, § 7 tot 8 vermelde borgsom en desgevallend de in artikel 4.2.1.11 vermelde bankgarantie vrijgegeven.

Een strafrechtelijke vervolging in België kan niet worden geschorst ingeval van een lozing die aanleiding geeft tot grote schade aan de Belgische kustbelangen of ingeval de vlagstaat reeds eerder geen gevolg heeft gegeven aan een verplichting tot vervolging van een overtreding begaan door zijn schepen.

**Art. 4.2.1.37. Aanhouding van Belgische schepen**

De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie kunnen een Belgisch schip aanhouden :

1° ingeval het schip niet is voorzien van alle krachtens artikel 2.5.3.6 vereiste geldige certificaten;

2° ingeval zij vaststellen dat het niet voldoet aan de voor de verkrijging van die certificaten gestelde eisen;

3° ingeval het een schip betreft dat niet behoort tot een in artikel 2.5.3.6, § 1 bedoelde categorie en het zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu.

Het aangehouden schip mag vertrekken zodra de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie vaststellen dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.

**Art. 4.2.1.38. Aanhouding van vreemde schepen**

De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt, vasthouden :

1° ingeval het schip niet is voorzien van alle krachtens het MARPOL-Verdrag vereiste geldige certificaten;

2° ingeval de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat;

3° ingeval krachtens het MARPOL-Verdrag geen certificaat vereist is en het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu;

4° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheden van de vlagstaat van dit schip wegens een overtreding van de in die Staat ter uitvoering van het MARPOL-Verdrag gestelde wettelijke regelen;

5° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheid van een kuststaat die partij is bij het MARPOL-Verdrag, wegens overtredingen van het MARPOL-Verdrag begaan in de wateren onder jurisdictie van die Staat.

6° ingeval het schip aan boord niet beschikt over een noodplan voor gevallen van koolwaterstoffenverontreiniging zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel 2.5.3.9;

7° ingeval het schip niet is voorzien van het in artikel 2.5.3.5, § 4 bedoelde IMO-identificatienummer.

De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt aanhouden ingeval het zodanig is gebouwd, ingericht, of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu.

Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs de in dit artikel bedoelde bevoegdheden eerst uit nadat zij van de voorgenomen maatregelen en de redenen waarom ze worden genomen kennis hebben gegeven aan de consul of aan de diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat waarvan het schip de vlag voert of, zo dit niet mogelijk is, aan de regering van de Staat waarvan het schip de vlag voert. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.

Het aangehouden schip mag vertrekken zodra de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie vaststellen dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.

**Art. 4.2.1.39. Ontheffingen**

§ 1. In bijzondere gevallen kunnen de scheepvaartcontroleurs een schip dat niet is voorzien van een geldig certificaat als bepaald in artikel 2.5.3.6, van het in artikel 2.5.3.10 bedoelde verbod ontheffing verlenen :

1° ingeval zij hebben vastgesteld dat het schip voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde voorwaarden;

2° ingeval het schip niet voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde eisen, ten einde het in staat te stellen zich naar de dichtstbijzijnde geschikte herstellingshaven te begeven met het doel aldaar in het ontbrekende te voorzien.

§ 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder scheepvaartcontroleurs in bijzondere omstandigheden ontheffing kunnen verlenen van de toepassing van bepalingen van de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van de artikelen 2.5.3.1 tot 2.5.3.11 die betrekking hebben op de bouw, inrichting, uitrusting of werking van een schip.

La dispense prévue à l'alinéa 1er peut être assortie de restrictions ou de conditions.

**Art. 4.2.1.40. Procès-verbaux**

Si le certificat visé à l'article 2.5.3.6 est refusé ou si un navire est immobilisé en application de l'article 4.2.1.27 ou 4.2.1.38, les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation dressent un procès-verbal. Une copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures suivant la décision au capitaine ou au propriétaire, à l'affréteur, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire.

Les infractions aux dispositions de l'article 2.5.3.4 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation, qui sont visées à l'article 4.2.1.34, § 2 à 7, sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, batelier ou propriétaire du navire ou, quand il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la représentation diplomatique de l'État dont ils sont les ressortissants.

**Art. 4.2.1.41. Recours**

Dans les quatorze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 4.2.1.40, alinéa 1er, un recours peut être introduit contre la décision du Contrôle de la navigation ou de la Police de la navigation. Les personnes visées à l'article 4.2.1.40, alinéa 1er, peuvent introduire un recours, par le dépôt d'une requête motivée adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime. Le recours n'est pas suspensif.

L'intéressé ou son conseil est entendu à sa demande par le Conseil d'Enquête maritime.

La décision du Conseil d'Enquête maritime est notifiée à l'intéressé.

Sous-Section 4. — Recyclage des navires

**Art. 4.2.1.42. Recyclage des navires**

Les contrôleurs de la navigation effectuent la recherche et la constatation des infractions commises au Règlement SRC conformément aux dispositions du présent code en matière de sécurité de navires.

CHAPITRE 2. — *La Police de la navigation*

**Art. 4.2.2.1. Organisation et compétences générales**

§ 1er. La Police de la navigation exerce la police des eaux dans les eaux belges.

§ 2. La police des eaux englobe :

1° le contrôle du respect de tous les lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau, en ce compris à bord des navires et bateaux;

2° le contrôle frontalier;

3° l'exercice des missions de police judiciaire à bord de navires et bateaux;

4° l'exécution de la saisie sur les navires maritimes et d'intérieur dans le cadre de l'exercice des missions de police judiciaire et administrative;

5° la prise de toutes les mesures de police administrative nécessaires dans le cadre de la police des eaux. Ces mesures sont prises par l'autorité de la police fédérale désignée par le Roi.

**Art. 4.2.2.2. Compétences d'enquête**

Sans préjudice de toute autre législation en vigueur, en ce compris la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police et le Code d'instruction criminelle, et en vue de l'exercice des compétences visées à l'article 4.2.2.1, 1°, 2° et 3°, la Police de la navigation peut :

1° monter à tout moment à bord de navires et bateaux;

2° exiger la communication de tous les papiers ou documents pertinents, ainsi que réaliser une copie de ces papiers ou documents; lorsque les copies ne peuvent être réalisées sur place, ces papiers ou documents peuvent être emportés à cet effet pour un temps limité en échange d'un accusé de réception;

3° exiger toute collaboration nécessaire du commandant du navire;

4° visiter et fouiller les navires de jour comme de nuit; elle ne peut pénétrer dans la partie destinée au logement sans l'autorisation de l'occupant;

Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffing kunnen beperkingen of voorwaarden worden verbonden.

**Art. 4.2.1.40. Processen-verbaal**

Ingeval het in artikel 2.5.3.6 bedoelde certificaat wordt geweigerd of ingeval een schip wordt aangehouden op grond van artikel 4.2.1.27 of 4.2.1.38, stellen de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie een proces-verbaal op. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen 24 uren na de beslissing toegezonden aan de kapitein dan wel aan de scheepseigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van het schip.

Van de inbreuken op het artikel 2.5.3.4 en van het zich verzetten tegen een onderzoek of het zich onttrekken aan de aanhouding, als bedoeld in artikel 4.2.1.34, § 2 tot 7 wordt een proces-verbaal opgemaakt dat bewijswaarde heeft tot het tegendeel is bewezen. Binnen de 15 dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt een afschrift gezonden aan de kapitein, de schipper of de scheepseigenaar of, ingeval het buitenlanders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

**Art. 4.2.1.41. Beroep**

Binnen veertien dagen na de datum van verzending van het in artikel 4.2.1.40, eerste lid, bedoelde afschrift, kan tegen de beslissing van de Scheepvaartcontrole of de Scheepvaartpolitie beroep worden ingesteld. Het beroep kan door de personen bedoeld in artikel 4.2.1.40, eerste lid, worden ingesteld door het indienen van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep schorst de tenuitvoerlegging niet.

De belanghebbende of zijn raadsman worden op hun verzoek door de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart gehoord.

De beslissing van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart wordt ter kennis gebracht van de belanghebbende.

Onderafdeling 4. — Scheepsrecycling

**Art. 4.2.1.42. Scheepsrecycling**

De opsporing en vaststelling van de op de SRC-Verordening gepleegde inbreuken verrichten de scheepvaartcontroleurs overeenkomstig de bepalingen van dit wetboek inzake scheepsveiligheid.

HOOFDSTUK 2. — *De Scheepvaartpolitie*

**Art. 4.2.2.1. Inrichting en algemene bevoegdheden**

§ 1. De Scheepvaartpolitie oefent in de Belgische wateren de politie te water uit.

§ 2. De politie te water omvat :

1° het toezicht op de naleving van alle wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water, daaronder begrepen aan boord van schepen en vaartuigen;

2° de grenscontrole;

3° het uitoefenen van de opdrachten van gerechtelijke politie aan boord van schepen en vaartuigen;

4° het uitvoeren van het beslag op zee- en binnenschepen naar aanleiding van de uitoefening van opdrachten van gerechtelijke en bestuurlijke politie;

5° het nemen van alle noodzakelijke maatregelen van bestuurlijke politie in het raam van de politie te water. Deze maatregelen worden genomen door de door de Koning aangewezen overheid van de federale politie.

**Art. 4.2.2.2. Onderzoeksbevoegdheden**

Onverminderd andere toepasselijke wetgeving, daaronder begrepen de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt en het Wetboek van Strafvordering, en met het oog op de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in artikel 4.2.2.1, 1°, 2° en 3°, kan de Scheepvaartpolitie :

1° te allen tijde schepen en vaartuigen betreden;

2° de inzage vorderen van alle zakelijke documenten alsook deze gegevens en documenten kopiëren; indien het maken van kopieën niet ter plaatse kan gebeuren, deze gegevens en documenten voor dat doel voor een beperkte tijd meenemen tegen ontvangstbewijs;

3° alle noodzakelijke medewerking van de gezagvoerder van het schip vorderen;

4° zowel bij dag als bij nacht alle schepen bezoeken en onderzoeken; het gedeelte bestemd als woning kan ze niet zonder toestemming van de bewoner betreden;

5° fouiller la cargaison et prendre des échantillons, en ce compris le chargement qui se trouve sur le quai ou sur le lieu de dépôt dans le port et qui est destiné à être transporté par eau ou vient de l'être.

6° exiger que le capitaine ou le conducteur du navire l'arrête et le déplace vers l'endroit désigné par elle; la Police de la navigation peut, si elle l'estime nécessaire, transférer ou faire transférer le navire vers un endroit proche, décharger ou faire décharger la cargaison;

7° immobiliser le navire pendant le temps strictement nécessaire à l'exercice de ses compétences à bord; la durée durant laquelle le navire est immobilisé légitimement ne donne droit à aucune indemnisation.

Dans l'exercice de ses attributions visées au point 5°, la Police de la navigation peut ouvrir les emballages. Si l'analyse ne peut se faire sur place, elle est habilitée pour emporter les objets à cet effet pour un temps limité, contre remise d'un accusé de réception. Les échantillons prélevés sont, si possible, restitués. Les actions mentionnées ci-dessus ne donnent lieu à aucune forme d'indemnisation.

**Art. 4.2.2.3. Mesures à prendre d'office**

§ 1er. En cas d'absence, refus, opposition ou défaut de collaboration dans l'exécution des mesures de police prises en vertu des articles 4.2.2.1, 5°, et 4.2.2.2, il peut être procédé à l'exécution forcée et les mesures sollicitées peuvent être exécutées à charge du contrevenant, du propriétaire du navire ou de la cargaison ou de celui qui a la cargaison sous sa garde.

Le navire ou le chargement peut, le cas échéant, être immobilisé en tout ou en partie, aux risques et frais des personnes précitées, tant que les frais occasionnés n'ont pas été payés ou tant qu'aucune somme, suffisante pour couvrir les frais occasionnés ainsi que les frais de conservation, n'a été consignée ou qu'une garantie bancaire n'a été constituée au sein d'une banque belge.

Tous les frais mentionnés ci-dessus, le cas échéant majorés des frais de justice, sont récupérés sur la somme consignée ou la garantie bancaire.

L'excédent éventual de la somme consignée est remboursé.

§ 2. La Police de la navigation peut prendre les mesures visées à l'article 4.2.1.11.

**Art. 4.2.2.4. Procès-verbaux**

La Police de la navigation constate les infractions aux lois et règlements concernant la navigation par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie des procès-verbaux est envoyée au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique, au plus tard endéans les quinze jours à dater du jour suivant la constatation de l'infraction par procès-verbal. Le jour de l'échéance est compris dans le délai. Toutefois, lorsque ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié, le jour de l'échéance est reporté au plus prochain jour ouvrable.

Pour l'application du délai défini à l'alinéa 2, la fourniture d'un avertissement ou d'accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l'infraction.

L'article 4.2.1.24. est applicable sur les procès-verbaux visés au premier alinéa.

**Art. 4.2.2.5. Collaboration avec d'autres autorités**

§ 1er. En vue de l'exercice des compétences visées à l'article 4.2.2.1, la Police de la navigation peut demander la collaboration des membres du personnel chargés de la surveillance d'une réglementation particulière.

§ 2. Si la Police de la navigation constate, dans le cadre des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 ou 2.3.2.1 à 2.3.2.28 et des arrêtés d'exécution y afférents, des infractions qui compromettent l'état de sécurité du navire, elle en informera sur-le-champ le Contrôle de la navigation, lequel prendra ensuite les mesures qui s'imposent.

**Art. 4.2.2.6. Contrôle frontalier maritime**

Le Roi fixe les modalités relatives au contrôle frontalier aux frontières maritimes externes et leur exécution par les membres de la Police de la navigation.

**Art. 4.2.2.7. Redevances**

Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception de redevances, en contrepartie de la prestation de services par la Police de la navigation, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

5° de lading onderzoeken en monsters nemen, met inbegrip van de lading die zich op de kade of in opslagplaatsen in de haven bevindt en die bestemd is voor of afkomstig van het transport te water.

6° vorderen dat de kapitein of de schipper van het schip dit doet stilhouden en naar de door de haar aangewezen plaats overbrengt; de Scheepvaartpolitie kan, indien zij zulks noodzakelijk acht, het schip naar een nabijgelegen plaats overbrengen of doen overbrengen en lossen of doen lossen;

7° tijdens de uitoefening van haar bevoegdheden aan boord het schip voor de daartoe strikt noodzakelijke termijn aanhouden; de termijn gedurende welke het schip rechtmatig wordt aangehouden geeft geen aanleiding tot schadeloosstelling.

Ter uitoefening van de onder 5° bedoelde bevoegdheden kan de Scheepvaartpolitie verpakkingen openen. Indien het onderzoek niet ter plaatse kan gebeuren, is zij bevoegd de zaken voor dat doel voor beperkte tijd mee te nemen tegen ontvangstbewijs. De genomen monsters worden indien mogelijk teruggegeven. De hierboven vermelde handelingen geven geen aanleiding tot enige vorm van schadeloosstelling.

**Art. 4.2.2.3. Ambtshalve te nemen maatregelen**

§ 1. In geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de krachtens de artikelen 4.2.2.1, 5°, en 4.2.2.2 genomen politiemaatregelen kunnen deze gedwongen ten uitvoer worden gelegd en kunnen de gevraagde handelingen worden uitgevoerd op kosten van de overtreder, de eigenaar van het schip of de lading, of van degene die de lading onder zijn hoede heeft.

Het schip of de lading kan geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden aangehouden zolang de gemaakte kosten niet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankgarantie werd verleend door een in België gevestigde bank die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaringskosten.

Alle hierboven vermelde kosten, in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, worden verhaald op de som die in consignatie werd gegeven of de bankgarantie.

De overschot van de som die in consignatie werd gegeven, wordt terugbetaald.

§ 2. De Scheepvaartpolitie kan de in artikel 4.2.1.11 bedoelde maatregelen nemen.

**Art. 4.2.2.4. Processen-verbaal**

De Scheepvaartpolitie stelt de misdrijven omschreven in de wetten en reglementen betreffende de scheepvaart vast bij proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot bewijs van het tegendeel.

Een afschrift ervan wordt verstuurd aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België uiterlijk binnen een termijn van vijftien dagen, die aanvangt de dag na de vaststelling bij proces-verbaal van de overtreding. De vervaldag is in de termijn begrepen. Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een feestdag, dan wordt de vervaldag verplaatst op de eerstvolgende werkdag.

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

Artikel 4.2.1.24 is van toepassing op de proces-verbalen bedoeld in het eerste lid.

**Art. 4.2.2.5. Samenwerking met andere overheden**

§ 1. De Scheepvaartpolitie kan, met het oog op de uitoefening van de in artikel 4.2.2.1 bedoelde bevoegdheden, om de medewerking verzoeken van de personeelsleden belast met het toezicht op de naleving van bijzondere regelgeving.

§ 2. Ingeval de Scheepvaartpolitie in het raam van de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 of 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten inbreuken vaststelt die de staat van veiligheid van het schip in het gedrang brengen, licht zij hiervan onverwijld de Scheepvaartcontrole in, die vervolgens de gepaste maatregelen neemt.

**Art. 4.2.2.6. Maritieme grenscontrole**

De Koning bepaalt de nadere regels inzake de grenscontrole aan de maritieme buitengrens en de uitvoering ervan door de leden van de Scheepvaartpolitie.

**Art. 4.2.2.7. Retributies**

Onverminderd bijzondere bepalingen betreffende de heffing van retributies, kan voor de verlening van diensten door de Scheepvaartpolitie een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

**Art. 4.2.2.8. Écritures publiques**

Les documents et formulaires administratifs exigés par les lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau sont considérés comme écritures publiques au sens du livre II, titre III, chapitre IV du Code pénal.

CHAPITRE 3. — *Commandants*

**Art. 4.2.3.1. Autorité à bord**

Le capitaine d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles dispose, à l'égard de toute personne qui se trouve à bord, de l'autorité qui est nécessaire au maintien de l'ordre, à la sécurité du navire, des personnes embarqueées et de la cargaison, à la protection de l'environnement marin, ainsi qu'au bon déroulement du voyage.

Il peut à cet effet utiliser tous les moyens coercitifs, y compris la privation de liberté et le débarquement forcé, et requérir l'assistance nécessaire de toute personne qui se trouve à bord.

Dans les ports belges, il agit en collaboration avec la Police de la navigation.

Dans les ports étrangers, il agit en collaboration avec le consul belge ou, si nécessaire, avec les autorités locales.

**Art. 4.2.3.2. Constatation de délits**

§ 1er. Lorsque, durant le voyage, un délit de navigation ou tout autre crime ou délit est commis à bord d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles, le capitaine, assisté d'un officier, diligentera une instruction préliminaire et entendra les témoins.

Il sera dressé procès-verbal du tout, signé par le capitaine et l'officier et mention en sera faite sur le journal de bord.

Le procès-verbal ainsi dressé fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 2. Au premier port étranger où le navire abordera, le capitaine remettra au consul les procès-verbaux qu'il aura dressés.

Le consul complétera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer, avec les pièces de procédure, dans un port belge.

§ 3. Au premier port belge où le navire abordera, le capitaine remettra à la Police de la navigation les procès-verbaux qu'il aura dressés; la Police de la navigation les transmettra immédiatement au Procureur du Roi de l'arrondissement, qui, s'il le juge nécessaire, fera emprisonner le prévenu, en attendant une décision.

§ 4. Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine déposera ses procès-verbaux entre les mains de la Police de la navigation, au plus tard le lendemain du jour où les faits auront été découverts; 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 le départ, soit en mer, soit dans une localité étrangère où il n'y a pas de consul, il les déposera, dans le même délai, entre les mains de la Police de la navigation du premier port belge ou du consul du premier port étranger où le navire abordera.

§ 5. Les consuls et la Police de la navigation dresseront acte de la comparution du capitaine et de ses déclarations; leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux dressés par les consuls seront enregistrés à la chancellerie du consulat et transmis ensuite au Service public fédéral Affaires étrangères, qui les fera parvenir avec les annexes au procureur du Roi du port d'attache du navire.

