COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE
DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

DROIT PUBLIC

ONZIÈME LIVRE BLEU
RELATIF À LA RÉVISION
DU DROIT BELGE DE LA NAVIGATION

Rapporteur : Eric Van Hooydonk

AVANT-PROPOS

L'autorité fédérale a déployé ces dernières années des efforts considérables pour placer la Belgique en tant que nation maritime sur l'échiquier international. Le retour, particulièrement couronné de succès, de la marine marchande sous pavillon belge et l'admission de notre pays au sein du Conseil de l'Organisation Maritime Internationale sont notamment allés de pair avec différentes interventions de modernisation de la législation maritime (nouvelle loi sur les épaves, nouvelles lois relatives aux contrats d'engagement maritime pour la pêche en mer et la marine marchande, adhésion au Protocole LLMC et à la Convention Hydrocarbures de soute, nouvelle loi pour la sécurité maritime...) et avec la ferme conviction que la politique de la Mer du Nord est un domaine politique particulier. Combiné au succès incessant des ports de mer et intérieurs, et aux investissements consentis dans ce domaine, tout ceci révèle une forte dynamique et une grande vitalité dans le secteur portuaire et maritime, tant public que privé. Ce secteur est et reste incontestablement le moteur de l'économie belge.

Voici quelques années déjà que les travaux préparatoires sont en cours en vue d'une révision complète de la législation belge de la navigation. La Commission royale de Révision du Droit Maritime, créée en 2007, élabore un tout nouveau Code belge de la Navigation. Avec la collaboration de nombreux experts belges et étrangers, un nouveau régime est développé dont l'objectif majeur est de renforcer la compétitivité des entreprises maritimes et portuaires belges, et des prestataires de services maritimes et juridiques. L'actuel droit maritime étant devenu obsolète (la version de base remonte à 1879), une telle révision s'imposait.

Depuis 2011, des parties consécutives d'une « Ébauche de Code Belge de la Navigation » ont été soumises à une consultation publique. Le présent Livre bleu est le onzième d'une collection d'une douzaine de rapports réalisés par la commission de révision. Ces rapports contiennent une analyse critique de la législation belge actuelle, développée entre autres à la lumière des conventions internationales, des lois en vigueur dans d'autres pays et des intérêts respectifs des acteurs concernés. Sur la base de cette critique étayée, des textes de lois concrets sont proposés, accompagnés d'un commentaire. Je tiens à féliciter la commission de révision pour sa rigueur et pour le résultat impressionnant de son travail.

Je lance un appel urgent à tous les intéressés du secteur maritime, fluvial et portuaire et du monde juridique, afin qu'ils prennent activement part à la consultation et contribuent à l'élaboration d'un cadre légal, qui réponde un maximum aux attentes. Sur la base des résultats de la consultation, et d'un complément de droit public, un avant-projet de loi pourra être soumis au processus législatif formel.

Bruxelles, le 18 juillet 2016

Philippe De Backer
Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord

[+ photo]

INTRODUCTION

Le secteur maritime, fluvial et portuaire belge figure parmi les plus importants au monde. Le port maritime d'Anvers est le deuxième d'Europe et, à de nombreux égards, dont sa superficie, le plus grand du monde. Zeebrugge, Gand, Ostende, Bruxelles et Liège remplissent également, chacun pour ce qui est de ses activités propres, un rôle de premier plan en Europe. En ce qui concerne le tonnage, la marine marchande belge figure depuis des années déjà parmi les vingt plus importantes du monde, devant plusieurs grandes nations maritimes européennes. Quant au marché belge des assurances de transport, il fait partie des quinze plus importants du monde. La Belgique maritime dispose d'un savoir-faire reconnu au niveau international dans les domaines hydraulique, nautique, économique et juridique. À l'ère de la mondialisation et des délocalisations, le secteur maritime est plus que jamais la figure de proue de l'économie belge.

En vue du développement futur du secteur de la navigation belge — dit « cluster » de la navigation belge — la révision du droit maritime belge est une priorité. La Loi Maritime belge actuelle – reprise dans le Code de Commerce, Livre II – est complètement dépassée par la pratique contemporaine de la navigation et du commerce maritimes et par les législations étrangères.