Une expédition certifiée conforme sera en outre délivrée par le consul au capitaine, lequel sera tenu de la déposer dans les vingt-quatre heures à la Police de la navigation du port d'arrivée en Belgique.

§ 6. En l'absence de procès-verbal dressé par le capitaine, la Police de la navigation ou le consul, 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.

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

**Art. 4.2.2.8. Openbare geschriften**

De documenten en administratieve formulieren vereist door de wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water zijn openbare geschriften als bedoeld in boek II, titel III, hoofdstuk IV van het Strafwetboek.

HOOFDSTUK 3. — *Gezagvoerders*

**Art. 4.2.3.1. Gezag aan boord**

De kapitein van een Belgisch zeeschip dat wordt ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden heeft over eenieder die zich aan boord bevindt het gezag dat vereist is voor de handhaving van de orde, voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading, de bescherming van het mariene milieu alsook voor de goede afloop van de reis.

Hij kan alle daartoe nuttige dwangmiddelen gebruiken, inbegrepen vrijheidsberoving en gedwongen ontscheping, en eenieder die aan boord is opvorderen om hem daarin bij te staan.

In de Belgische havens handelt hij in samenwerking met de scheepvaartpolitie.

In vreemde havens handelt hij in samenwerking met de Belgische consul of, indien nodig, met de plaatselijke overheid.

**Art. 4.2.3.2. Vaststelling van misdrijven**

§ 1. Wanneer gedurende de reis aan boord van een Belgisch zeeschip dat wordt ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden een scheepvaartmisdrijf dan wel een andere misdaad of een ander wanbedrijf wordt gepleegd, stelt de kapitein, bijgestaan door een officier, een vooronderzoek in en hoort hij de getuigen.

Van een en ander wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat wordt ondertekend door de kapitein en de officier en vermeld in het scheepsdagboek.

Het aldus opgemaakte proces-verbaal heeft bewijskracht, tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 2. In de eerste buitenlandse haven waar het schip aanlegt, overhandigt de kapitein de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de consul.

De consul zet zo nodig het onderzoek voort en, indien hij het noodzakelijk acht, doet hij de verdachte ontschepen en, met de processtukken, naar een Belgische haven overbrengen.

§ 3. In de eerste Belgische haven waar het schip aanlegt, overhandigt de kapitein de door hem opgemaakte processen-verbaal aan de Scheepvaartpolitie, die ze onmiddellijk doorzendt aan de Procureur des Konings van het arrondissement en, indien hij het noodzakelijk acht, de verdachte laat opsluiten in afwachting van een beslissing.

§ 4. Ingeval de feiten in België zijn gepleegd, overhandigt de kapitein zijn proces-verbaal aan de Scheepvaartpolitie uiterlijk de dag na die waarop de feiten zijn ontdekt; ingeval de feiten zijn gepleegd in een plaats in het buitenland waar een Belgisch consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd aan de consul; ingeval ze gepleegd zijn, hetzij gedurende of na de afvaart, hetzij op zee, hetzij in een plaats in het buitenland waar geen consul gevestigd is, overhandigt hij het proces-verbaal binnen dezelfde tijd aan de Scheepvaartpolitie in de eerste Belgische haven of aan de consul in de eerste buitenlandse haven waar het schip aanlegt.

§ 5. De consuls en de Scheepvaartpolitie maken akte op van de verschijning van de kapitein en van zijn verklaringen; hun processen-verbaal hebben bewijskracht, tot het tegenbewijs is geleverd.

De processen-verbaal opgemaakt door de consuls worden geregistreerd ter kanselarij van het consulaat en vervolgens aan de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken gezonden, die ze, met de bijlagen, aan de Procureur des Konings van de thuishaven van het schip doet toekomen.

Bovendien geeft de consul een voor eensluidend verklaard afschrift af aan de kapitein, die het na aankomst in een Belgische haven binnen vierentwintig uur moet overhandigen aan de Scheepvaartpolitie.

§ 6. Heeft de kapitein geen proces-verbaal opgemaakt, dan stelt de Scheepvaartpolitie of de consul ambtshalve of op aangifte een summier vooronderzoek in en zendt hij zijn verslag ten spoedigste aan de bevoegde Procureur des Konings.

**Art. 4.2.3.3. Arrestation de passagers poursuivis ou condamnés**

§ 1er. Si un individu poursuivi ou condamné par la Justice belge se trouve à bord d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles qui a quitté la mer territoriale, le ministre compétent en matière pour la Justice, par l'intervention d'un consul ou par tout autre moyen, le cas échéant par le biais de moyens de télécommunications, transmettra au capitaine une copie du mandat d'arrêt ou de l'ordre d'arrestation délivré par l'autorité judiciaire compétente. Le capitaine est tenu d'exécuter ce mandat et de le signifier à l'intéressé au moment de son arrestation ou, au plus tard, dans un délai de vingt-quatre heures.

La personne ainsi détenue restera prisonnière à bord jusqu'au retour du navire dans un port belge ou jusqu'à ce qu'il rencontre un autre navire belge, qui le conduira vers un port belge. Dans ce dernier cas, il restera prisonnier à bord de cet autre navire belge.

Tous ces éléments seront consignés dans le journal de bord.

§ 2. Les délais déterminés dans la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive commencent à courir à partir du moment où le prévenu est incarcéré dans l'une des prisons belges.

S'il s'agit d'une personne qui est irrévocablement condamnée pour un délit qui a entraîné son arrestation, le délai de détention à bord, en vertu du paragraphe 1er, sera comptabilisé sur la durée de sa peine privative de liberté.

**Art. 4.2.3.4. Recours à des agents de sécurité maritime**

Pour protéger le navire contre la piraterie telle que décrite à l'article 2.4.5.43, le capitaine d'un navire de mer belge peut faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant enregistré fait appel conformément aux articles 2.4.3.1 à 2.4.3.9.

CHAPITRE 4. — *Autres autorités*

**Art. 4.2.4.1. Fonctionnaires consulaires belges**

§ 1er. Les fonctionnaires consulaires belges peuvent constater les infractions par les navires belges aux dispositions des articles 2.2.2.1 à 2.2.2.14 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 2. À l'étranger, la surveillance du respect, par les navires de mer belges, des dispositions du présent code en matière de sécurité des navires de mer et des arrêtés d'exécution y afférents, des conventions internationales relatives au travail maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, conclues par la Belgique, est assurée par le fonctionnaire consulaire belge :

1° si le fonctionnaire consulaire belge en est spécialement requis, par le Contrôle de la navigation;

2° si le fonctionnaire consulaire belge interdit le départ du navire conformément au paragraphe 3, 3°.

À cette fin, le fonctionnaire consulaire belge désigne un expert d'une organisme agréés sociétés de classification reconnues.

Une copie des rapports de ces experts est transmise sans délai aux contrôleurs de la navigation.

Les fonctionnaires consulaires belges et les experts désignés par leurs soins ont le droit de monter à tout moment à bord des navires de mer, afin d'y faire les constatations qui relèvent de leur mission.

Ils ont également le droit d'exiger qu'on leur soumette tous les documents de bord et pièces à conviction.

Ils peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire de mer, ainsi que l'exécution de certains travaux.

Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux fonctionnaires consulaires et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

**Art. 4.2.3.3. Aanhouding van vervolgde of veroordeelde opvarenden**

§ 1. Ingeval een door het Belgische gerecht vervolgde of veroordeelde persoon zich bevindt aan boord van een Belgisch zeeschip dat wordt ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden dat de territoriale zee heeft verlaten, mag de minister bevoegd voor Justitie, door tussenkomst van een consul of anderszins, desnoods via telecommunicatiemiddelen, aan de kapiteint een afschrift overmaken van het door de bevoegde rechterlijke overheid uitgevaardigde bevel tot aanhouding of gevangenneming. De kapitein is verplicht dat bevel uit te voeren en aan de belanghebbende te betekenen, op het ogenblik van zijn aanhouding of, ten laatste, binnen de vierentwintig uur.

De aldus aangehouden persoon blijft aan boord gevangen tot de terugkeer van het schip in een Belgische haven of tot wanneer het een ander Belgisch schip ontmoet, dat hem naar een Belgische haven zal brengen. In dit laatste geval blijft hij aan boord van het ander Belgisch schip gevangen.

Al deze elementen worden vermeld in het scheepsdagboek.

§ 2. De termijnen bepaald in de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis beginnen te lopen van het ogenblik dat de beklaagde is opgesloten in een van de Belgische gevangenissen.

Indien het een persoon betreft die onherroepelijk is veroordeeld voor het misdrijf dat tot zijn gevangenneming aanleiding geeft, wordt de tijd dat hij op grond van paragraaf 1 aan boord gevangen werd gehouden, op de duur van zijn vrijheidsstraf toegerekend.

**Art. 4.2.3.4. Beroep op maritieme veiligheidsagenten**

Ten einde het schip te beschermen tegen piraterij zoals omschreven in artikel 2.4.5.43, kan de kapitein van een Belgisch zeeschip een beroep doen op de ploeg van agenten van de vergunde maritieme veiligheidsonderneming waarop de geregistreerde eigenaar of exploitant een beroep doet in overeenstemming met de artikelen 2.4.3.1 tot 2.4.3.9.

HOOFDSTUK 4. — *Andere overheden*

**Art. 4.2.4.1. Belgische consulaire ambtenaren**

§ 1. De Belgische consulaire ambtenaren kunnen de inbreuken door Belgische schepen op de bepalingen van de artikelen 2.2.2.1 tot 2.2.2.14 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vaststellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 2. In het buitenland wordt het toezicht op de naleving door Belgische zeeschepen van de bepalingen van dit wetboek inzake de veiligheid van zeeschepen en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, de door België gesloten internationale verdragen betreffende de maritieme arbeid, de beveiliging van mensenlevens op zee en de uitwatering van schepen, door de Belgische consulaire ambtenaar uitgeoefend :

1° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar daartoe bijzonder wordt aangezocht door de Scheepvaartcontrole;

2° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar overeenkomstig paragraaf 3, 3°, de afvaart van het schip verbiedt.

Ten einde dit toezicht uit te oefenen, wijst de consulaire ambtenaar een deskundige van erkende organisaties aan.

Een afschrift van de verslagen van de bedoelde deskundigen wordt onverwijld gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.

De Belgische consulaire ambtenaren en door hen aangewezen deskundigen hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de zeeschepen, teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.

Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle scheepsdocumenten en overtuigingsstukken worden voorgelegd.

Zij kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van bepaalde werken.

Iedere kapitein en iedere scheepseigenaar is verplicht de consulaire ambtenaren en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland ermee belast de overtredingen van de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 3. À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire de mer belge :

1° s'il n'est pas muni des certificats requis en cours de validité ou s'il n'a pas obtenu une autorisation de départ, ou si, dans les cas visés à l'article 2.2.3.13, § 2, et sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de ce paragraphe, le capitaine n'a pas reçu la déclaration qui y est prévue;

2° si, dans le cas visé au paragraphe 2, alinéa 1er, la surveillance effectuée a relevé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises;

3° s'il existe des présomptions que la non-observance des conditions visées à l'article 2.2.3.9, 1°, compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison, ou l'environnement marin.

Les dispositions de l'article 4.2.1.28, § 5 et 6, sont d'application par analogie.

L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales ou réglementaires à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

§ 4. Les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger exercent la surveillance du respect par les navires belges des articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code et des arrêtés d'exécution y afféretns, ainsi que de la Convention PAL, de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention WRC et du Règlement PAL.

§ 5. À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire battant le pavillon belge si le navire n'est pas muni des certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, si la preuve visée à l'article 2.3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 2.3.2.4.

Les dispositions de l'article 4.2.1.30, alinéas 2 et 3, sont d'application par analogie.

L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

§ 6. Les consuls belges à l'étranger exercent les autres compétences qui leur sont octroyées par les articles 4.2.1.28, 4.2.1.30 et 4.2.3.2.

§ 7. Le Roi détermine les compétences des fonctionnaires consulaires belges concernant la vérification du nombre de membres de l'équipage à bord des navires de mer et la possession de certificats de capacité physique, brevets, licences et autres attestations de même nature.

**Art. 4.2.4.2. Autorités compétentes concernant la Convention FUND 1992**

§ 1. Les fonctionnaires et agents, désignés par le Roi peuvent se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, tous documents, pièces ou livres utiles pour fournir à l'administrateur du Fonds de 1992 et à l'administrateur du Fonds complémentaire les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

Ces fonctionnaires et agents peuvent pénétrer librement dans les locaux où ils ont des raisons de croire à la présence de documents, pièces et livres visés à l'alinéa 1er. Toutefois, dans l'exercice de leur mission, ils ne peuvent pénétrer dans les locaux habités que de 5 heures à 21 heures et sur autorisation du juge d'instruction ou du président du tribunal de première instance saisi par requête.

Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, sont tenues de fournir à ces fonctionnaires et agents les renseignements qu'ils demandent en vue de l'exécution de leur mission.

Sans préjudice des dispositions de l'article 2.7.3.14, paragraphes 1er et 2, toute indication obtenue sur la base du présent code, pour autant qu'elle se rapporte à l'une des personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, ainsi que toute conclusion tirée de cette indication, ne peuvent être communiquées qu'avec l'accord de la personne concernée à d'autres que celles qui sont désignées en vertu du présent article.

§ 2. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'État qui sont compétents pour rechercher et constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions dont il est question à l'article 4.1.2.57.

§ 3. In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een Belgisch zeeschip te verbieden :

1° ingeval het niet voorzien is van de vereiste geldige certificaten of geen toelating tot afvaart heeft gekregen, of, in de gevallen bedoeld in artikel 2.2.3.13, § 2, en onverminderd het laatste lid van die §, de kapitein de daarin voorziene verklaring niet heeft verkregen;

2° in het geval bedoeld in paragraaf 2, eerste lid en ingeval het toezicht heeft uitgemaakt dat het niet aan de wettelijke of reglementair gestelde voorwaarden voldoet;

3° ingeval vermoedens bestaan dat door niet-inachtneming van de in artikel 2.2.3.9, 1°, bedoelde voorwaarden, de veiligheid van de bemanning van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar is gebracht.

De bepalingen van artikel 4.2.1.28, § 5 en 6 zijn van overeenkomstige toepassing.

Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar aan de wettelijk of reglementair gestelde voorwaarden is voldaan.

§ 4. De Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland oefenen toezicht uit op de naleving door Belgische schepen van de artikelen 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, het PAL-Verdrag, het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag 1992, het WRC-Verdrag en de PAL-Verordening.

§ 5. In het buitenland kan de Belgische consulaire ambtenaar de afvaart van een Belgisch schip verbieden ingeval het schip niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikelen 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 2.3.2.5, § 2, of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel 2.3.2.4.

De bepalingen van artikel 4.2.1.30, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.

§ 6. De Belgische consuls in het buitenland oefenen de overige bevoegdheden uit welke hen zijn toegekend door de artikelen 4.2.1.28, 4.2.1.30 en 4.2.3.2.

§ 7. De Koning bepaalt de bevoegdheden van de Belgische consulaire ambtenaren inzake het nagaan van het aantal bemanningsleden aan boord van zeeschepen en het bezit van certificaten van lichamelijke geschiktheid, brevetten, vergunningen en andere soortgelijke getuigschriften.

**Art. 4.2.4.2. Overheden bevoegd inzake het FUND-Verdrag 1992**

§ 1. De ambtenaren en agenten die door de Koning worden aangesteld, kunnen zich op ieder verzoek vanwege de personen bedoeld bij artikel 2.7.3.12, § 1, alle documenten, stukken of boeken laten voorleggen die nuttig zijn om de beheerder van het Fonds van 1992 en de beheerder van het Bijkomend Fonds de gegevens te bezorgen over de hoeveelheden bijdragende olie die door die persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen werden.

Die ambtenaren en agenten kunnen vrij binnengaan in de lokalen waarvan ze redenen hebben om te geloven dat zich daar in het eerste lid bedoelde documenten, stukken en boeken bevinden. Tijdens de uitoefening van hun opdracht mogen zij de bewoonde lokalen echter enkel betreden tussen 5 en 21 uur en met machtiging van de onderzoeksrechter of de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg bij wie een verzoekschrift is ingediend.

De personen bedoeld bij artikel 2.7.3.12, § 1 zijn ertoe gehouden deze ambtenaren en agenten de inlichtingen te verschaffen die zij vragen met het oog op de uitoefening van hun opdracht.

Onverminderd de bepalingen van artikel 2.7.3.14, paragrafen 1 en 2, mag iedere aanwijzing verkregen op basis van dit wetboek, in zoverre zij betrekking heeft op één van de in artikel 2.7.3.12, § 1 beoogde personen, eveneens iedere conclusie die uit deze aanwijzing wordt getrokken, slechts met de toestemming van de betrokken persoon worden medegedeeld aan anderen dan die welke uit hoofde van dit artikel zijn aangeduid.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, stelt de Koning de Staatsambtenaren en agenten aan die bevoegd zijn om de overtredingen waarvan sprake in artikel 4.1.2.57 op te sporen en vast te stellen door middel van processen-verbaal strekkende tot bewijs tot het tegendeel bewezen wordt.

**Art. 4.2.4.3. Autorités compétentes en matière d'enlèvement des épaves**

Sont également chargés de rechercher et de constater en mer les infractions en vertu des articles 2.7.6.1 à 2.7.6.15 compris de ce code et des arrêtés d'exécution y afférents :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'État et leurs préposés;

2° les membres du personnel désignés à cet effet 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.

4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Ils dressent un procès-verbal sur les infractions qu'ils constatent, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

**Art. 4.2.4.4. Autorités compétentes en matière de sûreté maritime**

§ 1er . Sont également chargés de la surveillance du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que du Règlement ISPS :

1° dans le cadre de leur mission et de leurs compétences respectives, les membres du personnel des Douanes et accises du SPF Finances, les membres du personnel du Ministère de la Défense, les membres du personnel d'un gestionnaire de voies navigables ou d'un port désignés par l'Autorité nationale de sûreté maritime, la DGCC et les capitaines de port;

2° les membres du personnel désignés par le Roi et assermentés à cette fin de l'autorité compétente siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein des organes déterminés à l'article 2.5.2.5, § 2.

§ 2. Les membres du personnel visés au § 1er constatent, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement ISPS, ainsi que les infractions aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 et aux arrêtés d'exécution correspondants.

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

Les membres du personnel visés au paragraphe 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 membres du personnel visés au paragraphe 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 membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au paragraphe 1er :

1° à l'exclusion des lieux servant d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 et les arrêtés d'exécution y afférents sont applicables, étant entendu que les lieux servant d'habitation ne peuvent être visités à tout moment qu'avec l'autorisation de l'occupant ou du juge d'instruction 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. 4.2.4.3. Overheden bevoegd inzake wrakverwijdering**

Zijn mede belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op de artikelen 2.7.6.1 tot 2.7.6.15 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten :

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;

2° de daartoe aangestelde personeelsleden van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine.

4° de daartoe aangestelde personeelsleden van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

Zij maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

**Art. 4.2.4.4. Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging**

§ 1. Zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek, de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening :

1° binnen hun respectievelijke opdracht en bevoegdheden, de personeelsleden van de Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, de door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aangeduide personeelsleden van een waterwegbeheerder of haven, het ADCC en de havenkapiteins;

2° de door de Koning aangeduide en te dien einde beëdigde personeelsleden van de bevoegde overheid die als effectief of plaatsvervangend lid zetelen of tewerkgesteld zijn in de organen bepaald in artikel 2.5.2.5, § 2.

§ 2. De in § 1 bedoelde personeelsleden stellen bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel, de inbreuken op de ISPS-Verordening vast, alsook de inbreuken op de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

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

De in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden zenden onverwijld een kopie van de processen-verbaal aan de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.

§ 3. Indien de in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.

§ 4. De in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden kunnen, uitsluitend bij de uitoefening van hun opdracht bedoeld in paragraaf 1 :

1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnengaan in alle plaatsen waar de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, met uitsluiting van plaatsen die tot woning dienen, met dien verstande dat plaatsen die tot woning dienen, mogen slechts te allen tijde betreden worden met toelating van de bewoner of met toestemming van de bevoegde onderzoeksrechter;

2° ieder persoon wiens verhoor zij nodig achten ondervragen over alle feiten waarvan de kennisname nuttig is voor de uitoefening van het toezicht;

3° de identiteit controleren van de personen, in de gevallen en overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 34, § 1, en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;

4° zonder verplaatsing, alle boeken, registers, documenten, schijven, diskettes, banden of gelijk welke andere informatiedragers die zij nodig achten voor het volbrengen van hun opdracht ter inzage doen overleggen en uittreksels, afschriften, afdrukken, uitdraaien, kopieën of fotokopieën ervan nemen of kosteloos doen verstrekken of zelfs gelijk welke van de in dit punt bedoelde informatiedragers tegen ontvangstbewijs doen afgeven;

5° vaststellingen doen door middel van het maken van foto's, film- en video-opnamen.

§ 5. En vue de l'exercice de leurs compétences, les membres du personnel visés au paragraphe 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 membres du personnel visés au paragraphe 1er.

**Art. 4.2.4.5. Autorités compétentes pour le milieu marin**

Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article 2.5.3.4 :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'État et leurs préposés;

2° les membres du personnel désignés à cet effet 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;

4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Les membres du personnel et agents visés à l'alinéa 1er, 2° et 4°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention MARPOL qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine.

Les personnes énoncées à l'alinéa 1er dressent un procès-verbal sur les infractions qu'elles constatent, qui a fait foi jusqu'à preuve du contraire.

**Art. 4.2.4.6. Autres personnes compétentes en de mise en application**

Sans préjudice des compétences des officiers de police judiciaire, les autres membres du personnel de l'autorité désignés par le Roi surveillent le respect des dispositions du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents; ils sont également chargés de rechercher et de constater les infractions à ces dispositions.

**Art. 4.2.4.7. Compétences du personnel de la Défense**

Dans les zones maritimes belges, conformément au droit international et sans préjudice des compétences des services de police et d'autres autorités, le personnel de la Défense peut exercer les compétences suivantes :

1° retenir des personnes qui ne se soumettent pas aux mesures de sécurisation lors de la visite d'un navire tel qu'autorisé par le droit international. Dans ce cas, les services de police compétents sont immédiatement informés du fait qu'une personne est retenue. La personne retenue est remise, le plus rapidement possible, à un fonctionnaire de police.

La privation de liberté effectuée par le peronnel de la Défense ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

2° retenir une personne conformément à l'article 1er, 3°, de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive. La personne retenue est remise, le plus rapidement possible, à un fonctionnaire de police. La privation de liberté effectuée par les membres des Forces armées ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

3° contrôler l'identité de personnes dans les cas et aux conditions prévus aux 1° et 2°. Les pièces d'identité qui sont remises au peronnel de la Défense ne peuvent être retenues que pendant le temps nécessaire à la vérification de l'identité et doivent ensuite être immédiatement remises à l'intéressé. Si la personne refuse ou est dans l'impossibilité de faire la preuve de son identité, de même que si son identité est douteuse, elle peut être retenue pour être mise à disposition d'un fonctionnaire de police. La privation de liberté effectuée par le peronnel de la Défense ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

4° procéder au contrôle du navire et de son contenu.

5° soustraire à leur propriétaire, possesseur ou détenteur des objets et animaux présentant un danger grave pour la vie et l'intégrité physique de personnes ou l'intégrité des lieux ou du matériel pour lesquels le membre des Forces armées effectue le contrôle du navire et de son contenu conformément au droit international applicable. Cette saisie administrative s'effectue conformément aux instructions et sous la responsabilité du personnes de la Défense le plus haut gradé. Ces objets et animaux sont mis à disposition d'un fonctionnaire de police conformément à l'article 30 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

§ 5. De personeelsleden bedoeld in paragraaf 1 kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden de medewerking vragen van de politiediensten.

De politiediensten kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden, de medewerking vragen van de in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden.

**Art. 4.2.4.5. Overheden bevoegd inzake het marien milieu**

Zijn mede belast met de opsporing en vaststelling op zee van de inbreuken op artikel 2.5.3.4 :

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;

2° de daartoe aangestelde personeelsleden van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine;

4° de daartoe aangestelde personeelsleden van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

De in het eerste lid, 2° en 4°, bedoelde personeelsleden en agenten zijn eveneens belast met de opsporing van de overtredingen van het MARPOL-Verdrag die krachtens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische overheden zijn toevertrouwd.

De in het eerste lid genoemde personen maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

**Art. 4.2.4.6. Overige voor handhaving bevoegde personen**

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de overige door de Koning aangeduide personeelsleden van de overheid toezicht op de naleving van de bepalingen van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, en zijn zij belast met het opsporen en vaststellen van de overtredingen van die bepalingen.

**Art. 4.2.4.7. Bevoegdheden van het personeel van Defensie**

In de Belgische maritieme gebieden, overeenkomstig het internationale recht en onverminderd de bevoegdheden van de politiediensten en andere overheden, kan het personeel van Defensie de volgende bevoegdheden uitoefenen :

1° personen aanhouden die zich niet onderwerpen aan de beveiligingsmaatregelen, in geval van de inspectie van een schip zoals toegestaan door het internationaal recht. In dat geval worden de bevoegde politiediensten onmiddellijk op de hoogte gebracht van het feit dat een persoon wordt aangehouden. De aangehouden persoon wordt zo snel mogelijk overgedragen aan een politieambtenaar.

De vrijheidsbeneming door het personeel van Defensie mag nooit langer duren dan de tijd vereist door de omstandigheden die haar rechtvaardigen.

2° een persoon overeenkomstig artikel 1, 3° van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis ophouden. De opgehouden persoon wordt zo snel mogelijk overgedragen aan een politieambtenaar. De vrijheidsbeneming door het personeel van Defensie mag nooit langer duren dan de tijd vereist door de omstandigheden die haar rechtvaardigen.

3° de identiteit controleren van personen in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald in 1° en 2°. De identiteitsstukken die aan het personeelslid van Defensie overhandigd worden, mogen slechts ingehouden worden gedurende de voor de verificatie van de identiteit noodzakelijke tijd en moeten daarna onmiddellijk aan de betrokkene worden teruggegeven. Indien de persoon weigert of in de onmogelijkheid verkeert het bewijs te leveren van zijn identiteit, alsook indien zijn identiteit twijfelachtig is, mag hij worden opgehouden om ter beschikking te worden gesteld van een politieambtenaar. De vrijheidsbeneming door het personeelslid van Defensie mag nooit langer duren dan de tijd vereist door de omstandigheden die haar rechtvaardigen.

4° overgaan tot de controle van het schip en zijn inhoud.

5° de voorwerpen en dieren die een ernstig gevaar betekenen voor het leven en de lichamelijke integriteit van personen of de integriteit van plaatsen of materieel waarvoor het personeelslid van Defensie de controle van het schip en zijn inhoud overeenkomstig het toepasselijk internationale recht verricht, aan hun eigenaar, bezitter of houder onttrekken. Deze bestuurlijke inbeslagneming geschiedt overeenkomstig de richtlijnen en onder de verantwoordelijkheid van het personeelslid van Defensie met de hoogste graad. Deze voorwerpen en dieren worden ter beschikking gesteld van een politieambtenaar, overeenkomstig artikel 30 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt.

6° lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire des forces armées peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants d'une infraction à la loi vers le port approprié, en accord avec le droit international. 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.

7° procéder à une fouille de sécurité de personnes dans les cas suivants :

a. lorsque, en fonction du comportement de cette personne ou des circonstances, il y a des motifs raisonnables de croire qu'une personne porte une arme ou un objet dangereux;

b. lorsqu'une personne fait l'objet d'une rétention dans les cas visés aux 1° et 2°.

La fouille de sécurité ne peut être ordonnée que par le chef responsable, sur place, membre de la Défense.

La fouille de sécurité s'effectue par la palpation du corps et des vêtements de la personne fouillée. Elle ne peut durer plus longtemps que le temps raisonnable et nécessaire à cette fin.

La fouille est effectuée par un militaire du même sexe que la personne fouillée, sauf lorsqu'il y a suffisamment de raisons pour admettre que cela est impossible à cause d'un danger grave et imminent.

8° menotter une personne retenue, compte tenu :

- du comportement de l'intéressé au moment de ou pendant sa rétention;

- du danger que l'intéressé représente pour lui-même, pour le personnel de la Défense ou pour des tiers, ainsi que pour l'exécution de la mission.

9° recourir à la force aux conditions de l'article 37 de la loi sur la fonction de police et, le cas échéant, faire usage d'armes à feu aux conditions mentionnées à l'article 38, al.1er, 1° et 3°, de la même loi.

**Art. 4.2.4.8. Formation du personnel de la Défense**

Les membres du personnel de la Défense chargés de l'exécution des missions visées dans ce code doivent suivre une formation adaptée au caractère spécifique de missions de ce type.

Titre 3. — Poursuites des infractions

CHAPITRE 1er. — *Décision de poursuivre*

**Art. 4.3.1.1. Poursuites éventuelles**

§ 1. Sans préjudice des droits de la partie civile, les infractions punies d'une sanction de niveau 2, 3, 4 5, 6 of 7 conformément au titre 1er peuvent donner lieu, à l'initiative du Ministère public, à une poursuite pénale devant le tribunal correctionnel, ou, selon le cas, devant la cour d'assises, à une extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou à une médiation pénale visée à l'article 216*ter* du Code d'instruction criminelle.

§ 2. Les infractions qui, conformément au titre 1er, sont punies d'une sanction de niveau 1 peuvent donner lieu, à l'initiative de l'autorité de sanction, à une amende administrative, à une déclaration de culpabilité ou à un classement sans suite.

Sans préjudice de dispositions légales particulières, la Police de la navigation, le MIK, toute autorité, tout officier public ou fonctionnaire qui a connaissance, dans l'exercice de ses fonctions, d'une infraction punie conformément au titre 1er d'une sanction en informe l'autorité de sanction dans un délai de 14 jours. Un exemplaire du procès-verbal où l'infraction a été constatée est envoyé à l'autorité de sanction.

**Art. 4.3.1.2. Compétence d'imposer une amende administrative**

L'autorité de sanction habilitée à infliger les amendes administratives est l'autorité désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

**Art. 4.3.1.3. Relation entre les poursuites**

L'application d'une amende administrative est régie par la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

6° als de toegang aan boord geweigerd werd of feitelijk onmogelijk bleek te zijn, kan de commandant van het Belgisch oorlogsschip het bevel geven tot koerswijziging van het verdachte schip, dat met voldoende redenen van een wetsovertreding wordt verdacht, naar een geschikte haven, in overeenstemming met het internationaal recht. 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 opvarenden.

7° overgaan tot de veiligheidsfouillering van personen in de volgende gevallen :

a. wanneer er, op grond van de gedragingen van deze persoon of de omstandigheden, redelijke gronden zijn om te denken dat een persoon een wapen of enig gevaarlijk voorwerp zou kunnen dragen;

b. wanneer een persoon opgehouden wordt in de gevallen bepaald in 1° en 2;

De veiligheidsfouillering mag enkel bevolen worden door de ter plaatse zijnde verantwoordelijke chef, lid van Defensie.

De veiligheidsfouillering gebeurt door het betasten van het lichaam en de kleding van de gefouilleerde persoon. Zij mag niet langer duren dan de daartoe redelijke en noodzakelijke tijd.

De fouillering wordt uitgevoerd door een militair van hetzelfde geslacht als de gefouilleerde, behalve wanneer er voldoende redenen aanwezig zijn om aan te nemen dat het onmogelijk is omwille van een ernstig en nakend gevaar.

8° een opgehouden persoon boeien, rekening houdend met :

- het gedrag van de betrokkene bij of tijdens zijn aanhouding;

- het gevaar dat betrokkene voor zichzelf, voor het personeel van Defensie of derden vormt, alsook voor de uitvoering van de opdracht.

9° geweld gebruiken onder de voorwaarden van artikel 37 van de wet op het politieambt en, in voorkomend geval, gebruikmaken van vuurwapens onder de voorwaarden vermeld in artikel 38, 1ste lid, 1° en 3°, van dezelfde wet.

**Art. 4.2.4.8. Opleiding van het personeel van Defensie**

De personeelsleden van Defensie belast met de uitvoering van de in dit wetboek bedoelde opdrachten moeten een vorming volgen die aan het specifieke karakter van dergelijke opdrachten is aangepast.

Titel 3. — Vervolging van inbreuken

HOOFDSTUK 1. — *Beslissing tot vervolging*

**Art. 4.3.1.1. Mogelijke vervolgingen**

§ 1. Onverminderd de rechten van de burgerlijke partij, kunnen de inbreuken die overeenkomstig titel 1 worden bestraft met een sanctie van niveau 2, 3, 4, 5, 6 of 7 op initiatief van het Openbaar Ministerie aanleiding geven tot strafvervolging voor de correctionele rechtbank, of, naargelang het geval, voor het hof van assisen, tot een minnelijke schikking of tot een bemiddeling in strafzaken bedoeld bij artikel 216*ter* van het Wetboek van strafvordering.

§ 2. De inbreuken die overeenkomstig titel 1 worden bestraft met een sanctie van niveau 1 kunnen op initiatief van de sanctionerende overheid aanleiding geven tot een administratieve geldboete, een schuldigverklaring of een klassering zonder gevolg.

Onverminderd bijzondere wettelijke bepalingen, stellen de Scheepvaartpolitie, het MIK, elke overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een inbreuk die overeenkomstig titel 1 wordt bestraft met een sanctie, de sanctionerende overheid daar binnen een termijn van 14 dagen van in kennis. Een exemplaar van het proces-verbaal waarin de inbreuk is vastgesteld wordt aan de sanctionerende overheid toegezonden.

**Art. 4.3.1.2. Bevoegdheid tot het opleggen van een administratieve geldboete**

De sanctionerende overheid die gemachtigd is om administratieve geldboeten op te leggen is de door de Koning aangewezen bevoegde autoriteit overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

**Art. 4.3.1.3. Onderlinge verhouding tussen vervolgingen**

De toepassing van een administratieve geldboete wordt geregeld door de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

CHAPITRE 2. — *Poursuites administratives*

**Art. 4.3.2.1. Procédure**

L'amende administrative, visée à l'article 4.1.1.1. est infligée conformément à la procédure déterminée dans la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

CHAPITRE 3. – *Dispositions particulières*

*Section 1re* . — Délits maritimes

**Art. 4.3.3.1. Qualification des délits maritimes**

Les faits pour lesquels ce code impose des peines correctionnelles sont des délits.

Les faits pour lesquels ce code impose des peines criminelles sont des crimes.

**Art. 4.3.3.2. Compétence internationale**

§ 1er. Les délits maritimes commis à bord d'un navire belge sont réputés commis sur le territoire de la Belgique.

§ 2. Peut être poursuivi en Belgique le commandant ou homme d'équipage d'un navire belge qui, en dehors du territoire de la Belgique, se rend coupable d'une infractionss aux articles 2.4.5.1 à 2.4.5.42.

§ 3. Peut également être poursuivi en Belgique le Belge ou l'étranger qui, en dehors du territoire belge, se rend coupable des délits de navigation décrits aux articles 2.4.4.2, 2.4.4.3, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.22, § 2 et 3, et 2.4.5.23.

§ 4. Les poursuites visées au présent article peuvent avoir lieu même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire de la Belgique.

**Art. 4.3.3.3. Compétence territoriale**

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.

À leur défaut, la connaissance de l'infraction appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles ou à la cour d'assises de Bruxelles.

**Art. 4.3.3.4. Prescription**

Les faits pour lesquels le présent code impose des peines criminelles ou correctionnelles se prescrivent à l'expiration d'un délai respectif de dix et de cinq ans, à compter du jour de l'infraction.

**Art. 4.3.3.5. Application du Livre I du Code pénal**

Sauf disposition contraire dans le présent code, toutes les dispositions du livre I du Code pénal s'appliquent aux délits de navigations.

**Art. 4.3.3.6. Infractions commises par le commandant**

La Police de la navigation et le consul poursuivent d'office ou sur dénonciation le infractions commises par un commandant et agissent conformément à l'article 4.2.3.2, § 6.

La Police de la navigation et le consul procèdent au débarquement du commandant si cela s'avère requis pour garantir la sécurité du navire ou des personnes embarquées en raison de la gravité des faits mis à sa charge. Ils font en sorte qu'il retourne le plus rapidement possible vers un port belge et prennent, si possible en concertation avec le propriétaire du navire ou l'armateur, les mesures nécessaires pour pourvoir à son remplacement.

**Art. 4.3.3.7. Transgressions disciplinaires et crimes**

Si le fait déféré au tribunal correctionnel ne constitue qu'une faute de discipline, le juge transmet le fait au Conseil d'enquête maritime.

Si le fait constitue un crime, le tribunal se conformera à l'article 193 du Code d'instruction criminelle.

*Section 2.* — Mer et ports

**Art. 4.3.3.8. Compétence internationale**

§ 1er. Les infractions à la Convention COLREG commises avec un navire belge sont réputées commises sur le territoire de la Belgique.

§ 2. Peut être poursuivie en Belgique, dans la mesure où le droit international l'autorise, toute personne qui enfreint les articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.42, ou les arrêtés d'exécution y afférents, lorsque l'infraction est commise :

1° en tout ou en partie sur le territoire belge;

2° à l'intérieur de la zone économique exclusive belge;

3° à bord d'un navire belge;

HOOFDSTUK 2. — *Administratieve vervolging*

**Art. 4.3.2.1. Procedure**

De administratieve boete zoals bedoeld in artikel 4.1.1.1 wordt opgelegd overeenkomstig de procedure bepaald in de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

HOOFDSTUK 3. — *Bijzondere bepalingen*

*Afdeling 1.* — Zeevaartmisdrijven

**Art. 4.3.3.1. Kwalificatie van zeevaartmisdrijven**

Feiten waarop dit wetboek correctionele straffen stelt, zijn wanbedrijven.

Feiten waarop dit wetboek criminele straffen stelt, zijn misdaden.

**Art. 4.3.3.2. Internationale bevoegdheid**

§ 1. Zeevaartmisdrijven gepleegd aan boord van een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van België.

§ 2. De gezagvoerder of schepeling van een Belgisch schip die zich buiten het grondgebied van België schuldig maakt aan een inbreuk op de artikelen 2.4.5.1 tot 2.4.5.42, kan in België worden vervolgd.

§ 3. De Belg of de vreemdeling die zich buiten het grondgebied van België schuldig maakt aan misdrijven als omschreven in de artikelen 2.4.4.2, 2.4.4.3, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.22, § 2 en 3 en 2.4.5.23, kan eveneens in België worden vervolgd.

§ 4. De in dit artikel bedoelde vervolging kan plaatsvinden zelfs indien de verdachte niet wordt aangetroffen op het grondgebied van België.

**Art. 4.3.3.3. Territoriale bevoegdheid**

Gelijkelijk bevoegd zijn de rechter van de plaats van het misdrijf, die van de verblijfplaats van de verdachte of van zijn laatst bekende verblijfplaats, die van de plaats waar de verdachte wordt aangetroffen, alsook die van de thuishaven van het schip.

Bij gebreke van deze staat het misdrijf ter kennisneming van de correctionele rechtbank te Brussel of van het hof van assisen te Brussel.

**Art. 4.3.3.4. Verjaring**

Feiten waarop dit wetboek criminele of correctionele straffen stelt, verjaren door verloop van respectievelijk tien jaar en vijf jaar, te rekenen van de dag van het misdrijf.