Le 16 mai 2006, lors d'une journée d'étude à l'Université d'Anvers, qui a remporté un vif succès, le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord de l'époque, Renaat Landuyt, a annoncé une révision en profondeur du droit maritime. Sous son impulsion, et avec l'appui de l'Union Royale des Armateurs Belges, une équipe restreinte d'experts de la Loi Maritime a entamé fin 2006 la préparation d'une Nouvelle Loi Maritime belge. Cette équipe a préparé un Livre Vert qui a permis de soumettre un certain nombre d'idées et de suggestions à une consultation publique.

Par Arrêté Royal du 27 avril 2007, une Commission de Droit Maritime a été créée afin de préparer un nouveau Code de la Navigation. À l'instar du Ministre de la Mobilité Yves Leterme, puis du Secrétaire d'État Étienne Schouppe, du Ministre Johan Vande Lanotte et du Secrétaire d'État Bart Tommelein, l'actuel Secrétaire d'État, Philippe De Backer, a apporté son soutien au projet. Cette commission est indépendante et tente de tenir compte de tous les intérêts publics et commerciaux qui entrent en jeu, afin de trouver un bon équilibre. Son objectif majeur est de servir l'intérêt collectif du cluster maritime belge et de renforcer son rayonnement et son attrait sur le plan international.

À l'issue de sérieux travaux préparatoires[1] et d'une concertation avec de nombreux experts, la Commission de Droit Maritime développe aujourd'hui ses constatations et formule des propositions concrètes au sujet du volet de droit privé et public belge de la navigation dans une série d'une douzaine de rapports, intitulés « Livres bleus ». Ces Livres bleus font actuellement l'objet d'une (deuxième) consultation publique.

Le présent Livre bleu contient les dispositions relatives au droit public.

Au nom de la Commission, j'exprime l'espoir que les rapports seront étudiés de manière approfondie par le secteur de la navigation, le secteur portuaire et le monde juridique, et que des propositions constructives seront formulées afin de corriger les textes là où c'est

[1] Les sites web ont été consultés une dernière fois le 15 mai 2016. Nos remerciements vont à M. J. Van Raemdonck pour ses travaux préparatoires.

nécessaire avant de les soumettre aux chambres législatives. La Commission tient à remercier d'ores et déjà de tout cœur tous les participants pour leur aide précieuse.

Anvers, le 18 juillet 2016

Eric Van Hooydonk
Président de la Commission de Droit Maritime

[+ photo]

LIGNES DE FORCE DU VOLET DE DROIT PUBLIC DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

Le volet de droit public de l'Ébauche de Code belge de la Navigation comprend principalement une coordination de lois de droit public existantes relatives à la navigation. Une telle coordination est extrêmement souhaitable car les lois existantes visées ne sont pas harmonisées, sont en partie obsolètes et sont peu accessibles en raison de leur dispersion.

Les dispositions coordonnées ont été reprises dans la Deuxième Partie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Ont été plus précisément réunies dans cette Ébauche, les réglementations relatives au domaines suivants : l'enregistrement des navires de mer ; l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ; le jaugeage des navires ; la sécurité des navires ; les assurances obligatoires des propriétaires de navire ; l'impôt sur la navigation maritime ; la protection de la marine marchande belge ; la licence d'exploitation pour les bateaux de navigation intérieure ; l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure ; l'emploi dans la navigation ; le brevet de conduite dans la navigation de plaisance ; les fautes de discipline et infractions en matière de navigation ; les passagers clandestins ; la réglementation en matière de navigation ; l'enlèvement des épaves ; l'analyse des accidents de navigation ; la sûreté maritime ; la piraterie ; le recours à des entreprises de sécurité maritime ; la pollution par les hydrocarbures ; et l'application. Toutes les dispositions légales s'y rapportant sont pour la première fois réunies dans un ensemble structuré et ont été actualisées le cas échéant. Quelques modifications de fond sont l'abolition de la compétence disciplinaire (effectivement tombée en désuétude) du capitaine et l'allègement, conformément aux règles internationales, de l'obligation des passagers clandestins d'accomplir du travail à bord.

La partie mentionnée sur l'application remplace les régimes disparates sur la constatation, la détection et la répression des infractions issues des lois maritimes existantes et s'inspire partiellement du Code pénal social. Les compétences du Contrôle de la navigation ont été précisées et une possibilité générale d'imposer des amendes administratives est instaurée. Ces mesures permettent d'améliorer l'application de la réglementation. La partie sur l'application comprend en outre les dispositions sur le Conseil d'enquête maritime, qui possèdera désormais la compétence disciplinaire à l'égard de tous les membres d'équipage, sur l'Organisme chargé de l'application du transport de passagers et sur le Conseil des prises.