**Art. 4.3.3.5. Toepassing van Boek I van het Strafwetboek**

Voor zover in dit wetboek niet anders is bepaald, zijn alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek op de scheepvaartmisdrijven van toepassing.

**Art. 4.3.3.6. Misdrijven gepleegd door de gezagvoerder**

De Scheepvaartpolitie en de consul vervolgen ambtshalve of op aangifte de misdrijven gepleegd door een gezagvoerder en handelen overeenkomstig artikel 4.2.3.2, § 6.

De Scheepvaartpolitie en de consul doen de gezagvoerder ontschepen ingeval zulks wegens de ernst van de hem ten laste gelegde feiten vereist is voor de veiligheid van het schip of van de opvarenden. Zij dragen er zorg voor dat hij langs de snelste weg naar een Belgische haven terugkeert en nemen, zoveel mogelijk in overeenstemming met de scheepseigenaar of reder, de nodige maatregelen om hem te vervangen.

**Art. 4.3.3.7. Tuchtvergrijpen en misdaden**

Ingeval het voor de correctionele rechtbank gebrachte feit enkel een vergrijp is tegen de tucht, verwijst de rechter het feit naar de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Is het feit een misdaad, dan gedraagt de rechtbank zich overeenkomstig artikel 193 van het Wetboek van Strafvordering.

*Afdeling 2.* — Zee en havens

**Art. 4.3.3.8. Internationale bevoegdheid**

§ 1. Overtredingen van het COLREG-Verdrag gepleegd met een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van België.

§ 2. Een persoon die de artikelen 2.5.3.1 tot 2.5.3.11 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.42, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt kan in België worden vervolgd, voor zover het internationaal recht het toelaat, ingeval de overtreding :

1° geheel of gedeeltelijk op het Belgische grondgebied is gepleegd;

2° in de Belgische exclusieve economische zone is gepleegd;

3° aan boord van een Belgisch schip is gepleegd;

4° par un Belge si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;

5° pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur le territoire belge;

6° hors du territoire belge, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner des dommages sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge;

7° en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge;

8° dans une zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre État côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'État du pavillon.

**Art. 4.3.3.9. Compétence territoriale**

À l'égard des navires belges, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.

À l'égard des navires étrangers, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se situe le port d'escale ou de départ en Belgique.

À l'égard des navires étrangers naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive, sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de la Flandre occidentale.

Titre 4 – L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

**Art. 4.4.1.1. Notions**

Dans le présent titre, l'on entend par :

1° « Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers » : l'instance nationale chargée de l'application, désignée en vertu de l'article 4.4.1.3;

2° « jours ouvrables » : tous les jours de la semaine à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux;

3° « plainte » : toute dénonciation d'une infraction supposée au Règlement concernant les droits des passagers.

**Art. 4.4.1.2. Application internationale et matérielle**

Sans préjudice de l'article 4.4.1.6, alinéa 3, ce titre s'applique au transport de passagers relevant du champ d'application du Règlement concernant les droits des passagers, mais à la seule condition que le port d'embarquement du transport de passagers ou de la croisière soit situé en Belgique, ou que le port de débarquement soit situé en Belgique en ce qui concerne les transports de passagers en provenance d'un pays tiers.

**Art. 4.4.1.3. Désignation de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers**

Le Roi désigne l'instance publique compétente conformément à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers.

**Art. 4.4.1.4. Dépôt de plaintes**

La plainte visée à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers peut être introduite par lettre ou par voie électronique auprès de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers.

La plainte comporte les éléments suivants :

1° le nom, le prénom et l'adresse du domicile du plaignant;

2° un exposé des faits;

3° toutes les pièces que le plaignant estime nécessaires.

**Art. 4.4.1.5. Recevabilité**

Une plainte contre un transporteur ou un exploitant de terminal n'est recevable que si le passager a d'abord déposé une plainte par le biais du mécanisme de traitement des plaintes du transporteur ou de l'exploitant de terminal et que, conformément à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers, aucune solution n'a été trouvée pour cette plainte.

Sous réserve de l'alinéa 1er, une solution pour la plainte n'est recevable que si elle est introduite dans les six mois qui suivent la réception de la réponse du transporteur ou de l'exploitant de terminal, ou la date à laquelle elle aurait dû être reçue.

Sans préjudice des alinéas 1er et 2, l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers refuse le traitement d'une plainte :

1° si celle-ci est manifestement non fondé;

2° si celle-ci n'apporte pas de nouveaux éléments à une plainte déposée antérieurement par la même personne et qui a déjà été traitée par l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers.

4° is gepleegd door een Belg, ingeval het misdrijf volgens het strafrecht van de plaats van het delict een strafbaar feit uitmaakt, of indien die plaats niet onder enige rechtsmacht valt;

5° is gepleegd ten behoeve van een rechtspersoon met maatschappelijke zetel op het Belgische grondgebied;

6° is gepleegd buiten het Belgische grondgebied, maar schade heeft veroorzaakt of dreigt te veroorzaken binnen het Belgische grondgebied of de Belgische exclusieve economische zone, en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt;

7° is gepleegd op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt;

8° is gepleegd in een maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlagstaat.

**Art. 4.3.3.9. Territoriale bevoegdheid**

Ten aanzien van Belgische schepen is de bevoegde rechtbank die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

Ten aanzien van vreemde schepen is de bevoegde rechtbank die binnen het rechtsgebied waarvan de aanloop- of vertrekhaven in België is gelegen.

Ten aanzien van vreemde schepen die in de territoriale zee of in de exclusieve economische zone, varen zonder een Belgische haven aan te doen, is de bevoegde rechtbank die van West-Vlaanderen.

Titre 4 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

**Art. 4.4.1.1. Begrippen**

In deze titel wordt verstaan onder :

1° "Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer" : de nationale handhavingsinstantie aangeduid op grond van artikel 4.4.1.3;

2° "werkdagen" : alle dagen van de week, met uitzondering van zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen;

3° "klacht" : iedere aangifte van een vermeende schending van de Passagiersrechtenverordening.

**Art. 4.4.1.2. Internationale en materiële toepassing**

Onverminderd artikel 4.4.1.6, derde lid, is deze titel van toepassing op het vervoer van passagiers die onder het toepassingsgebied van de Passagiersrechtenverordening vallen, doch slechts ingeval de haven van inscheping van de passagiersdienst of cruise in België is gelegen, of de haven van ontscheping van een passagiersdiensten vanuit derde landen in België is gelegen.

**Art. 4.4.1.3. Aanduiding van de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer**

De Koning wijst de bevoegde overheidsinstantie aan overeenkomstig artikel 25 van de Passagiersrechtenverordening.

**Art. 4.4.1.4. Indiening van klachten**

De klacht bedoeld in artikel 25 van de Passagiersrechtenverordening kan door een passagier bij de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer worden ingediend per brief of via elektronische weg.

De klacht bevat de volgende elementen :

1° de naam, voornaam en het adres van de verblijfplaats van de klager;

2° een uiteenzetting van de feiten;

3° alle stukken die de klager noodzakelijk acht.

**Art. 4.4.1.5. Ontvankelijkheid**

Een klacht tegen een vervoerder of terminalexploitant is slechts ontvankelijk op voorwaarde dat de passagier in eerste instantie een klacht heeft ingediend via het klachtenbehandelings-mechanisme van de vervoerder of terminalexploitant en overeenkomstig artikel 24 van de Passagiersrechtenverordening voor de klacht geen oplossing werd gevonden.

Onder voorbehoud van het eerste lid, is een bij de geen oplossing werd gevonden ingediende klacht slechts ontvankelijk wanneer zij wordt ingediend binnen de zes maanden nadat na ontvangst van het antwoord van de vervoeder of terminalexploitant, of nadat deze ontvangen had moeten worden.

Onverminderd het eerste en tweede lid weigert de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer de behandeling van een klacht :

1° ingeval zij kennelijk ongegrond is;

2° ingeval zij geen nieuwe feiten toevoegt aan een eerdere klacht die door dezelfde persoon werd ingediend en die reeds door de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer werd behandeld.

**Art. 4.4.1.6. Examen de la plainte**

Lorsque l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers traite une plainte, il examine si une infraction au Règlement concernant les droits des passagers a effectivement été commise. Le plaignant est informé du résultat final de cet examen par le moyen qu'il a choisi.

Si l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers ne traite pas une plainte ou n'en poursuit pas le traitement, il en informe par écrit le plaignant en indiquant les raisons dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.

Une plainte relative au service de transport de passagers ou à une croisière qui ne relève pas de la compétence de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers belge conformément à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers, est renvoyée au service compétent de l'autorité étrangère dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte. Le plaignant en est informé dans un délai de quinze jours après l'envoi, par le moyen qu'il a choisi.

**Art. 4.4.1.7. Calcul des délais**

Pour le calcul des délais indiqués dans ce titre, le jour d'échéance est compris dans le délai.

Toutefois, lorsque ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, le jour de l'échéance est reporté au plus prochain jour ouvrable.

Titre 5. — Délits internationaux

CHAPITRE 1er. — *La criminalité maritime à l'étranger*

**Art. 4.5.1.1. Notions**

Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° « délit de trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes » tous les actes illégaux visés dans la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, établie à Vienne le 20 décembre 1988;

2° « délit de trafic illicite de migrants » tous les actes illicites visés par le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, établi à New York le 15 novembre 2000;

3° « délit d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime » tous les actes illicites visés dans la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime, établie à Rome le 10 mars 1988 et dans le Protocole de répression des actes illicites dirigés contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, établi à Rome le 10 mars 1988.

**Art. 4.5.1.2. Champ d'application**

Les dispositions prévues dans le présent chapitre s'appliquent exclusivement hors des zones maritimes belges et des eaux intérieures :

1° aux navires battant pavillon belge, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international;

2° aux navires battant pavillon étranger et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, conformément au droit international;

3° aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci;

4° aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la Belgique ou agréé sa demande d'intervention.

Les infractions visées à l'article 4.5.1.1 commises dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilées à des actes commis en haute mer, dans la mesure prévue par le droit international.

**Art. 4.5.1.3. Compétences**

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 les infractions visées à l'article 4.5.1.1 en accord avec le droit international et dans la mesure où ils sont mandatés pour ce type de mission par le Conseil des Ministres, conformément à la loi du 20 mai 1994 relative aux périodes et aux positions des militaires du cadre de réserve, ainsi qu'à la mise en œuvre et à la mise en condition des Forces armées.

**Art. 4.4.1.6. Onderzoek van de klacht**

Wanneer de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer een klacht behandelt, onderzoekt zij of daadwerkelijk een inbreuk op de Passagiersrechtenverordening heeft plaatsgevonden. De klager wordt van het resultaat van dit onderzoek in kennis gesteld op de wijze die hij heeft gekozen.

Indien de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer een klacht niet behandelt of de behandeling ervan niet voortzet, geeft zij de klager daarvan schriftelijk kennis binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht, met opgave van de redenen.

Een klacht met betrekking tot een passagiersdienst of cruise die overeenkomstig artikel 25 van de Passagiersrechtenverordening niet tot de bevoegdheid van de Belgische Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer behoort, wordt door deze laatste naar de bevoegde dienst van de buitenlandse overheid doorgestuurd binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de klacht. De klager wordt hiervan in kennis gesteld binnen een termijn van vijftien dagen na de doorsturing, op de wijze door hem gekozen.

**Art. 4.4.1.7. Berekening van termijnen**

Voor de berekening van de in deze titel bepaalde termijnen is de vervaldag in de termijn inbegrepen.

Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een wettelijke feestdag, dan wordt de vervaldag verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.

Titel 5. — Internationale misdrijven

HOOFDSTUK 1. — *Criminaliteit op zee in het buitenland*

**Art. 4.5.1.1. Begrippen**

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

1° "misdrijf van sluikhandel in verdovende of psychotrope stoffen" : alle illegale handelingen bedoeld in het Verdrag van de Verenigde Naties tegen de sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen, opgemaakt te Wenen op 20 december 1988;

2° "misdrijf van smokkel van migranten" : alle illegale handelingen bedoeld in het Aanvullend Protocol tegen de smokkel van migranten over land, over de zee en in de lucht bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, gedaan te New York op 15 november 2000;

3° "misdrijf van een wederrechtelijke gedraging tegen de veiligheid van de zeevaart" : alle illegale handelingen bedoeld in het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome op 10 maart 1988 en in het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platforms op het continentale plat, gedaan te Rome op 10 maart 1988.

**Art. 4.5.1.2. Toepassingsgebied**

De in deze hoofdstuk vastgelegde bepalingen zijn van toepassing uitsluitend buiten de Belgische maritieme zones en binnenwateren :

1° op de schepen die de Belgische vlag voeren, onder voorbehoud van de bevoegdheden die door het internationaal recht aan de Staten worden toegekend;

2° op de schepen die een buitenlandse vlag voeren en op de schepen die geen enkele vlag voeren of de schepen zonder nationaliteit, overeenkomstig het internationaal recht;

3° op de schepen die zich bevinden in de maritieme rechtsgebieden onder de soevereiniteit van een buitenlandse Staat, met diens toestemming;

4° op de schepen die de vlag van een Staat voeren, die verzocht heeft om de interventie van België of die zijn interventieverzoek heeft ingewilligd.

De misdrijven bedoeld in artikel 4.5.1.1 die in een andere maritieme zone dan de volle zee gepleegd worden, worden gelijkgesteld met daden gepleegd in de volle zee, in de mate bedoeld in het internationaal recht.

**Art. 4.5.1.3. Bevoegdheden**

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de commandanten van Belgische oorlogsschepen of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn bevoegd om, in overeenstemming met het internationaal recht en in de mate waarin zij door de Ministerraad gemandateerd zijn voor dit type van opdracht overeenkomstig de wet van 20 mei 1994 betreffende de perioden en de standen van de militairen van het reservekader alsook betreffende de aanwending en de paraatstelling van de Krijgsmacht, elke preventie-, controle- en dwangmaatregel te nemen, teneinde de misdrijven bedoeld in artikel 4.5.1.1 te voorkomen of te doen stoppen.

Ils peuvent rechercher les infractions visées à l'article 4.5.1.1 et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Les commandants des navires de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public peuvent exercer le droit de poursuite du navire étranger dans les conditions prévues par le droit international.

Ils peuvent ordonner la visite du navire, en accord avec le droit international.

Pour la recherche et la constatation des infractions visées à l'article 4.5.1.1, ils peuvent procéder à la reconnaissance du navire, en invitant le capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité, en accord avec le droit international applicable.

Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, ils peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port approprié dans les cas suivants :

1° en application du droit international;

2° en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières;

3° pour l'exécution d'une décision de justice;

4° à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, ils peuvent 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.

Si le capitaine refuse de faire connaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, le commandant de navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

**Art. 4.5.1.4 Privation de la liberté**

§ 1er. La personne prise en flagrant délit d'une infraction visée à l'article 4.5.1.1 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 de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, soit à l'initiative du capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 dans le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international.

Il 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.

§ 2. Le commandant d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 informe sur le champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté. Il exécute les ordres donnés par ce magistrat en ce qui concerne tant la privation de liberté que les devoirs à exécuter.

§ 3. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser quarante-huit heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les quarante-huit 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 d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1.

Zij kunnen de misdrijven bedoeld in artikel 4.5.1.1 opsporen en ze vaststellen in processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel.

De commandanten van Belgische oorlogsschepen of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn kunnen het recht tot achtervolging van het buitenlands schip uitoefenen onder de door het internationaal recht bepaalde voorwaarden.

Zij kunnen de boarding bevelen, in overeenstemming met het internationaal recht.

Voor het opsporen en het vaststellen van de misdrijven bedoeld in artikel 4.5.1.1 kunnen zij overgaan tot de identificatie van het schip, door de kapitein van het schip te verzoeken om de identiteit en de nationaliteit ervan mee te delen, in overeenstemming met het geldende internationaal recht.

Als de toegang aan boord geweigerd werd of feitelijk onmogelijk bleek te zijn, kunnen zij het bevel geven tot koerswijziging van het schip naar een geschikte plaats of haven in de volgende gevallen :

1° in toepassing van het internationaal recht;

2° krachtens bijzondere wettelijke of reglementaire bepalingen;

3° voor de uitvoering van een gerechtelijke beslissing;

4° op verzoek van een autoriteit die bevoegd is inzake gerechtelijke politie.

Tijdens de doorvaart die volgt op de beslissing tot koerswijziging, kunnen zij 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.

Als de kapitein weigert om de identiteit en de nationaliteit van het schip mede te delen, het aan boord laten komen of de koerswijziging weigert, kan de commandant van het Belgisch oorlogsschip of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn kunnen, na waarschuwingen, overgaan tot dwangmaatregelen tegen dit schip daaronder begrepen, indien nodig, het gebruik van geweld.

**Art. 4.5.1.4. Vrijheidsberoving**

§ 1. De persoon die op heterdaad wordt betrapt bij een in artikel 4.5.1.1 bedoeld misdrijf 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 Belgisch oorlogsschip of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn kunnen, hetzij op initiatief van de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip hetzij op initiatief van de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een in artikel 4.5.1.1 bedoeld misdrijf, met inachtneming van de bepalingen die krachtens het internationaal recht van toepassing zijn op zee.

Hij 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 van een Belgisch oorlogsschip of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip of de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een in artikel 4.5.1.1 bedoeld misdrijf, brengt de federale procureur onmiddellijk op de hoogte van de vrijheidsberoving door middel van de snelste communicatiemiddelen. Hij 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 achtenveertig uur duren. De federale procureur moet de vrijheidsberoving binnen achtenveertig 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 van een Belgische oorlogsschip of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip of de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een in artikel 4.5.1.1 bedoeld misdrijf.

§ 4. Le commandant d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 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 les actes visés à l'article 4.5.1.1 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 quarante-huit heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à quarante-huit 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, audio-visuels 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 d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant de navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 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 est transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent.

Dans les quarante-huit heures de son arrivée sur le territoire du Royaume, il est présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de quarante-huit 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 quarante-huit 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 un mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive.

**Art. 4.5.1.5 Notification**

Les mesures prises à l'encontre des navires battant pavillon étranger en application des dispositions de la présente loi sont notifiées à l'Etat du pavillon par la voie diplomatique.

**Art. 4.5.1.6 Sanctions**

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.1.1.

Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées à l'alinéa 1re ne peuvent pas être punies d'une amende administrative.

§ 4. De commandant van een Belgisch oorlogsschip of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip of de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een in artikel 4.5.1.1 van deze wet bedoeld misdrijf 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 een persoon, die wegens de daden bedoeld in artikel 4.5.1.1 van zijn vrijheid is beroofd, 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 achtenveertig uur na de initiële vrijheidsberoving en is tot achtenveertig 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 van een Belgisch oorlogsschip of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip of de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een in artikel 4.5.1.1 bedoeld misdrijf, en zodra mogelijk, wordt hem een afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel bezorgd. De commandant van een Belgisch oorlogsschip of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip of de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een in artikel 4.5.1.1 bedoeld misdrijf, en 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 achtenveertig 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 achtenveertig 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 achtenveertig uur of in geval van niet-naleving van de in paragraaf 5, eerste lid, bedoelde termijnen wordt de verdachte in vrijheid gesteld.

Indien de onderzoeksrechter van oordeel is dat de hechtenis moet worden gehandhaafd, vaardigt hij een aanhoudingsbevel uit overeenkomstig artikel 16 van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis.

**Art. 4.5.1.5. Kennisgeving**

Van de maatregelen die ingevolge de bepalingen van deze wet tegen de buitenlandse schepen worden genomen, wordt langs diplomatieke weg kennis gegeven aan de vlaggenstaat.

**Art. 4.5.1.6. Sancties**

Met een sanctie van niveau 5 wordt eenieder bestraft die artikel 4.5.1.1 overtreedt.

In afwijking van artikel 4.1.1.1 kunnen de in het eerste lid bedoelde misdrijven niet worden bestraft met een administratieve geldboete.

**Art. 4.5.1.7 Poursuite**

§ 1er. Les infractions visées à l'article 4.5.1.1 commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume.

§ 2. Le procureur fédéral est compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, hors du territoire du Royaume, se sera rendue coupable des infractions visées à l'article 4.5.1.1 lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés conformément à l'article 4.5.1.4 par des militaires belges ou par d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, par une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou par un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1.

§ 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 lorsque 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 à l'article 4.5.1.1.

§ 7. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, sans exception du CHAPITRE VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions visées à l'article 4.5.1.1.

CHAPITRE 2. — *La piraterie*

**Art. 4.5.2.1. Notions**

Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° « piraterie » : les actes de piraterie maritime constitutifs d'une des infractions définies à l'article 4.5.2.2, § 1er;

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 4.5.2.2, § 1er. 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 4.5.2.2, § 1er.

**Art. 4.5.2.2. Champ d'application**

§ 1er. Constitue une infraction de piraterie l'un des actes suivants :

1° 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;

2° 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;

3° toute tentative, tout acte préparatoire, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux 1° ou 2°, ou commis dans l'intention de les faciliter.

**Art. 4.5.1.7. Vervolging**

§ 1. De in artikel 4.5.1.1 bedoelde misdrijven 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 artikel 4.5.1.1 bedoelde misdrijven, wanneer de feiten tegen een Belgisch schip zijn gepleegd of wanneer de verdachten werden aangehouden overeenkomstig artikel 4.5.1.4 door Belgische militairen of door andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, of door een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip, of door een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een in artikel 4.5.1.1. bedoelde misdrijven.

§ 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 vlaggenstaat 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 artikel 4.5.1.1 bedoelde misdrijven.

§ 7. Alle bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, met inbegrip van HOOFDSTUK VII en van artikel 85, zijn van toepassing op de artikel 4.5.1.1 bedoelde misdrijven.

HOOFDSTUK 2. — *Piraterij*

**Art. 4.5.2.1. Begrippen**

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

1° "piraterij" : daden van piraterij op zee die één van de in artikel 4.5.2.2, § 1, 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 4.5.2.2, § 1, 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 4.5.2.2, § 1 bedoeld misdrijf van piraterij te plegen.

**Art. 4.5.2.2. Toepassingsgebied**

§ 1. Als een misdrijf van piraterij wordt beschouwd één van de volgende handelingen :

1° 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;

2° iedere vrijwillige deelneming aan het gebruik van een schip met kennis van de feiten die het schip tot piratenschip maken;

3° iedere poging, iedere voorbereidende handeling of iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een onder 1° of 2° omschreven handeling.

§ 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 définis aux paragraphes 1er et 2, dans la mesure prévue par le droit international.

**Art. 4.5.2.3. Sanctions**

§ 1er. Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 4.5.2.2, 1° ou 2° sera punie de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 4.5.2.2, 3°, 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 1er, 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 417*ter*, alinéa premier, du Code pénal.

Les infractions visées au paragraphe 1er, 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 1er, seront punies de la réclusion à perpétuité si un meurtre ou un assassinat a été commis.

Les infractions visées au paragraphe 1er, 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 paragraphe 1er, alinéa 2, et par paragraphe 2, les peines seront appliquées, alors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs.

**Art. 4.5.2.4. Compétences de la Défence**

§ 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 4.5.2.2 et 4.5.2.3.

§ 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.

§ 2. De daden van piraterij, zoals omschreven in paragraaf 1, bedreven door een oorlogsschip of staatsschip waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip heeft overgenomen, worden gelijkgesteld met daden bedreven door een particulier schip.

§ 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 paragrafen 1 en 2, in de mate bedoeld in het internationaal recht.

**Art. 4.5.2.3. Sancties**

§ 1. Iedere persoon die een in artikel 4.5.2.2, 1° of 2° bedoeld misdrijf van piraterij heeft gepleegd, wordt gestraft met opsluiting van tien jaar tot vijftien jaar.

Iedere persoon die een in artikel 4.5.2.2, 3°, 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 417*ter*, 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 in paragraaf 1 bedoelde misdrijven 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. 4.5.2.4. Bevoegdheden Defensie**

§ 1. De commandanten van Belgische oorlogsschepen of andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, 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 4.5.2.2 en 4.5.2.3 te voorkomen of te doen stoppen.

§ 2. Zij kunnen :

- schepen individueel of in konvooi begeleiden;

- misdrijven van piraterij opsporen en ze vaststellen in processenverbaal 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. 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. 4.5.2.5. Compétences du capitaine**

Sans préjudice des pouvoirs des commandants visés à l'article 4.5.2.4, § 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.

**Art. 4.5.2.6. Code pénal**

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 le présent chapitre.

**Art. 4.5.2.7. Privation de la liberté**

§ 1er. La personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3 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 4.5.2.4, § 1er, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, soit à l'initiative du capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par un acte de piraterie. Le commandant ou le capitaine 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.

§ 2. Le commandant ou le capitaine informe sur le champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté. Le commandant ou le capitaine 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 quarante-huit heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les quarante-huit 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 ou le capitaine.

§ 4. Le commandant ou le capitaine 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 quarante-huit heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à quarante-huit heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et au maximum un mois.

§ 3. Als de toegang aan boord geweigerd werd of feitelijk onmogelijk bleek te zijn, kan de commandant van 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 gebruikt 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 paragraaf 1 bedoelde schip, na waarschuwingen, overgaan tot dwangmaatregelen tegen dit schip daaronder begrepen, indien nodig, het gebruik van geweld.

**Art. 4.5.2.5. Bevoegdheden van de kapitein**

Onverminderd de bevoegdheden van de commandanten bedoeld in artikel 4.5.2.4, § 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.

**Art. 4.5.2.6. Strafwetboek**

Alle bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, zonder uitzondering van HOOFDSTUK VII en van artikel 85, zijn van toepassing op de in dit hoofdstuk bedoelde misdrijven.

**Art. 4.5.2.7. Vrijheidsberoving**

§ 1. De persoon die op heterdaad wordt betrapt bij piraterij in de zin van de artikelen 4.5.2.2 en 4.5.2.3 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 4.5.2.4, § 1, hetzij op initiatief van de commandant van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip, hetzij op initiatief van de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een daad van piraterij. De commandant dan wel de kapitein maakt een proces-verbaal op met nauwkeurige opgave van de omstandigheden waarin de vrijheidsberoving tot stand is gekomen, met inbegrip van het precieze uur ervan.

§ 2. De commandant dan wel de kapitein brengt de federale procureur onmiddellijk op de hoogte van de vrijheidsberoving door middel van de snelste communicatiemiddelen. De commandant dan wel de kapitein voert de bevelen van deze magistraat uit, zowel wat de vrijheidsberoving als wat de uit te voeren taken betreft.

§ 3. De vrijheidsberoving mag in geen geval langer dan achtenveertig uur duren. De federale procureur moet de vrijheidsberoving binnen achtenveertig uur bevestigen. Bij gebreke daarvan wordt de betrokkene in vrijheid gesteld. Van de beslissing van de federale procureur wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant dan wel door de kapitein.

§ 4. De commandant dan wel de kapitein maakt een proces-verbaal van de vrijheidsberoving op. Dit proces-verbaal vermeldt het precieze uur van de vrijheidsberoving, de beslissing van de federale procureur met betrekking tot deze vrijheidsberoving, alsook het precieze uur waarop de betrokkene in kennis is gesteld van de beslissing van de federale procureur.

§ 5. Indien de federale procureur van oordeel is dat een wegens daden van piraterij van zijn vrijheid beroofde persoon onder aanhoudingsbevel zou moeten worden geplaatst, vordert hij dit van de onderzoeksrechter die een voorlopig aanhoudingsbevel kan uitvaardigen. Het voorlopig aanhoudingsbevel moet worden uitgevaardigd binnen achtenveertig uur na de initiële vrijheidsberoving en is tot achtenveertig uur na de aankomst van de gedetineerde op het grondgebied van het Rijk en ten hoogste een maand geldig.

L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audio-visuels 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 ou le capitaine et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant ou le capitaine 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 quarante-huit 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 quarante-huit 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 quarante-huit 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.

§ 7. Si le capitaine n'a pas la nationalité belge, les procès-verbaux visés au présent article peuvent être rédigés en anglais.

**Art. 4.5.2.8. Poursuite**

§ 1er. Les infractions de piraterie visées aux articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3, commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume.

§ 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 4.5.2.2 et 4.5.2.3, lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés conformément à l'article 4.5.2.7 par des militaires belges ou par d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, ou par une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, ou par un navire battant pavillon belge directement concerné par l'infraction visée aux articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3.

§ 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 lorsque les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet Etat d'une manière conforme au droit international applicable.

Het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon kan gebeuren door middel van radio, telefoon, audiovisuele of andere technische middelen die een rechtstreekse overbrenging van de stem tussen de onderzoeksrechter en de verdachte, mogelijk maken en de vertrouwelijkheid van hun gesprek waarborgen.

Indien het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon onmogelijk is ingevolge uitzonderlijke omstandigheden, moet de onderzoeksrechter de personen verhoren die de ten laste gelegde feiten met betrekking tot deze persoon, kunnen uiteenzetten.

Al de in deze paragraaf bedoelde elementen, met inbegrip van de eventuele uitzonderlijke omstandigheden die het verhoor van de betrokken persoon onmogelijk hebben gemaakt, worden vermeld in het proces-verbaal van verhoor.

Van de beslissing van de onderzoeksrechter wordt onverwijld kennis gegeven aan de betrokkene door de commandant dan wel de kapitein en, zodra mogelijk, wordt hem een afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel bezorgd. De commandant dan wel de kapitein vermeldt in een proces-verbaal het precieze uur waarop de betrokkene in kennis is gesteld van de beslissing van de onderzoeksrechter en het precieze uur van de afgifte van het afschrift van het voorlopig aanhoudingsbevel.

§ 6. Ingeval de vervolging in België wordt ingesteld, wordt de verdachte zo spoedig als de omstandigheden het mogelijk maken naar België overgebracht.

Binnen achtenveertig 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 achtenveertig 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 achtenveertig 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 dat de hechtenis moet worden gehandhaafd, vaardigt hij een aanhoudingsbevel uit overeenkomstig artikel 16 van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis.

§ 7. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kunnen de bij dit artikel bedoelde processen-verbaal in het Engels gesteld worden.

**Art. 4.5.2.8. Vervolging**

§ 1. De piraterij inbreuken bedoeld in de artikelen 4.5.2.2 en 4.5.2.3 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 4.5.2.2 en 4.5.2.3, wanneer de feiten tegen een Belgisch schip zijn gepleegd of wanneer de verdachten werden aangehouden overeenkomstig artikel 4.5.2.7 door Belgische militairen of door andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, of door een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip, of door een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij het in de artikelen 4.5.2.2 en 4.5.2.3 bedoeld misdrijf.

§ 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 vlaggenstaat 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. 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 4.5.2.2 et 2.4.2.3.

**CHAPITRE 3. — DISPOSITIONS MODIFICATIVES**

*Section 1.* — Modification du titre préliminaire du Code de procédure pénale

**Art. 3.** Dans l'article 21, alinéa 1er, 1°, deuxième tiret, du titre préliminaire du Code de procédure pénale, inséré par la loi du 30 mai 1961 et remplacé par la loi du 5 février 2016, les mots « 34, 35, 68, alinéa 3, 69, alinéas 2 et 3, de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ou 4, § 3, alinéa 3, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime » sont remplacés par les mots « ou 4.5.2.2, § 2 du Code belge de la Navigation ou les crimes définis à l'article 4.5.2.1 du Code belge de la Navigation dans les circonstances visés à l'article 4.5.2.2, § 1er, alinéa 3, 1° ou 2°, ou § 1er, alinéa 4, du Code belge de la Navigation, ou complicité au crime défini à l'article 4.5.2.2, §1er, du Code belge de la Navigation ».

*Section 2.* — Modification du Code Civile

**Art. 4.** L'article 531 du Code Civil, modifié par la loi du 5 mai 2014, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le présent article n'est pas d'application sur les navires au sens du Code belge de la Navigation. ».

**Art. 5.** L'article 1781 de la section II du chapitre III du titre VIII du livre III du Code Civil, abrogé par la loi du 10 juillet 1883, est rétabli dans la rédaction suivante :

«art.1781. La présente section n'est pas d'application aux contrats de transport qui sont régis par le Code belge de la Navigation. ».

**Art. 6.** Dans l'article 1964 du Code Civil, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 2, les mots « Le prêt à grosse aventure, » sont abrogés;

2° l'alinéa 3 est abrogé.

**Art. 7.** L'article 11 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851 est abrogé.

**Art. 8.** L'article 81*ter* de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851, inséré par la loi du 19 avril 2014, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Sans préjudice des dispositions du Code belge de la Navigation, cette section est également d'application sur toutes les créances garanties par une hypothèque maritime. »

*Section 3.* — Modification du Code pénal

**Art. 9.** Dans l'article 137, § 2, du Code pénal, inséré par la loi du 19 décembre 2003 et modifié par les lois du 30 décembre 2009 et 18 février 2013, les modifications suivantes sont apportés:

1° dans le 4°, les mots « à l'article 15 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » sont remplacés par les mots « à l'article 2.4.5.6 du Code belge de la Navigation »;

2° le 6° est remplacé par ce qui suit : « les infractions de piraterie et une infraction assimilée visées à l'article 4.5.2.2 et 4.5.2.3 du Code belge de la Navigation; »;

3° dans le 8°, les mots « ainsi qu'à l'article 14 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » sont remplacés par les mots « ainsi qu'à l'article 2.4.5.5 du Code belge de la Navigation dans les circonstances visés à l'article 4.1.2.17, § 2 du Code belge de la Navigation ».

**Art. 10.** Dans l'article 564/1 du Code pénal, inséré par la loi du 20 mai 2016, les mots « à l'article 5, 6° et 7°, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, ou dans un bien immobilier ou mobilier situé à l'intérieur du périmètre du port au sens de la même loi » sont remplacés par les mots « à l'article 2.5.2.2, 3° et 4° de la Code belge de la Navigation ou dans un bien immobilier ou mobilier situé à l'intérieur du périmètre du port au sens de l'article 2.5.2.3 de la Code belge de la Navigation ».

§ 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 4.5.2.2 en 4.5.2.3 bedoelde misdrijven.

**HOOFDSTUK 3. — WIJZIGINGSBEPALINGEN**

*Afdeling 1.* — Wijziging van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering

**Art. 3.** In artikel 21, eerste lid, 1°, tweede streepje, van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, ingevoegd bij de wet van 30 mei 1961 en vervangen bij de wet van 5 februari 2016, worden de woorden "34, 35, 68, derde lid, 69, tweede en derde lid, van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij of 4, § 3, derde lid, van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee" vervangen door de woorden "of 4.5.2.2, § 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, of de misdaden omschreven in artikel 4.5.2.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek in de omstandigheden bedoeld in artikel 4.5.2.2, § 1, derde lid, 1° of 2°, of § 1, vierde lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, of medeplichtigheid aan de misdaad omschreven in artikel 4.5.2.2, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 2.* — Wijziging van het Burgerlijk Wetboek

**Art. 4.** Artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek, gewijzigd bij de wet van 5 mei 2014, wordt aangevuld met een lid, luidende :

"Dit artikel is niet van toepassing op schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

**Art. 5.** Artikel 1781 van afdeling II van hoofdstuk III van titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek opgeheven bij wet van 10 juli 1883, wordt hersteld als volgt :

"art. 1781. Deze afdeling is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die worden beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

**Art. 6.** In artikel 1964 van het Burgerlijk Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het tweede lid worden de woorden "De bodemerij," opgeheven;

2° het derde lid wordt opgeheven.

**Art. 7.** Artikel 11 van de hypotheekwet van 16 december 1851 wordt opgeheven.

**Art. 8.** Artikel 81*ter* van de hypotheekwet van 16 december 1851, ingevoegd bij de wet van 19 april 2014, wordt aangevuld met een lid, luidende :

"Onverminderd de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, is deze afdeling eveneens van toepassing op alle schuldvorderingen gewaarborgd door een scheepshypotheek."

*Afdeling 3.* — Wijziging van het Strafwetboek

**Art. 9.** In artikel 137, § 2 van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 19 december 2003 en gewijzigd bij de wetten van 30 december 2009 en 18 februari 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de bepaling onder 4°, worden de woorden "in artikel 15 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij" vervangen door de woorden "in artikel 2.4.5.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek";

2° de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt : "de misdrijven van piraterij en daarmee gelijkgestelde daden bedoeld in artikel 4.5.2.2 en 4.5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;";

3° in de bepaling onder 8° worden de woorden "en in artikel 14 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij" vervangen door de woorden "en in artikel 2.4.5.5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek in de omstandigheden bedoeld in artikel 4.1.2.17, § 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 10.** In artikel 546/1 van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 20 mei 2016, worden de woorden "artikel 5, 6° en 7° van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging of in een onroerend dan wel roerend goed binnen de grenzen van een haven in de zin van dezelfde wet" vervangen door de woorden "artikel 2.5.2.2, 3° en 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek of in een onroerend dan wel roerend goed binnen de grenzen van een haven in de zin van artikel 2.5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Section 4.* — Modification de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions

**Art. 11.** Dans l'article 5*bis* de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions, inséré par la loi du 28 juin 1899 et modifié par la loi du 5 mai 2014, les mots « l'article 78 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » sont remplacés par les mots « l'article 4.2.3.2, § 2, du Code belge de la Navigation » .

*Section 5.* — Modification du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses

**Art. 12.** L'article 2 du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diversesest abrogé.

**Art. 13.** Les articles 8 à 22 du même Code sont abborgés.

**Art. 14.** Dans l'article 23 du livre II du même Code, remplacé par la loi du 28 novembre 1928 et modifié par les lois du 11 avril 1989 et 21 octobre 1997 et les arrêtés royaux du 31 mars 1987 et 10 mai 1995, les modifications suivantes sont apportés :

1° dans le paragraphe 1er les mots « 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 » sont remplacés par les mots « Doté du droit de priorité sur navire au sens de l'article 2.2.5.11 ou 3.2.3.11 du Code belge de la Navigation ou du droit de privilège sur navire au sens de l'article 2.2.5.14 ou 3.2.3.14 du Code belge de la Navigation ».

2° dans paragraphe 1er, 1°, les mots « 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; » et les mots «, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port » sont abrogés;

3° dans paragraphe 1er, les 2°, 2°*bis* et 3° sont abrogés;

4° dans le paragraphe 1er, 4°, les mots « pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que » et les mots « indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages » sont abrogés;

5° dans paragraphe 1er, le 5° est abrogé;

6° paragraphe 2 est abrogé.

**Art. 15.** Les articles 24 à 190 du livre II du même Code sont abrogés.

**Art. 16.** Dans l'article 191 du livre II du même Code, modifié par la loi du 25 juin 1992, les mots « Les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime » sont abrogés.

**Art. 17.** L'article 199 du livre II du même Code est abrogé.

**Art. 18.** Les articles 251 à 275 du livre II du même Code sont abrogé.

**Art. 19.** L'article 278 du livre II du même Code, remplacé par la loi du 12 août 1911 et modifié par la loi du 21 octobre 1997, est abrogé.

*Section 6.* — Modification du Code des droits et taxes divers

**Art. 20.** Dans l'article 176/2, 10°, du Code des droits et taxes divers, inséré par la loi du 24 décembre 1963 et remplacé par la loi du 5 juillet 1998, les mots « les assurances de corps de navires et de bâtiments considérés comme tels par l'article 1er du livre II du Code de commerce, les assurances de corps de bateaux et de bâtiments considérés comme tels par l'article 271 du livre II du même Code, » sont remplacés par les mots « les assurances de corps de navires au sens du Code belge de la Navigation qui sont utilisés pour des opérations lucratives de navigation».