La Première partie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, dont le présent Livre bleu comprend également un projet, contient un certain nombre de dispositions générales (surtout des descriptions de notions), qui trouvent leur origine dans des textes rédigés lors des travaux destinés au volet de droit privé. Ont également été intégrés à cette partie les lois récentes qui permettent une mise en œuvre harmonieuse des nouvelles règles maritimes internationales. Dans le cadre de la rédaction finale du code et de l'intégration des volets de droit public et privé, les textes de cette partie pourront encore être peaufinés.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos par Philippe De Backer, Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord
Introduction par Eric Van Hooydonk, Président de la Commission de Droit Maritime
Lignes de force du volet de droit public de l'Ébauche de Code belge de la Navigation
Table des matières
Abréviations et citations abrégées
Organisateurs, partenaires et sponsors

1. COMMENTAIRE

A. Commentaire général
B. Commentaire particulier et par article

2. TEXTE DE LOI

PREMIÈRE PARTIE – DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Chapitre 1 – Notions
Chapitre 2 – Sources

DEUXIÈME PARTIE – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION

LIVRE 1 – BÂTIMENTS
Titre 1 – Le Registre belge des Navires
Titre 2 – Enregistrement des navires de mer
Titre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure
Titre 4 – Jaugeage des navires
Titre 5 – Sécurité des navires
Chapitre 1 – Dispositions générales
Chapitre 2 – Exigences de sécurité pour les navires de mer
Chapitre 3 – Certificats pour les navires de mer
Chapitre 4 – Exigences de sécurité pour les navires de plaisance

LIVRE 2 – ARMATEURS
Titre 1 – Navigation
Chapitre 1 – Assurances obligatoires
Section 1 – Créances maritimes
Section 2 – Pollution
Section 3 – Transport de passagers
Chapitre 2 – Impôt sur la navigation maritime
Chapitre 3 – Protection de la marine marchande belge
Titre 2 – Navigation intérieure
Chapitre 1 – Licence d'exploitation
Chapitre 2 – Affrètement et formation des prix

LIVRE 3 – PERSONNES EMBARQUÉES
Titre 1 – Emploi dans la navigation
Titre 2 – Brevet de conduite pour les plaisanciers
Titre 3 – Transgressions maritimes
Chapitre 1 – Dispositions générales
Chapitre 2 – Interdictions
Titre 4 – Passagers clandestins

LIVRE 4 – NAVIGATION
Titre 1 – Dispositions générales
Titre 2 – Réglementation en matière de police et de navigation
Titre 3 – Accueil des navires ayant besoin d'assistance
Titre 4 – Enlèvement des épaves
Chapitre 1 – Mer territoriale
Chapitre 2 – Zone économique exclusive
Titre 5 – Enquête sur les accidents de navigation

LIVRE 5 – SÛRETÉ
Titre 1 – Sûreté maritime
Chapitre 1 – Dispositions générales
Chapitre 2 – Autorités
Section 1 – Autorité nationale de sûreté maritime
Section 2 – Comités locaux pour la sûreté maritime
Section 3 – Agents de sûreté maritime
Chapitre 3 – Structure de sûreté portuaire
Section 1 – Niveaux de sûreté
Section 2 – Évaluation de la sûreté
Section 3 – Plan de sûreté portuaire
Chapitre 4 – Organismes de sûreté reconnus
Chapitre 5 – Information et échange de données
Titre 2 – Piraterie
Titre 3 – Recours à des entreprises de sécurité maritime

LIVRE 6 – MILIEU MARIN

LIVRE 7 – APPLICATION
Titre 1 – Sanctions
Chapitre 1 – Dispositions générales
Section 1 – Mesures de sanction
Section 2 – Prise de sanctions pénales
Section 3 – Prise de sanctions administratives
Chapitre 2 – Prise de sanctions en cas d'infractions
Section 1 – Exécution de traités et d'actes internationaux
Section 2 – Bâtiments
Section 3 – Armateurs
Section 4 – Personnes embarquées
Section 5 – Navigation
Section 6 – Sûreté
Section 7 – Milieu marin
Section 8 – Application

Titre 2 – Constatation des infractions
Chapitre 1 – Contrôle de la navigation
Section 1 – Organisation et compétences générales
Section 2 – Procès-verbaux
Sous-section 1 – Auditions
Sous-section 2 – Constatation des infractions
Section 3 – Compétences particulières
Sous-section 1 – Bâtiments
Sous-section 2 – Armateurs
Sous-section 3 – Milieu marin
Chapitre 2 – Police de la Navigation
Chapitre 3 – Commandants
Chapitre 4 – Autres autorités
Titre 3 – Poursuite des infractions
Chapitre 1 – Décision de poursuite
Chapitre 2 – Poursuite administrative
Chapitre 3 – Dispositions particulières
Section 1 – Infractions maritimes
Section 2 – Piraterie
Section 3 – Milieu marin
Titre 4 – Le Conseil d'enquête maritime
Chapitre 1 – Institution et compétences
Chapitre 2 – Organisation
Chapitre 3 – Juridiction
Titre 5 – L'Organisme chargé de l'application en ce qui concerne transport de passagers
Titre 6 – Le Conseil des prises

1. COMMENTAIRE

A. Commentaire général

La partie de droit public de l'Ébauche de Code belge de la Navigation est en premier lieu une coordination de l'actuelle réglementation de droit public sur la navigation, très morcelée et confuse, au niveau fédéral. Une mise en commun est d'autant plus souhaitable dès lors que quantité de lois complémentaires ont été établies ces dernières années en vue de l'exécution de nouvelles normes internationales et européennes.

Contrairement au droit privé de la navigation, la plupart des lois sur la navigation de droit public ont été plus ou moins actualisées. Seul un nombre limité de lois, comme le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (1928) ainsi que la loi instituant le Conseil d'enquête maritime (1926), ont exigé une profonde actualisation en matière de contenu. Pour nombre de lois, une coordination, une uniformité de la terminologie et une correction rédactionnelle ont suffi. Il a fallu remplacer les dispositions disparates relatives à l'application par un tout nouveau régime cohérent. Des légendes propres ont été ajoutées à toutes les dispositions, dans le but d'améliorer l'accessibilité à la législation et la convivialité.

Étant donné que la plupart des dispositions reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation découlent de dispositions légales existantes, seule une sélection de nouvelles dispositions et des modifications par rapport au droit existant sont traitées dans le commentaire particulier et par article suivant. Pour des précisions sur les dispositions qui ont été reprises des lois existantes, il est renvoyé aux travaux préparatoires parlementaires s'y rapportant et à l'éventuelle jurisprudence ou doctrine en la matière.

Les corrections purement formelles ou rédactionnelles ne sont en principe pas expliquées davantage. En raison de la divergence de terminologie et de style dans les lois existantes, la quasi-totalité des dispositions ont été nettoyées d'un point de vue légistique. D'où, par exemple, la désignation généralisée de la détention administrative d'un bateau par les autorités sous « retenue », pour remplacer des termes variés comme saisie, contrainte, retenue, détention, arrêt, mise à la chaîne, etc. De plus, on a par exemple opté pour l'utilisation du terme « État du pavillon » au lieu d'« État de pavillons », parce que le droit international permet uniquement aux navires de naviguer sous un seul pavillon (cf. à propos « État riverain » et « État portuaire »). De telles interventions rédactionnelles n'impliquent en principe pas de modification de fond.

Le point de départ lors de l'établissement de l'Ébauche était en effet l'actuelle répartition des compétences entre les autorités fédérales et régionales, compte tenu de la sixième réforme de l'État, qui a entraîné un transfert aux Régions des compétences concernant la sécurité de la navigation interne et le régime du trafic maritime sur les eaux intérieures.

La coordination proposée ici comprend seulement les lois ayant trait exclusivement ou principalement à la navigation. Diverses lois s'appliquant en partie à la navigation ou influençant ce secteur ont une portée plus générale et n'ont pour cette raison pas été reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. On pense notamment dans ce contexte :

- aux dispositions dans le Code civil sur l'état civil à bord des navires et sur les testaments maritimes ;
- à 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 ;
- aux diverses lois délimitant les espaces marins et régissant la gestion de ceux-ci ;
- aux règles relatives à des mesures ou décisions d'un État étranger qui concernent une réglementation en matière de concurrence, de puissance économique ou de pratiques commerciales restrictives dans le domaine de transport maritime international et aérien, reprises entre-temps dans le Livre IV du Code de droit économique ;
- à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ; et
- à la loi sanitaire du 1er septembre 1945.