*Afdeling 4.* — Wijziging van de uitleveringswet van 15 maart 1874

**Art. 11.** In artikel 5*bis* van de uitleveringswet van 15 maart 1874, ingevoegd bij de wet van 28 juni 1899 en gewijzigd bij de wet van 5 mei 2014, worden de woorden "artikel 78 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij" vervangen door de woorden "artikel 4.2.3.2, § 2, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 5.* — Wijziging van het wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen

**Art. 12.** Artikel 2 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen wordt opgeheven.

**Art. 13.** De artikelen 8 tot 22 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

**Art. 14.** In artikel 23 van boek II van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 28 november 1928 en gewijzigd bij de wetten van 11 april 1989 en 21 oktober 1997 en bij de koninklijke besluiten van 31 maart 1987 en 10 mei 1995, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 worden de woorden "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" vervangen door de woorden "Met een scheepsvoorrangsrecht in de zin van artikel 2.2.5.11 ou 3.2.3.11 van het Belgisch Scheepvaartwetboek dan wel een scheepsvoorrecht in de zin van artikel 2.2.5.14 of 3.2.3.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn bekleed".

2° in paragraaf 1, 1° worden de woorden "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;" en de woorden ", de kosten van bewaking en behoud sinds het schip in de laatste haven is binnengelopen" opgeheven;

3° in paragraaf 1 worden de bepalingen onder 2°, 2°*bis* en 3° opgeheven;

4° in paragraaf 1, 4° worden de woorden "wegens aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede" en de woorden "wegens lichamelijk letsel aan passagiers en schepelingen, wegens verlies of beschadiging van lading of bagage" opgeheven;

5° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 5° opgeheven;

6° paragraaf 2 wordt opgeheven.

**Art. 15.** De artikelen 24 tot 190 van boek II van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

**Art. 16.** In artikel 191 van boek II van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 25 juni 1992, worden de woorden "- het op bodemerij gegeven geld en de bodemerijpremie;" opgeheven.

**Art. 17.** Artikel 199 van boek II van hetzelfde wetboek wordt opgeheven.

**Art. 18.** De artikelen 251 tot 275 van boek II van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

**Art. 19.** Artikel 278 van boek II van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 12 augustus 1911 en gewijzigd bij de wet van 21 oktober 1997, wordt opgeheven.

*Afdeling 6.* — Wijziging van het Wetboek diverse rechten en taksen

**Art. 20.** In artikel 176/2, 10°, van het Wetboek diverse rechten en taksen, ingevoegd bij wet van 24 december 1963 en vervangen bij wet van 5 juli 1998, worden de woorden "de cascoverzekeringen van zeeschepen en van vaartuigen die als dusdanig beschouwd worden door artikel 1 van boek II van het Wetboek van koophandel, de cascoverzekeringen van binnenschepen en van met binnenschepen gelijkgestelde vaartuigen door artikel 271 van boek II van hetzelfde Wetboek" vervangen door de woorden "de cascoverzekeringen van schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek die voor winstgevende scheepvaartverrichtingen worden gebruikt".

*Section 7.* — Modification de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime

**Art. 21.** Dans l'article 1re la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, l'alinéa 2 est abrogé.

**Art. 22.** L'article 2 de la même loi est abrogé.

**Art. 23.** Dans l'article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est abrogé;

2° dans l'alinéa 6, les mots « les articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45*bis*, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 et 61 » sont remplacés par les mots « l'article 57 ».

**Art. 24.** Dans l'article 4 de la même loi, modifié par la loi du 21 octobre 1997, les mots « 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 » sont abrogés.

**Art. 25.** Les articles 5 et 6 de la même loi sont abrogés.

**Art. 26.** Les articles 9 à 51 de la même loi sont abrogés.

**Art. 27.** L'article 52 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

« Le présent article n'est pas applicable aux lois et règlements fédéraux de police maritme».

**Art. 28.** L'article 53 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

« Le présent article n'est pas applicable aux lois et règlements fédéraux de police maritme».

**Art. 29.** L'article 55 de la même loi, modifié par la loi du 3 mai 1999, est abrogé.

**Art. 30.** Dans l'article 56 de la même loi, les mots « aux les articles 52 et 55 » sont remplacés par les mots «à l'article 52 ».

**Art. 31.** Les articles 58 à 66 de la même loi sont abrogés.

**Art. 32.** Dans l'article 67 de la même loi, modifié par la loi du 5 février 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1er, les mots « capitaine ou » sont abrogés;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

**Art. 33.** Les articles 68 à 72 de la même loi sont abrogés.

**Art. 34.** L'article 73 de la même loi, modifié par la loi du 13 septembre 1974, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 73. L'article 4.3.3.2, paragraphes 1, 2 et 4, et l'article 4.3.3.3 du Code belge de la Navigation sont d'application sur un crime ou délit définis dans la présente loi. ».

**Art. 35.** Les articles 74 à 76 du même loi sont abrogés.

**Art. 36.** Dans l'article 77, alinéa 1er, de la même loi, les mots « un crime ou délit » sont remplacés par les mots « un crime ou délit définis dans la présente loi ».

**Art. 37.** L'article 78 de la même loi, modifié par les lois du 21 octobre 1997 et du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 78. Sans préjudice des articles 77 et 81, l'article 4.2.3.2 du Code belge de la Navigation s'applique à un crime ou délit définis dans la présente loi . »

**Art. 38.** Les articles 79 et 80 de la même loi sont abrogés.

**Art. 39.** Dans l'article 81 de la même loi, les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

*Afdeling 7.* — Wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij

**Art. 21.** In artikel 1 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij wordt het tweede lid opgeheven.

**Art. 22.** Artikel 2 van dezelfde wet wordt opgeheven.

**Art. 23.** In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het derde lid wordt opgeheven;

2° in het zesde lid worden de woorden "de artikelen 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45*bis*, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 en 61" vervangen door de woorden "artikel 57".

**Art. 24.** In artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 21 oktober 1997, worden de woorden ″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" opgeheven.

**Art. 25.** De artikelen 5 en 6 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 26.** De artikelen 9 tot 51 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 27.** Artikel 52 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende :

"Dit artikel is niet van toepassing op de federale wetten en verordeningen inzake zeevaartpolitie.".

**Art. 28.** Artikel 53 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende :

"Dit artikel is niet van toepassing op de federale wetten en verordeningen inzake zeevaartpolitie".

**Art. 29.** Artikel 55 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, wordt opgeheven.

**Art. 30.** In artikel 56 van dezelfde wet worden de woorden "in de artikelen 52 en 55" vervangen door de woorden "in artikel 52".

**Art. 31.** De artikelen 58 tot 66 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 32.** In artikel 67, gewijzigd bij de wet van 5 februari 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden "kapitein of de" opgeheven;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

**Art. 33.** De artikelen 68 tot 72 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 34.** Artikel 73 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 13 september 1974, wordt vervangen als volgt :

"Art. 73. Artikel 4.3.3.2, paragrafen 1, 2 en 4, en artikel 4.3.3.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn op een in deze wet omschreven misdaad of wanbedrijf van overeenkomstige toepassing".

**Art. 35.** De artikelen 74 tot 76 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 36.** In artikel 77, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden "een misdaad of een wanbedrijf" vervangen door de woorden "een in deze wet omschreven misdaad of wanbedrijf".

**Art. 37.** Artikel 78 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 21 oktober 1997 en 3 mei 1999, wordt vervangen als volgt :

"Art. 78. Onder voorbehoud van de artikelen 77 en 81, is artikel 4.2.3.2. van het Belgisch Scheepvaartwetboek op een in deze wet omschreven misdaad of wanbedrijf van overeenkomstige toepassing."

**Art. 38.** De artikelen 79 en 80 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 39.** In artikel 81 van dezelfde wet worden het tweede en het derde lid opgeheven.

**Art. 40.** L'article 82 de la même loi, remplacé par la loi du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit:

« art. 82. Les articles 4.3.3.6 et 4.3.3.7 du Code belge de la Navigation s'appliquent à un crime ou délit définis dans la présente loi. ».

**Art. 41.** L'article 83 de la même loi, modifié par la loi du 3 mai 1999, est abrogé.

**Art. 42.** Dans l'article 84 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1er, les mots « infractions maritimes » sont remplacés par les mots « infractions maritimes définies dans la présente loi ».

2° l'alinéa 2 est abrogé.

**Art. 43.** Les articles 85 et 86 de la même loi sont abrogés.

**Art. 44.** Dans l'article 87 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1er, les mots « Les crimes et les délits maritimes » sont remplacés par les mots « Les crimes et les délits maritimes définis dans la présente loi »;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

*Section 8.* — Modification de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire

**Art. 45.** Dans la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire, il est inséré un article 39*bis* rédigé comme suit :

« Dans des litiges concernant entièrement ou partiellement des matières régies par le Code belge de la Navigation qui ne sont pas des matières pénales :

1° les sources du droit et les pièces à conviction produites en anglais, le juge, en dérogation de l'article 8, ne peut dans ce cas pas ordonner la traduction dans la langue des procédures judiciaires;

2° peuvent être repris dans les actes des procédures judiciaires, des citations des sources du droit et des pièces à conviction en anglais, ainsi que des termes techniques en anglais.

*Section 9.* — Modification du Code judiciaire

**Art. 46.** Dans l'article 144*quater* du Code judiciaire, inséré par la loi du 5 août 2003 et modifié par la loi du 30 décembre 2009, les mots « aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative la lutte contre la piraterie maritime » sont remplacés par les mots « les articles 4.5.1.1. et 4.5.2.2. du Code belge de la Navigation ».

**Art. 47.** Dans l'article 516 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 4, remplacé par la loi du 25 avril 2014, est remplacé par ce quit suit:

« Les huissiers de justice ayant leur bureau dans les circonscriptions judiciaires d'Anvers et de la Flandre occidentale, sont compétents pour exercer leurs fonctions 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 et 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. ».

2° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5 :

« Dans des affaires de navigation, les huissiers de justice ayant leur bureau dans les circonscriptions judiciaires d'Anvers et de la Flandre orientale, sont également compétents pour exercer leurs fonctions dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, visé à l'article 1 de la loi relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, situé dans la circonscription de la Flandre orientale. ».

**Art. 48.** Dans l'article 569 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 15 avril 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1°dans l'alinéa 1er, les 18°, 21°, 28°, 40° et 42° sont abrogés;

2° dans l'alinéa 2, les mots « 21°, 28° » et les mots « celui d'Anvers dans le cas prévu au premier alinéa, 18 °, 40 ° et 42 ° » sont abrogés.

**Art. 40.** Artikel 82 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 3 mei 1999, wordt vervangen als volgt :

"Art. 82. De artikelen 4.3.3.6. en 4.3.3.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn op een in deze wet omschreven misdaad of wanbedrijf van overeenkomstige toepassing."

**Art. 41.** Artikel 83 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, wordt opgeheven.

**Art. 42.** In artikel 84 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden "de scheepvaartmisdrijven" vervangen door de woorden "de in deze wet omschreven scheepvaartmisdrijven";

2° het tweede lid wordt opgeheven.

**Art. 43.** De artikelen 85 en 86 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 44.** In artikel 87 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden "Scheepvaartmisdaden en scheepvaartwanbedrijven" vervangen door de woorden" De in deze wet omschreven scheepvaartmisdaden en scheepvaartwanbedrijven";

2° het tweede lid wordt opgeheven.

*Afdeling 8.* — Wijziging van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken

**Art. 45.** In de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken wordt een artikel 39*bis* ingevoegd, luidende :

"In betwiste zaken die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden en geen strafzaken zijn :

1° kunnen in het Engels gestelde rechtsbronnen en overtuigingstukken worden overgelegd, in welk geval de rechter, in afwijking van artikel 8, hiervan niet de vertaling in de taal der rechtspleging kan bevelen;

2° kunnen in de akten van rechtspleging aanhalingen uit in het Engels gestelde rechtsbronnen en overtuigingsstukken, alsmede Engelse vaktermen worden opgenomen.

*Afdeling 9.* — Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

**Art. 46.** In artikel 144*quater* van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 5 augustus 2003 en gewijzigd bij de wet van 30 december 2009, worden de woorden "de artikelen 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee" vervangen door de woorden "de artikelen 4.5.1.1. en 4.5.2.2. van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 47.** In artikel 516 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het vierde lid, vervangen door de wet van 25 april 2014, wordt vervangen als volgt :

"De gerechtsdeurwaarders met kantoor in de gerechtelijke arrondissementen van Antwerpen en West-Vlaanderen 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, en 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.";

2° tussen het vierde en het vijfde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende :

"In scheepvaartzaken zijn de gerechtsdeurwaarders met kantoor in de gerechtelijke arrondissementen van Antwerpen en Oost-Vlaanderen gelijkelijk bevoegd om hun ambt uit te oefenen in het Linkerscheldeoevergebied, bedoeld in artikel 1 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het Linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, gelegen binnen het arrondissement Oost-Vlaanderen."

**Art. 48.** In artikel 569 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 15 april 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de bepalingen onder 18°, 21°, 28°, 40° en 42° opgeheven;

2° in het tweede lid worden de woorden "21°, 28°" en de woorden "en in het geval onder het eerste lid, 18°, 40° en 42°, die te Antwerpen" opgeheven.

**Art. 49.** Dans l'article 574 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 26 mars 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1er, 7°, les mots « en matières maritime et fluviale » sont remplacés par les mots « en affaires de navigation »;

2° l'alinéa 1er est complété par les 20°, 21°, 22°, 23° et 24°, rédigés comme suit :

« 20° des demandes visées à l'article 2.7.3.1, paragraphes 1er et 2 du Code belge de la Navigation;

21° des demandes visées à l'article 2.7.3.9 du Code belge de la Navigation;

22° des demandes visées à l'article 2.7.3.15, paragraphes 1er et 2 du Code belge de la Navigation;

23° des demandes visées à l'article 2.7.3.20 du Code belge de la Navigation;

24° des demandes d'indemnisation fondées sur les décisions prises par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance visée à l'article 2.7.4.4, § 1er du Code belge de la Navigation, conformément à l'article 2.7.4.5,§ 1er et l'article 2.7.4.7 du Code belge de la Navigation. ».

3° l'article est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

«Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent dans les cas prévus au premier alinéa, 20°, 21°, 22°, 23° et 24°. ».

**Art. 50.** Dans l'article 585 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, le 8° est abrogé .

**Art. 51.** Dans l'article 588, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les 8° et 9° sont remplacés par ce qui suit :

9° les demandes formées en vertu de l'article 2.3.2.48 ou 3.3.3.18 du Code belge de la Navigation. ».

**Art. 52.** Dans le même Code, un article 622*bis* est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 622*bis*. §1. Dans des affaires de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers et de la Flandre occidentale, sont compétents pour exercer leurs fonctions 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 et 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.

§2. Dans des affaires de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers et de la Flandre orientale, sont également compétents pour exercer leurs fonctions dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, visé à l'article 1er de la loi relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, situé dans la circonscription de la Flandre orientale.».

**Art. 53.** Dans l'article 627 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 30 juillet 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans les 10°, les mots « ou dans la zone économique exclusive » sont insérés entre les mots « dans la mer territoriale » et les mots « ou en haute mer »;

2° les 10° est complété par la phrase suivante :

« A titre exceptionnel sur ce qui précède, uniquement le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers est compétent si la constitution du fonds basé sur la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. ».

3° le 11° est abrogé.

**Art. 54.** Dans l'article 633 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er, modifié par l'article 20 de la loi du 30 décembre 2009, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« En matière de saisis conservatoires sur un navire, le juge compétent est celui du lieu où le navire se trouve ou est attendu. »;

2° dans le paragraphe 2, remplacé par l'article 20 de la loi du 30 décembre 2009 et modifié par la loi du 1er décembre 2013, l'alinéa 3 est abrogé.

**Art. 49.** In artikel 574 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 maart 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid, 7° worden de woorden "inzake zee- en binnenvaart" vervangen door de woorden "in scheepvaartzaken";

2° het eerste lid wordt aangevuld met de bepalingen onder 20°, 21°, 22°, 23° en 24°, luidende :

"20° van de in artikel 2.7.3.1, paragrafen 1 en 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vorderingen;

21° van de in artikel 2.7.3.9 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vorderingen;

22° van de in artikel 2.7.3.15, paragrafen 1 en 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vorderingen;

23° van de vorderingen ingesteld krachtens de bepalingen van artikel 2.7.3.20 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

24° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van beslissingen genomen door de bevoegde instantie bedoeld in artikel 2.7.4.4, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek overeenkomstig artikel 2.7.4.5, § 1, en artikel 2.7.4.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.";

3° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende :

"In de gevallen onder het eerste lid, 20°, 21°, 22°, 23° en 24°, is alleen de ondernemingsrechtbank te Antwerpen bevoegd."

**Art. 50.** In artikel 585 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt de bepaling onder 8° opgeheven.

**Art. 51.** In artikel 588 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij wet van 25 december 2016, worden de bepalingen onder 8° en 9° vervangen als volgt :

9° op de vorderingen ingesteld overeenkomstig artikel 2.3.2.48 of 3.3.3.18 van het Belgische Scheepvaartwetboek;".

**Art. 52.** In hetzelfde wetboek wordt een artikel 622*bis* ingevoegd, luidende :

"Art. 622*bis*. § 1. In scheepvaartzaken zijn de rechters van de arrondissementen Antwerpen en West-Vlaanderen gelijkelijk bevoegd 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, en 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.

§ 2. In scheepvaartzaken zijn de rechters van de arrondissementen Antwerpen en Oost-Vlaanderen gelijkelijk bevoegd in het deel van het Linkerscheldeoevergebied, bedoeld in artikel 1 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het Linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, dat is gelegen binnen het arrondissement Oost-Vlaanderen." .

**Art. 53.** Aan artikel 627 van hetzelfde wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 juli 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de bepaling onder 10° worden de woorden "of in de exclusieve economische zone" ingevoegd tussen de woorden "in de territoriale zee" en "of in open zee";

2° de bepaling onder 10° wordt aangevuld met de volgende zin :

"Bij wijze van uitzondering op het voorgaande is uitsluitend de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen bevoegd wanneer de fondsvorming geschiedt op grond van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade.";

3° de bepaling onder 11° wordt opgeheven.

**Art. 54.** In artikel 633 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1, vervangen bij artikel 20 van de wet van 30 december 2009, wordt aangevuld met een lid, luidende :

"Inzake een bewarend beslag op een schip is de bevoegde rechter die van de plaats waar het schip zich bevindt of verwacht wordt.";

2° in paragraaf 2, vervangen bij artikel 20 van de wet van 30 december 2009 en gewijzigd bij de wet van 1 december 2013, wordt het derde lid opgeheven.

**Art. 55.** Dans l'article 1037 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "En matière maritime et fluviale » sont remplacés par les mots « En affaires de navigation »;

2° l'article est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« L'assignation en référé contient le choix du lieu d'habitation de tous les demandeurs en Belgique. Le juge peut surseoir à statuer si les demandeurs n'ont pas fait le choix du domicile jusqu'à ce que le choix du domicile soit fait.

Le jugement ou l'appel contre l'ordonnance en référé peut être assigné au lieu d'habitation choisi. Le premier alinéa est d'application par analogie sur le jugement et l'appel contre l'ordonnance en référé. »

**Art. 56.** Dans l'article 1253*sexies*, § 1er, du même Code, inséré par la loi du 14 juillet 1976 et remplacé par la loi du 30 juillet 2013, les mots « et pour les navires, leurs noms et les caractéristiques prévues à l'article 272*bis*, § 2, 1° et 2°, du Code de commerce » sont remplacés par les mots « et, pour les navires, les mentions visées dans l'article 2.1.27 du Code belge de la Navigation ».

**Art. 57.** L'article 1467 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 1467. La saisie conservatoire sur les navires est réglée en particulier dans le Code belge de la Navigation. ».

**Art. 58.** Les articles 1468 à 1480 du même Code sont abrogés.

**Art. 59.** Dans l'article 1493, alinéa 2, du même Code, les mots « et en matière de saisie conservatoire sur navires et bateaux » et les mots « ou de l'inscription » sont abrogés.

**Art. 60.** Dans l'article 1497 du même Code, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Lorsqu'une saisie conservatoire sur un bien immobilier est convertie en saisie-exécution, le transfert de l'ordre précédent à la mise en œuvre vaut, pour l'application du CHAPITRE VI du présent titre, comme transfert de l'exploit de la saisie- exécution. Cet ordre doit être transféré au plus tard endéans les quinze jours au bureau des hypothèques et doit contenir la désignation précise du transfert de la saisie conservatoire qui est transposée en saisie-exécution. ».

**Art. 61.** L'article 1545 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 1545. La saisie-exécution sur navires est réglée en particulier dans le Code belge de la Navigation. »

**Art. 62.** Les articles 1546 à 1559 du même Code sont abrogés.

**Art. 63.** Les articles 1655 à 1675 du même Code sont abrogés.

*Section 10.* — Modification de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

**Art. 64.** Dans l'article 1er de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 3, inséré par la loi du 28 juillet 1987, les mots « l'article 87 du Traité instituant la Communauté économique européenne, approuvé par la loi du 2 décembre 1957 » sont remplacés par les mots « l'article 103 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne »;

2° l'article est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« La présente loi n'est pas applicable aux matières qui sont régies par l'article 1.1.2.4. du Code belge de la Navigation. ».

**Art. 55.** In artikel 1037 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden "zee- en rivierzaken" worden vervangen door het woord "scheepvaartzaken";

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende :

"De dagvaarding in kort geding bevat de keuze van woonplaats van alle eisers in België. De rechter kan zijn beslissing ambtshalve uitstellen indien de eisers geen woonplaats hebben gekozen totdat de keuze van woonplaats is gedaan.

Verzet of hoger beroep tegen de beschikking in kort geding wordt aan de gekozen woonplaats betekend door middel van een deurwaardersexploot. Het eerste lid is op het verzet en het hoger beroep tegen de beschikking in kort geding van overeenkomstige toepassing."

**Art. 56.** In artikel 1253*sexies*, § 1, van hetzelfde wetboek, ingevoegd bij de wet van 14 juli 1976 en gewijzigd bij de wet van 30 juli 2013, worden de woorden " en, voor de zeeschepen, hun naam en andere kenmerken bepaald in artikel 227*bis*, § 2, 1° en 2°, van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "en, voor de schepen, de in artikel 2.1.27 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bedoelde vermeldingen".

**Art. 57.** Artikel 1467 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt :

"Art. 1467. Het bewarend beslag op schepen wordt in het bijzonder geregeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 58.** De artikelen 1468 tot 1480 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

**Art. 59.** In artikel 1493, tweede lid, van hetzelfde wetboek worden de woorden "en bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen" en de woorden "of van de inschrijving" opgeheven.

**Art. 60.** In artikel 1497 van hetzelfde wetboek wordt het tweede lid vervangen als volgt :

"Wanneer bewarend beslag op onroerend goed omgezet wordt in uitvoerend beslag, geldt de overschrijving van het bevel voorafgaand aan de tenuitvoerlegging, voor de toepassing van hoofdstuk VI van deze titel, als overschrijving van het exploot van uitvoerend beslag. Dat bevel moet ten laatste binnen vijftien dagen worden overgeschreven op het bevoegde hypotheekkantoor en de nauwkeurige aanduiding bevatten van de overschrijving van het bewarend beslag dat in uitvoerend beslag is omgezet." .

**Art. 61.** Artikel 1545 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt :

"Art. 1545. Het uitvoerend beslag op schepen wordt in het bijzonder geregeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 62.** De artikelen 1546 tot 1559 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

**Art. 63.** De artikelen 1655 tot 1675 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

*Afdeling 10.*— Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

**Art. 64.** In artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het derde lid, ingevoegd bij de wet van 28 juli 1987, worden de woorden "artikel 87 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957" vervangen door de woorden "artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie";

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende :

"Deze wet is niet van toepassing op de aangelegenheden die worden beheerst door artikel 1.1.2.4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

*Section 11.* — Modification de la loi du 1 avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées

**Art. 65.** Dans l'article 7, § 1er, alinéa 6 de la loi du 1 avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées, les mots « le seul bateau de navigation intérieure, visé à l'article 271, alinéa 1er, du Livre II du Code de Commerce » sont remplacés par les mots « le seul bateau de navigation intérieure au sens du Code belge de la Navigation ».

*Section 12.*— Modification de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation

**Art. 66.** Dans l'article 1er de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, remplacé par la loi du 22 janvier 2007, le 3° est abrogé.

**Art. 67.** Les articles 2 à 17 de la même loi sont abrogés.

**Art. 68.** L'article 17*quater* de la même loi, inséré par la loi du 22 janvier 2007, est abrogé.

**Art. 69.** Dans l'article 18 de la même loi, remplacé par la loi du 22 janvier 2007, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1er, les mots « les articles 17 et 17*decies* » sont remplacés par les mots « l'article 17*decies* » et les mots « aux articles 14, 17 et 17*octies* » sont remplacés par les mots « à l'article 17*octies* ».

2° dans l'alinéa 2, les mots « par le demandeur ou le porteur du certificat et, dans les cas de rétention, d'interdiction de départ ou de refus d'accès à un port belge, » sont abrogés.

**Art. 70.** L'article 29 de la même loi, modifié par la loi du 13 juin 2014, est abrogé.

**Art. 71.** L'article 32*bis* de la même loi, inséré par la loi du 22 janvier 2007, les mots « 3°, 4°, 5° et 6° » sont remplacés par le mot « 4° ».

*Section 13.* — Modification de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972

**Art. 72.** Dans l'article 2 de la loi du 24 novembre 19775 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, les modifications suivantes sont apportées :

1° les paragraphes 1er à 3 sont abrogés:

2° dans le paragraphe 4, les mots « la mer territoriale belge et » sont abrogés.

**Art. 73.** Dans l'article 3 de la même loi, les mots « à la Convention et au Règlement visés à l'article premier, » sont abrogés.

*Section 14.* — Modification de la loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises

**Art. 74.** Dans l'article 136 de la loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises, modifié par les lois du 22 décembre 1989, 27 décembre 1993 et 12 mai 2014, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

"Le privilège s'insère dans une série énumérée dans les articles 19 et 20 de la loi du 16 décembre 1851 sur la révision du régime hypothécaire et dans l'article 2.2.5.14 du Code belge de la Navigation et s'insère directement après ceux de l'Etat pour les redevances et taxes dues ou, à défaut de tels privilèges, derrière dans la série. ».

**Art. 75.** Dans l'article 313, § 1er, alinéa 1er, 2°, de la même loi, remplacé par la loi du 22 décembre 1989 et modifié par la loi du 27 décembre 1993, les mots « et à l'article 23 du livre II du Code de commerce" sont remplacés par les mots « et à l'article 2.2.5.14 du Code belge de la Navigation ».

*Afdeling 11.* — Wijziging van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden

**Art. 65.** In artikel 7, § 1, zesde lid van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden worden de woorden "het enige hun toebehorende binnenschip, als bedoeld in artikel 271, eerste lid, van Boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "het enige hun toebehorende binnenschip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 12.* — Wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen

**Art. 66.** In artikel 1 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, vervangen bij de wet van 22 januari 2007, wordt de bepaling onder 3° opgeheven.

**Art. 67.** De artikelen 2 tot 17 van dezelfde wet worden opgeheven.

**Art. 68.** Artikel *17quater* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007, wordt opgeheven.

**Art. 69.** In artikel 18 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 22 januari 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden "de artikelen 17 en 17*decies*" vervangen door de woorden "artikel 17*decies*" en worden de woorden "de artikelen 14, 17 en 17*octies*" vervangen door de woorden "artikel 17*octies*";

2° in het tweede lid worden de woorden "door de aanvrager of de houder van het certificaat en, in de gevallen van retentie, verbod tot afvaart of weigering van toegang tot een Belgische haven," opgeheven.

**Art. 70.** Artikel 29 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 13 juni 2014, wordt opgeheven.

**Art. 71.** In artikel 32*bis* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007, worden de woorden "3°, 4°, 5° en 6°" vervangen door het woord "4°".

*Afdeling 13.* — Wijziging van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972

**Art. 72.** In artikel 2 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de paragrafen 1 tot 3 worden opgeheven;

2° in paragraaf 4 worden de woorden "de Belgische territoriale zee en" opgeheven.

**Art. 73.** In artikel 3 van dezelfde wet worden de woorden "het bij artikel 1 bedoelde verdrag en toegevoegd reglement," opgeheven.

*Afdeling 14.* — Wijziging van de algemene wet van 18 juli 1977 inzake douane en accijnzen

**Art. 74.** In artikel 136 van de algemene wet van 18 juli 1977 inzake douane en accijnzen, gewijzigd bij de wetten van 22 december 1989, 27 december 1993 en 12 mei 2014, wordt het tweede lid vervangen als volgt :

"Dit voorrecht hoort bij de reeks van deze opgesomd in de artikelen 19 en 20 van de wet van 16 december 1851 tot herziening van de rechtsregeling der hypotheken en in artikel 2.2.5.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en neemt rang onmiddellijk na deze van de Staat voor de verschuldigde rechten en taksen of, bij ontstentenis van dergelijke voorrechten, achteraan de reeks." .

**Art. 75.** In artikel 313, § 1, eerste lid, 2° van dezelfde wet, vervangen bij wet van 22 december 1989 en gewijzigd bij wet van 27 december 1993, worden de woorden "en in artikel 23 van Boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "en in artikel 2.2.5.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Section 15.* — Modification de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail

**Art. 76.** Dans le CHAPITRE I de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, les articles 15*bis* et 15*ter* sont insérés, rédigés comme suit :

« Art. 15*bis*. La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, comme prévu dans la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 et le chapitre 3 du titre 3 du Livre 3 du Code belge de la Navigation, n'est pas d'application aux créances qui découlent de la présente loi pour un employé occupé à bord d'un navire.

**Art. 15***ter*. Les créances de l'employé occupé à bord d'un navire qui découlent du contrat de travail sont privilégiées sur le navire sous les conditions déterminées dans le chapitre 5 du titre 2 du Livre 2 du Code belge de la Navigation. ».

*Section 16.* — Modification de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime

**Art. 77.** Les articles 10 et 11 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime sont abrogés.

**Art. 78.** L'article 12 de la même loi est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

Dans la mer territoriale et la zone économique exclusive, le présent chapitre n'est pas d'application aux engins, épaves, débris d'épaves, objets coulés ou objets qui n'affectent pas l'accessibilité des ports et des voies navigables belges. Les dispositions de ce chapitre ne portent pas atteinte aux dispositions du Code belge de la Navigation. ».

**Art. 79.** Dans l'article 13, alinéa 6, de la même loi, inséré par la loi du 20 janvier 1999, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « En cas de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive ou lorsque» sont remplacés par le mot « Lorsque »;

2° les mots « ces zones marines » sont remplacés par les mots « la mer territoriale ou la zone économique exclusive »;

3° les mots « du milieu marin » sont abrogés :

4° les mots « sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité en application des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique » sont abrogés.

**Art. 80.** Dans l'article 14 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1er, modifié par la loi du 20 janvier 1999, le e) est abrogé;

2° l'alinéa 6 est abrogé.

**Art. 81.** Dans l'article 17, § 1er, alinéa 7, de la même loi, modifié par la loi du 20 janvier 1999, le 5° est abrogé.

*Section 17.* — Modification de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires

**Art. 82.** Dans la rubrique 25-8 du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires les mots « l'article 30 de loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires » sont remplacés par les mots « l'article 4.1.2.54, § 5, du Code belge de la Navigation ».

*Afdeling 15.*— Wijziging van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten

**Art. 76.** In hoofdstuk I van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten worden de artikelen 15*bis* en 15*ter* ingevoegd, luidende :

"Art. 15*bis*. De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals voorzien in afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 en hoofdstuk 3 van titel 3 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de aan boord van een schip tewerkgestelde werknemer voortvloeien uit de bepalingen van deze wet.

**Art. 15***ter*. De schuldvorderingen van de aan boord van een schip tewerkgestelde werknemer die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst zijn op het schip bevoorrecht onder de voorwaarden bepaald in hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

*Afdeling 16.* — Wijziging van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart

**Art. 77.** De artikelen 10 en 11 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart worden opgeheven.

**Art. 78.** Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende :

"In de territoriale zee en de exclusieve economische zone is dit hoofdstuk niet van toepassing op de vaartuigen, wrakken, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die geen aantasting van de bereikbaarheid van de Belgische havens en waterwegen vormen. De bepalingen van dit hoofdstuk doen geen afbreuk aan de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

**Art. 79.** In artikel 13, zesde lid, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 20 januari 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden "Bij risico op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone of in" worden vervangen door het woord "In";

2° de woorden "deze mariene zones" worden vervangen door de woorden "de territoriale zee of de exclusieve economische zone";

3° de woorden "uit het mariene milieu" worden opgeheven;

4° de woorden ", 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" worden opgeheven.

**Art. 80.** In artikel 14 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999, wordt de bepaling onder e) opgeheven;

2° het zesde lid wordt opgeheven.

**Art. 81.** Artikel 17, § 1, zevende lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999, wordt de bepaling onder 5° opgeheven.

*Afdeling 17.* — Wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen

**Art. 82.** In rubriek 25-8 van de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen worden de woorden "artikel 30 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen" vervangen door de woorden "artikel 4.1.2.54, § 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Section 18.* — Modification de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de 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, et portant exécution des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003

**Art. 83.** Les articles 2 à 12 de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de 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, et portant exécution des Protocoles à cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003 remplacés par la loi du 6 octobre 2005, sont abrogés.

*Section 19.*— Modification 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

**Art. 84.** Dans l'article 2 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, modifié en dernier lieu par la loi du 22 mai 2014, le 15° et 16° sont remplacés par ce qui suit :

« 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) le rejet tel que visé par chapitre 3 du titre 5 du livre 2 du Code belge de la Navigation, ni l'action de se défaire de déchets ou autres matières conformément aux règles de droit international applicables liés à ou provenant de l'exploitation normale d'aéronefs ou installations offshore;

(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.

Le terme ″incinération″ ne vise pas le rejet par incinération tel que visé par chapitre 3 du titre 5 du livre 2 du Code belge de la Navigation, 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; ».

**Art. 85.** Dans l'article 21 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1er, remplacé par la loi du 21 avril 2007, est remplacé par ce qui suit :

" § 1. Le capitaine et l'exploitant d'un navire qui est impliqué dans un accident de navigation dans les espaces marins doivent, dans le plus bref délai, en informer l'instance désignée par le Roi, conformément aux modalités prévues dans l'article 2.5.3.8 du Code belge de la Navigation. Au présent article, l'on entend par exploitant le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne, comme le gérant ou l'affréteur coque nue, qui a accepté au nom du propriétaire la responsabilité de l'exploitation du navire et qui par l'acceptation de cette responsabilité s'est engagé à s'acquitter de toutes les tâches et responsabilités connexes imposées par le Code ISM. Le capitaine ou le propriétaire de navire prend toute mesure raisonnable de prévention ou de confinement. »;

2° dans le paragraphe 2, les mots « Le capitaine est » sont remplacés par les mots « Le capitaine ou l'exploitante sont ».

**Art. 86.** Dans l'article 59 de la même loi, le paragraphe 3 est complété par les mots « et par le chaptire 6 du titre 7 du livre 2 du Code belge de la Navigation ».

*Afdeling 18.*— Wijziging van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003

**Art. 83.** De artikelen 2 tot 12 van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003, vervangen bij de wet van 6 oktober 2005, worden opgeheven.

*Afdeling 19.* — Wijziging 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

**Art. 84.** In artikel 2 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, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 22 mei 2014, worden de bepalingen onder 15° en 16° vervangen als volgt :

"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 ervan te ontdoen.

Onder "storten" wordt niet begrepen :

(i) het lozen zoals bedoeld in hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, 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;

(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.

Onder "verbranding" wordt niet begrepen het lozen door verbranden zoals bedoeld in hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, 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;".

**Art. 85.** In artikel 21 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1, vervangen bij de wet van 21 april 2007, wordt vervangen als volgt :

"§ 1. De kapitein en de exploitant van een schip dat betrokken is bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden dienen dit onverwijld te melden aan de door de Koning aangewezen instantie volgens de modaliteiten voorzien in artikel 2.5.3.8 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de exploitant wordt in dit artikel bedoeld de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de ISM-Code. De kapitein en de exploitant treffen elke redelijke preventieve maatregel of inperkingsmaatregel.";

2° in paragraaf 2 worden de woorden "De kapitein is" vervangen door de woorden "De kapitein en de exploitant zijn".

**Art. 86.** In artikel 59 van dezelfde wet wordt paragraaf 3 aangevuld met de woorden "en in hoofdstuk 6 van titel 7 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Section 20.* — Modification du Code des sociétés

**Art. 87.** Dans l'article 683 du Code des Sociétés, les mots « ceux visés par les chapitres II et III du titre 1er du livre II du Code de commerce, et l'article 272 du livre II du même code » sont remplacés par les mots « ceux visés à la section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 2, chapitre 5 du titre 2 du livre 2, section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 3 et chapitre 3 du titre 2 du livre 3 du Code belge de la navigation ».

*Section 21.* — Modification de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur

**Art. 88.** Dans l'article 50 de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, les mots « aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce » sont remplacés par les mots « à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 du Code belge de la Navigation ».

**Art. 89.** Dans l'article 51 de la même loi, les mots « à l'article 23 du livre II, titre Ier, du Code de commerce » sont remplacés par les mots « au chapitre 5 du titre 2 du livre 2 et au chapitre 3 du titre 2 du livre 3 du Code belge de la Navigation ».

*Section 22.* — Modification de la loi 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé

**Art. 90.** Dans l'article 89 de la loi 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé, les mots «, un navire, un bateau » sont abrogés.

*Section 23.* — Modification de la loi du 17 mai 2006 relative au statut juridique externe des personnes condamnées à une peine privative de liberté et aux droits reconnus à la victime dans le cadre des modalités d'exécution de la peine

**Art. 91.** Dans l'article 25, § 2, d) de la loi du 17 mai 2006 relative au statut juridique externe des personnes condamnées à une peine privative de liberté et aux droits reconnus à la victime dans le cadre des modalités d'exécution de la peine, inséré par la loi du 17 mars 2013 et modifié par les lois des 10 avril 2014, 1 février 2016 et 5 février 2016, le troisième tiret est remplacé par ce qui suit : « à l'article 4.5.2.3 du Code belge de la Navigation ».

**Art. 92.** Dans l'article 26, § 2, d) de la même loi, inséré par la loi du du 17 mars 2013 et modifié par les lois des 10 avril 2014, 1 février 2016 et 5 février 2016, le troisième tiret est remplacé par ce qui suit « à l'article 4.5.2.3 du Code belge de la Navigation ».

*Section 24.* — Modification de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail

**Art. 93.** Dans l'article 70 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, les mots « aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce » sont remplacés par les mots « à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 du Code belge de la Navigation ».

**Art. 94.** Dans l'article 71 de la même loi, les mots « à l'article 23 du livre II, titre Ier du Code de commerce » sont remplacés par les mots « au chapitre 5 du titre 2 du livre 2 du Code belge de la Navigation ».

*Section 25.*— Modification de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques

**Art. 95.** Dans l'article 13, § 5, de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, les mots « de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, le plan de sûreté portuaire imposé par cette loi » sont remplacés par les mots « du chapitre 2 du titre 5 de livre 2 du Code belge de la Navigation, le plan de sûreté portuaire imposé par ce titre ».