Pour favoriser la transparence et la convivialité du code (en conformité totale d'ailleurs avec les principes de départ correspondants expliqués dans le Premier Livre bleu concernant la révision du Droit belge de la navigation), un certain nombre de références croisées à ces autres législations importantes sont reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

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, n'a pas non plus été reprise. Cette loi sera abrogée et la convention précitée, dénoncée. Voilà qui mérite un commentaire particulier.

La Convention de Genève du 6 avril 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes définit un cadre réglementaire international applicable à ces conférences, en particulier au moyen de règles sur l'accès aux parts de trafic des armateurs établis sur le territoire des États parties à la convention, assurant les échanges extérieurs mutuels. Le Code avait pour objectif de promouvoir un juste équilibre concernant l'accès au fret, dans le transport maritime de ligne, entre opérateurs de pays développés et opérateurs de pays en voie de développement. L'élément le plus frappant du Code était la règle des 40/40/20 instaurant la répartition suivante : 40 % de la cargaison conférentielle à chacun des armateurs des pays situés de part et d'autre d'une liaison ; et 20 % aux armements des pays tiers membres de la même conférence.

Le Règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil du 15 mai 1979 « concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention » a déterminé les conditions auxquelles les États membres pouvaient ratifier la convention ou y adhérer. Plus précisément, les États membres ont dû à leur adhésion émettre la réserve de devoir ouvrir à tous les armateurs établis dans la Communauté les parts nationales leur étant octroyées en vertu du Code.

Par la loi du 17 juillet 1987, le Code de conduite de la CNUCED a été approuvé et le Roi a été chargé de prendre certaines mesures d'exécution, comme la détermination des conférences maritimes auxquelles certains articles de la Convention sont applicables (art. 2), la fixation des conditions et de la procédure de reconnaissance d'une compagnie maritime nationale (art.

3) et la désignation de l'autorité administrative compétente pour régler les différends entre des compagnies maritimes nationales voulant participer à une conférence maritime (art. 4).

En 2006, l'exemption par catégorie du droit de la concurrence en faveur des conférences maritimes a été abrogée. À la suite du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil du 25 septembre 2006 « abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, et modifiant le règlement (CE) n° 1/2003 de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp » et du règlement (CE) n° 1490/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2007 « abrogeant le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention », l'interdiction des ententes prévue à l'article 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'applique actuellement aussi au transport maritime réglementé, les conférences maritimes ne peuvent plus assurer le transport en provenance ou à destination des ports des États membres, et les États membres ne peuvent plus répondre à leurs obligations dans le cadre du Code.

Dans ce contexte, plusieurs États membres ont déjà procédé à une dénonciation formelle du Code de la CNUCED. Parmi ces États membres se trouvent l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, trois pays limitrophes de la Belgique. Le Luxembourg n'a jamais été lié par le Code. La France reste le seul pays voisin à rester lié jusqu'à présent. La Bulgarie et le Danemark ont également dénoncé le Code.

En prenant notamment en considération l'objectif général du Code belge de la Navigation à ne pas faire adopter à la Belgique des positions d'exception injustifiées par rapport aux pays limitrophes, la loi précitée du 17 juillet 1987 sera abrogée. Cette abrogation devra aller de pair avec l'abolition du Code. Conformément à l'article 50.2 du Code, la dénonciation s'effectue par notification écrite adressée au dépositaire (c.-à-d. le Secrétaire-Général de l'Organisation des Nations Unies) et elle prend effet un an après la date de réception par le dépositaire ou à l'expiration de toute période plus longue qui serait spécifiée dans l'instrument de dénonciation. Il ne ressort ni de la dénonciation, ni d'une autre circonstance une raison de faire entrer en vigueur la dénonciation par la Belgique plus d'un an après.