*Afdeling 20.* — Wijziging van het Wetboek van Vennootschappen

**Art. 87.** In artikel 683 van het Wetboek van Vennootschappen worden de woorden "de akten bedoeld in de hoofdstukken II en III van titel I, boek II, van het Wetboek van koophandel en in artikel 272 van boek II van hetzelfde wetboek" vervangen door de woorden "de akten bedoeld in afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 2, hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2, afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 3 en hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 21.* — Wijziging van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser

**Art. 88.** In artikel 50 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser worden de woorden "de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 89.** In artikel 51 van dezelfde wet worden de woorden "artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel" vervangen door "hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2 en hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 22.* — Wijziging van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht

**Art. 90.** In artikel 89 van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht worden de woorden ", schip, boot" opgeheven.

*Afdeling 23.* — Wijziging van de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten

**Art. 91.** In artikel 25, § 2, d) van de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten, ingevoegd bij de wet van 17 maart 2013 en gewijzigd bij de wetten van 10 april 2014, 1 februari 2016 en 5 februari 2016, wordt de bepaling onder het derde streepje vervangen als volgt "artikel 4.5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 92.** In artikel 26, § 2, d) van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 17 maart 2013 en gewijzigd bij de wetten van 10 april 2014, 1 februari 2016 en 5 februari 2016, wordt de bepaling onder het derde streepje vervangen als volgt "artikel 4.5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 24.* — Wijziging van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen

**Art. 93.** In artikel 70 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen worden de woorden "de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 94.** In artikel 71 van dezelfde wet worden de woorden "artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel" vervangen door "hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 25.* — Wijziging van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren

**Art. 95.** In artikel 13, § 5 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren worden de woorden "de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, wordt het havenbeveiligingsplan opgelegd door die wet" vervangen door de woorden "hoofdstuk 2 van titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt het havenbeveiligingsplan opgelegd door die titel".

*Section 26.* — Modification de la loi du 3 août 2012 relative aux organismes de placement collectif qui répondent aux conditions de la Directive 2009/65/CE et aux organismes de placement en créances

**Art. 96.** Dans l'article 271/8, alinéa 1er, de la loi du 3 août 2012 relative aux organismes de placement collectif qui répondent aux conditions de la Directive 2009/65/CE et aux organismes de placement en créances, inséré par la loi du 19 avril 2014, les mots « l'article 8 du chapitre II, Titre Ier du Livre II du Code du commerce » sont remplacés par les mots « l'article 2.2.1.12 du Code belge de la Navigation ».

*Section 27.* — Modification de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1er novembre 2002

**Art. 97.** L'article 4 de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1er novembre 2002, est abrogé.

*Section 28.* — Modification du Code de droit économique

**Art. 98.** Dans l'article I.9, 53/1, alinéa 2, b) du Code de droit économique, inséré par la loi du 22 avril 2016, les mots « d''un bâtiment tel que visé à l'article 2, alinéa 1er, de la loi du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux de la navigation intérieure visés à l'article 271, du Livre II du Code de commerce » sont remplacés par les mots « navire tel que visé au Code belge de la Navigation ».

*Section 29.* — Modification de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006

**Art. 99.** Dans l'article 61, alinéa 2, de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006, les mots « à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation » sont remplacés par les mots « à l'article 4.2.1.28, § 6, du Code belge de la Navigation ».

**Art. 100.** Dans l'article 76 de la même loi, les mots « des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation » sont remplacés par les mots « de l'article 4.1.2.6, §2, alinéa 1er, 2°, du Code belge de la Navigation ».

*Section 30.* — Modification de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

**Art. 101.** L'article 2, 1°, de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est remplacé par ce qui suit :

"1° les lois sur la navigation :

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

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

- la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

- la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique;

- la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006. »

**Art. 102.** Dans la même loi, les dispositions sous le point A de l'annexe sont abrogées.

*Afdeling 26.* — Wijziging van de wet van 3 augustus 2012 betreffende de instellingen voor collectieve belegging die voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 2009/65/EG en de instellingen voor belegging in schuldvorderingen

**Art. 96.** In artikel 271/8, eerste lid van de wet van 3 augustus 2012 betreffende de instellingen voor collectieve belegging die voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 2009/65/EG en de instellingen voor belegging in schuldvorderingen, ingevoegd bij de wet van 19 april 2014, worden de woorden "artikel 8 van hoofdstuk 2, Titel I van boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "artikel 2.2.1.12 van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 27.* — Wijziging van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002

**Art. 97.** Artikel 4 van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002 wordt opgeheven.

*Afdeling 28.* — Wijziging van het Wetboek van economisch recht

**Art. 98.** In artikel I.9, 53/1°, tweede lid, b) van het Wetboek van economisch recht, ingevoegd bij de wet van 22 april 2016, worden de woorden "binnenvaartuig zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel" vervangen door de woorden "schip zoals bedoeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 29.* — Wijziging van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

**Art. 99.** In artikel 61, tweede lid, van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 worden de woorden "artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen" vervangen door de woorden "artikel 4.2.1.28, § 6, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**Art. 100.** In artikel 76 van dezelfde wet worden de woorden "de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen" vervangen door de woorden "artikel 4.1.2.6, § 2, eerste lid, 2°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

*Afdeling 30.* — Wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

**Art. 101.** Artikel 2, 1° van dezelfde wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt vervangen door :

"1° de scheepvaartwetten :

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

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

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

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

- wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006."

**Art. 102.** In dezelfde wet worden de bepalingen onder A in de bijlage opgeheven.

*Section 31.* — Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

**Art. 103.** Dans l'article 197 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière les mots « l'article 3 de loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime » sont remplacés par les mots « l'article 2.4.3.3. du Code belge de la Navigation ».

**CHAPITRE 4. — DISPOSITIONS ABROGATOIRES**

**Art. 104.** La loi du 30 mars 1891 concernant l'arrestation, à bord de navires belges, des individus poursuivis ou condamnées par la justice belge est abrogée.

**Art. 105.** La loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux, ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale, modifiée par les lois du 10 octobre 1967 et 15 juillet 1970, est abrogée.

**Art. 106.** La loi organique du 26 août 1919 du Conseil des prises, modifiée par la loi du 17 août 1920, est abrogée.

**Art. 107.** La loi du 28 novembre 1928 ayant pour objet l'introduction dans la législation belge des dispositions conformes à celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926, modifiée par la loi du 10 octobre 1967, est abrogée.

**Art. 108.** La loi du 9 août 1963 relative à la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire est abrogée.

**Art. 109.** La loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, modifiée en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, est abrogée.

**Art. 110.** La loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution 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, modifiée par les lois du 11 avril 1989, 10 août 1998, 3 mai 1999, 19 décembre 2012 et 10 janvier 2013, est abrogée.

**Art. 111.** La loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, modifiée par les loi sdu 21 décembre 1990, 3 mai 1999, 8 mars 2010 et 25 décembre 2016 est abrogée.

**Art. 112.** La loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge, modifiée par la loi du 21 décembre 1990, est abrogée.

**Art. 113.** La loi du 17 juillet 1987 portant approbation de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes, et de l'Annexe, faites à Genève le 6 avril 1974 est abrogée.

**Art. 114.** La loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires, modifiée par les lois du 3 mai 1999 et 25 décembre 2016, est abrogée.

**Art. 115.** La loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, modifiée en dernier lieu par la loi du 22 mai 2014, est abrogée.

**Art. 116.** 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 fédéral, modifiée en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, est abrogée.

**Art. 117.** La loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, modifiée par les lois du 19 novembre 2013 et 11 août 2017 est abrogée.

*Afdeling 31.* — Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

**Art. 103.** In artikel 197 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid worden de woorden "artikel 3 van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij" vervangen door de woorden "artikel 2.4.3.3. van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

**HOOFDSTUK 4. — OPHEFFINGSBEPALINGEN**

**Art. 104.** De wet van 30 maart 1891 rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld wordt opgeheven.

**Art. 105.** De wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid inzake van zee- en binnenvaart, gewijzigd bij de wetten van 10 oktober 1967 en van 15 juli 1970, wordt opgeheven.

**Art. 106.** De wet van 26 augustus 1919 tot inrichting van het Prijsgerecht, gewijzigd bij de wet van 17 augustus 1920, wordt opgeheven.

**Art. 107.** De wet van 28 november 1928 ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkluidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van éénvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, getekend te Brussel, op 10 april 1926, gewijzigd bij de wet van 10 oktober 1967, wordt opgeheven.

**Art. 108.** De wet van 9 augustus 1963 tot vaststelling van de aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip wordt opgeheven.

**Art. 109.** De wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt opgeheven.

**Art. 110.** De wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering 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, gewijzigd bij de wetten van 11 april 1989, 10 augustus 1998, 3 mei 1999, 19 december 2012 en 10 januari 2013, wordt opgeheven.

**Art. 111.** De wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, gewijzigd bij de wetten van 21 december 1990, 3 mei 1999, 8 maart 2010 en 25 december 2016, wordt opgeheven.

**Art. 112.** De wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij, gewijzigd bij de wet van 21 december 1990, wordt opgeheven.

**Art. 113.** De wet van 17 juli 1987 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences, en van de Bijlage, opgemaakt te Genève op 6 april 1974 wordt opgeheven.

**Art. 114.** De wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, gewijzigd bij de wetten van 3 mei 1999 en 25 december 2016, wordt opgeheven.

**Art. 115.** De wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, laatst gewijzigd bij de wet van 22 mei 2014, wordt opgeheven.

**Art. 116.** 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, laatst gewijzigd bij wet van 25 december 2016, wordt opgeheven.

**Art. 117.** De wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, gewijzigd bij de wetten van 19 november 2013 en 11 augustus 2017, wordt opgeheven.

**Art. 118.** La loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, modifiée par la lois du 16 janvier 2013 en 5 février 2016, est abrogée.

**Art. 119.** La loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, modifiée par la loi du 16 janvier 2013, est abrogée.

**Art. 120.** La loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'Etat fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 et portant exécution de la Convention est abrogée.

**Art. 121.** La loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance est abrogée.

**Art. 122.** La loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes est abrogée.

**Art. 123.** La loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident est abrogée.

**Art. 124.** La loi du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux d'intérieur visés à l'article 271, du Livre II du Code de commerce est abrogée.

**Art. 125.** La loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation est abrogée.

**Art. 126.** La loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution est abrogée.

**Art. 127.** La loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime, modifiée par la loi du 10 août 2015 et 9 novembre 2015, est abrogée.

**Art. 128.** La loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime est abrogée.

**Art. 129.** La loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution est abrogée.

**Art. 130.** La loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE est abrogée.

**Art. 131.** La loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, modifiée par la loi du 25 décembre 2016, est abrogée.

**Art. 132.** La loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes est aborgée.

**Art. 118.** De wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, gewijzigd bij de wetten van 16 januari 2013 en 5 februari 2016, wordt opgeheven.

**Art. 119.** De wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd bij de wet van 16 januari 2013, wordt opgeheven.

**Art. 120.** De wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag wordt opgeheven.

**Art. 121.** De wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wordt opgeheven.

**Art. 122.** De wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen wordt opgeheven.

**Art. 123.** De wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen wordt opgeheven.

**Art. 124.** De wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt opgeheven.

**Art. 125.** De wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen wordt opgeheven.

**Art. 126.** De wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet wordt opgeheven.

**Art. 127.** De wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, gewijzigd bij de wetten van 10 augustus 2015 en 9 november 2015, wordt opgeheven.

**Art. 128.** De wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart wordt opgeheven.

**Art. 129.** De wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet wordt opgeheven.

**Art. 130.** De wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG wordt opgeheven.

**Art. 131.** De wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt opgeheven.

**Art. 132.** De wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring wordt opgeheven.

**CHAPITRE 5. — DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

**Art. 133.** Les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation ou les agents de la fonction publique qui sont chargés d'une ou plusieurs tâches spécifiques d'exécution et d'application avant l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation conservent leurs compétences après cette entrée en vigueur jusqu'à ce que le Roi en décide autrement.

**Art. 134.** Les navires de mer belges, qui ont soit une longueur de moins de 24 mètres, soit une longueur de 24 mètres ou plus mais ne font pas de voyages internationaux, et dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade de construction similaire avant la date du 18 juillet 1982, restent soumis au Règlement général pour le jaugeage des navires de mer, attaché à l'arrêté royal du 2 décembre 1897.

**Art. 135.** Les dispositions du chapitre 5 du titre 2 du livre 2 et du chapitre 3 du titre 2 du livre 3 du Code belge de la Navigation ne s'appliquent pas aux situations de concours de droits des créanciers existantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

En ce qui concerne ces cas, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

**Art. 136.** Les dispositions du chapitre 6 du titre 2 du livre 2, ainsi que l'article 2.2.7.8 du Code belge de la Navigation et les dispositions du chapitre 4 du titre 2 du livre 3 ne s'appliquent pas aux saisies sur navire dont l'exploit a déjà été signé au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

En ce qui concerne ces saisies sur navire, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

**Art. 137.** L'article 2.2.1.26, section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2, titre 6 du livre 2 et chapitres 1er, 2, 3 et 5 du titre 7 du livre 2, chapitre 3 du livre 3, et chapitres 1er et 2 du titre 7 du livre 3 du Code belge de la Navigation ne s'appliquent pas si le fait qui crée les obligations ou, en cas d'obligations conventionnelles, la conclusion du contrat, se produit ou commence avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

En ce qui concerne ces obligations, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

**Art. 138.** L'article 2.2.5.52 du Code belge de la Navigation ne s'applique pas aux affaires pendante au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

En ce qui concerne ces affaires, les dispositions qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi resteront valides.

**Art. 139.** Les articles 2.3.1.18 et 2.4.2.13 du Code belge de la Navigation s'appliquent aux délais en cours.

Si le délai de prescription d'application est prolongé par ces dispositions par rapport aux dispositions en vigueur avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et que l'action a été engagée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, le point de départ du délai reste le fait qui a déclenché la prescription ou qui a relancé le délai interrompu.

Si le délai de prescription est écourté par lesdites dispositions par rapport aux dispositions en vigueur avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et que l'action a été engagée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, le délai ne commence à courir qu'à partir de son entrée en vigueur. Toutefois, les dispositions qui étaient d'application avant l'entrée en vigueur de la présente loi s'appliquent malgré tout si la prescription entre en vigueur sous ces dispositions avant l'expiration du nouveau délai de prescription.

**HOOFDSTUK 5. — OVERGANGSBEPALINGEN**

**Art. 133.** De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren of het overheidspersoneel die voor de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek met een of meer welbepaalde uitvoerings- en handhavingsopdrachten zijn belast, behouden hun bevoegdheden na die inwerkingtreding totdat de Koning er anders over beschikt.

**Art. 134.** De Belgische zeeschepen, die hetzij een lengte hebben van minder dan 24 meter, hetzij een lengte van 24 meter of meer hebben doch geen internationale reizen maken, en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond voor 18 juli 1982, blijven onderworpen aan het Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen, gehecht aan het koninklijk besluit van 2 december 1897.

**Art. 135.** De bepalingen van hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2 en van hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn niet van toepassing op de op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet reeds bestaande situaties van samenloop van de rechten van schuldeisers.

Met betrekking tot die gevallen blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

**Art. 136.** De bepalingen van hoofdstuk 6 van titel 2 van boek 2, evenals artikel 2.2.7.8 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de bepalingen van hoofdstuk 4 van titel 2 van boek 3 zijn niet van toepassing op de scheepsbeslagen waarvan het exploot op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet reeds werd betekend.

Met betrekking tot die scheepsbeslagen blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

**Art. 137.** Artikel 2.2.1.26, afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2, titel 6 van boek 2 en hoofdstukken 1, 2, 3 en 5 van titel 7 van boek 2, hoofdstuk 3 van titel 3 van boek 3, en hoofdstukken 1 en 2 van titel 7 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn niet van toepassing wanneer het feit dat de verbintenissen doet ontstaan of, ingeval van verbintenissen uit overeenkomst, het sluiten van de overeenkomst zich voordoet of aanvangt vóór de inwerkingtreding van deze wet.

Met betrekking tot die verbintenissen blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

**Art. 138.** Artikel 2.2.5.52 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is niet van toepassing op de hangende zaken op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet.

Op die zaken blijven de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet hun gelding behouden.

**Art. 139.** De artikelen 2.3.1.18 en 2.4.2.13 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn van toepassing op de lopende termijnen.

Indien de toepasselijke verjaringstermijn door deze bepalingen ten opzichte van de vóór de inwerkingtreding van deze wet geldende bepalingen wordt verlengd, en de rechtsvordering vóór de inwerkingtreding van deze wet is ontstaan, blijft het aanvangspunt van de termijn het feit dat de verjaring deed lopen of de gestuite termijn opnieuw deed lopen.

Indien de verjaringstermijn door de genoemde bepalingen ten opzichte van de vóór de inwerkingtreding van deze wet geldende bepalingen wordt verkort, en de rechtsvordering vóór de inwerkingtreding van deze wet is ontstaan, begint de termijn pas te lopen vanaf haar inwerkingtreding. Desalniettemin worden de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wet toch toegepast indien de verjaring onder die bepalingen zou intreden vóór de afloop van de nieuwe verjaringstermijn.

**Art. 140.** § 1er. Les attestations ou les certificats remis avant l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation, sur la base du Livre II du Code du commerce, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer, de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes, de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution concernant la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accidents, de la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution ou autres dispositions de loi abrogées par la présente loi sont réputés, jusqu'à leur date d'expiration éventuelle, équivalents aux attestations ou certificats correspondants délivrés sur la base du Code belge de la Navigation.

Le certificat d'enregistrement visé à l'article 2.2.1.3 pour un navire de mer qui dispose d'une lettre de mer conformément à l'article 11, § 2, de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires est délivré pour la première fois à l'échéance de la lettre de mer.

§ 2. Le Roi peut adopter d'autres mesures transitoires.

**CHAPITRE 6. — ENTRÉE EN VIGUEUR**

**Art. 141.** Cette loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après sa publication au *Moniteur belge*.

Le Roi peut, pour chaque disposition de la présente loi, fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à la date mentionnée au premier alinéa.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge.*

Donné à Bruxelles, le 8 mai 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Economie et des Consommateurs,
K. PEETERS

Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,
P. DE CREM

Le Ministre de la Justice,
K. GEENS

La Ministre de l'Asile et de la Migration,
M. DE BLOCK

La Ministre de l'Energie et de l'Environnement,
M. C. MARGHEM

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre de la Mer du Nord,
Ph. DE BACKER

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

K. GEENS

Note

La Chambre des représentants (www.lachambre.be)
Documents : 54-3536
Compte rendu intégral : 4 avril 2019.

**Art. 140.** § 1. De getuigschriften of certificaten, voor de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek afgegeven op basis van Boek II van het van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen, de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, de wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet of andere door deze wet opgeheven wetsbepalingen worden tot hun eventuele vervaldatum beschouwd als gelijkwaardig aan de overeenstemmende getuigschriften of certificaten afgegeven op basis van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het certificaat van registratie bedoeld in artikel 2.2.1.3 wordt voor een zeeschip dat beschikt over een zeebrief overeenkomstig artikel 11, § 2, van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen wordt voor de eerste maal afgegeven op de vervaldag van deze zeebrief.

§ 2. De Koning kan nadere overgangsmaatregelen vaststellen.

**HOOFDSTUK 6. — INWERKINGTREDING**

**Art. 141.** Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van één jaar na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

De Koning kan voor iedere bepaling van deze wet een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 8 mei 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister Van Economie en Consumenten,
K. PEETERS

De Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,
P. DE CREM

De Minister van Justitie
K. GEENS

De Minister van Asiel en Migratie,
M. DE BLOCK

De Minister van Energie en Leefmilieu,
M. C. MARGHEM

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister van Noordzee,
Ph. DE BACKER

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,

K. GEENS

Nota

Kamer van volksvertegenwoordigers (www.dekamer.be)
Stukken : 54-3536
Integraal verslag : 4 april 2019