Pour revenir au commentaire général dans le cadre de l'Ébauche, il faut souligner que pour ce qui est des diverses matières de droit public, il est renvoyé dans la mesure du possible aux conventions internationales pertinentes en vigueur. Ainsi, l'utilisateur peut retrouver facilement la réglementation applicable, même dans la mesure où cette réglementation a été établie au niveau international. La plupart des régimes conventionnels de droit public visés ne sont pas réputés avoir effet immédiat ; les prescriptions matérielles qu'ils contiennent trouvent application dans le droit interne par leur reprise – ou leur renvoi fréquent – dans les lois belges. L'Ébauche de Code belge de la Navigation rappelle l'actuelle pratique législative dans ce domaine, en ce sens que les règles de base des conventions sont reprises dans les dispositions légales, mais qu'il est seulement renvoyé aux prescriptions techniques parfois très vastes. À la lumière notamment des modifications fréquentes des prescriptions techniques concernées, qui voient le jour au sein des organes permanents par exemple de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), il n'est ni réaliste ni souhaitable de les reprendre intégralement dans le Code belge de Navigation. Conformément à la procédure décrite dans le volet de droit privé, en raison de leur importance pour le justiciable et de par la nécessité des dispositions d'intégration et d'exécution nationales, les conventions de responsabilité maritime

ont bel et bien été reprises intégralement dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Des précisions sur cette procédure sont apportées dans le Premier Livre bleu.

Les lois d'assentiment proprement dites, par lesquelles la Chambre des Représentants en vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution donne son approbation aux conventions internationales, n'ont pas été reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Ces lois constituent une catégorie intermédiaire entre les lois au sens matériel et les lois purement formelles. Elles suivent une procédure parlementaire réglementée de manière distincte (notamment à l'article 167 de la Constitution) et sont soumises à des règles spécifiques en matière de pouvoir de contrôle de la Cour constitutionnelle[2]. Il n'est donc pas souhaitable de transférer les dispositions de ces lois – qui comprennent généralement un seul article substantiel, stipulant que la convention concernée « sortira son plein et entier effet » – vers le Code de la Navigation, ni de faire dorénavant passer l'assentiment aux conventions par des lois modifiant le Code de la Navigation. Pour autant qu'on le sache, une telle procédure n'a pas encore été suivie dans un quelconque code existant, pas même par exemple dans le récent Code de droit économique, bien qu'une telle exécution soit donnée à des conventions internationales dans certains livres de ce code.

Logiquement, les lois d'assentiment, par lesquelles l'approbation est donnée aux accords de coopération entre les autorités fédérales et les communautés ou régions, ne sont par conséquent pas reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

[2] Voir art. 3, § 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle.

B. Commentaire particulier et par article

PREMIÈRE PARTIE – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Ce chapitre commence par la définition d'un certain nombre de sources de droit maritime (art. I.1). Pour des raisons de cohérence, on utilise exclusivement les abréviations établies au niveau international pour désigner les conventions de l'OMI.

S'ensuivent les définitions d'un certain nombre d'organismes publics centraux (art. I.2). Dans ce contexte, par souci de clarté et de concision, on introduit le néologisme « contrôleurs de la navigation » pour remplacer l'expression fastidieuse « les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet par le Roi » (et formulations connexes). Tous les contrôleurs de la navigation n'ont pas le même ensemble de pouvoirs. Dans la définition, il est donc indiqué que les contrôleurs de la navigation sont "chargés d'une ou plusieurs tâches d'exécution et d'application". Par une disposition transitoire, on s'assurera que les agents actuellement désignés compétents conservent leur pouvoir.

Ont également été reprises dans ce chapitre les définitions générales du bateau, du navire, du bateau de navigation intérieure et notions connexes, ainsi que de notions en relation avec les armateurs et personnes embarquées, communes à la partie de droit public et de droit privé du code. Les définitions ont été reprises (en principe, telles quelles) des Livres bleus sur le volet de droit privé, renvoi à l'appui.

Dans les parties du code auxquelles des définitions dérogatoires doivent s'appliquer, à la suite de l'entrée en vigueur de normes internationales ou européennes ou pour des raisons propres aux règles de fond, il a été satisfait à cette exigence par l'inscription de définitions expressément dérogatoires, ou par la délimitation du champ d'application de la partie concernée (c.-à-d. par un rétrécissement ou une restriction de ce champ d'application). On a cherché à limiter dans la mesure du possible le nombre de définitions dérogatoires.

Chapitre 2 – Sources

L'article I.6, § 1er, doit être lu dans le contexte de la reprise dans le code des régimes conventionnels et conjointement avec les dispositions reprises dans les parties distinctes du Code belge de la Navigation qui en indiquent l'origine internationale. La disposition attire l'attention de l'utilisateur sur le fait que le régime international ou européen doit toujours précéder, et que des interprétations conformes aux conventions et autonomes à celles-ci s'imposent dans ce contexte.

L'article I.6, § 2, formule une réserve générale concernant la législation en vue de la protection du consommateur. Elle est nécessaire parce que le Code belge de la Navigation vise expressément à réglementer aussi les activités non professionnelles liées à la navigation. Cette extension du champ d'application de la législation maritime ne peut cependant pas entraîner une diminution de la protection du consommateur, qui découle d'ailleurs en partie de la réglementation européenne, à laquelle le Code belge de la Navigation ne peut aucunement porter atteinte. La notion de « consommateur » employée dans la disposition n'est intentionnellement pas définie plus en détail. Le sens de cette notion peut en outre varier d'une

réglementation à une autre. La disposition n'empêche en effet pas que le Code belge de la Navigation et la légalisation des consommateurs soient appliquées en combinaison.

Ont été traitées dans les dispositions suivantes les dispositions de 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.

Ont également été traitées dans cette section les dispositions 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. Il est en outre expliqué que l'on a visé exclusivement les mesures qui ont trait aux compétences fédérales, étant donné que la navigation le long des eaux intérieures relève en partie des compétences régionales depuis la sixième réforme de l'État. Par souci de clarté, il est stipulé que le Roi peut également donner effet aux modifications susceptibles d'être apportées dans les conventions ou dans leurs annexes et aux résolutions adoptées par l'OMI. Pour la formulation de cette disposition, on s'est inspiré de l'article 2, §§ 2 et 3, de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, et de l'article 38 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires. Ces dispositions spécifiques n'ont pas été reprises dans le Code belge de la Navigation parce que les autorisations qu'elles ont accordées au Roi font dorénavant partie de la disposition d'autorisation plus générale proposée ici. Le Roi reçoit la compétence de prendre les mesures nécessaires, et peut dans ce contexte lever ou modifier des dispositions légales. Il n'existe pas d'objection à une telle autorisation, parce que les décisions politiques ont déjà été prises aux niveaux international et européen, le pouvoir d'appréciation de l'autorité belge étant donc limité. Le mécanisme particulier réglementé ici peut veiller à l'intégration opportune des règles internationales et européennes dans le droit interne. La disposition concernée n'élève toutefois pas cette procédure à la procédure standard. De plus, le renvoi obsolète à l'article 87 du Traité instituant la Communauté économique européenne est remplacé par un renvoi à l'article 103 correspondant du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
L'article 2*bis* de la loi précitée, sur la perception immédiate, n'a pas été repris. Il ressort aussi bien de la formulation de la disposition légale (relative à l'utilisation du mot « véhicule ») que de l'exposé des motifs de la loi du 6 mai 1985 introduisant l'article que la disposition concerne seulement le transport par route. Pour autant que l'on sache, la disposition légale n'a jamais été appliquée au transport par mer ou par voie navigable. Les dispositions des articles 2 à 4 de la loi du 18 février 1969 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application. Étant donné que la loi précitée a une plus large portée que la navigation à elle seule, la loi n'est pas abrogée, mais uniquement les renvois au transport par mer et par voie navigable.

DEUXIÈME PARTIE – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION

LIVRE 1 – BÂTIMENTS

Titre 1 – Le Registre belge des Bâtiments

Étant donné que toutes les dispositions légales concernant l'enregistrement des navires de mer et l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure sont réunies dans le Code belge de la Navigation, et que la division organisationnelle entre les opérations d'enregistrement et d'immatriculation de droit public, d'une part, et la publication de droit privé d'actes, de jugements et d'exigences concernant les navires de mer et bateaux de navigation intérieure,

d'autre part, a été annihilée par la loi du XX XXXXXXX 2016 intégrant la conservation des hypothèques maritimes dans le SPF Mobilité et Transports, il convient de réordonner les dispositions pertinentes.

Ceci se reflète en premier lieu dans la réunion de quelques dispositions générales au Titre 1.

Ce Titre comprend tout d'abord des définitions (art. II.1.1), qui ont en partie été reprises de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires (art. 1er). À noter que l'article II.1.1, § 2, se base sur l'article 31 de l'ancienne loi. La règle d'interprétation formulée dans cette dernière disposition a été conservée pour le moment, étant donné que l'on dispose encore de la législation et de la réglementation dans lesquelles les termes « immatriculation », « registre d'immatriculation » ou « registre des bâtiments » sont utilisés en lien avec les navires de mer. Cela concerne notamment la Loi sur les extraditions du 15 mars 1874, l'Arrêté ministériel établissant les informations à fournir pour l'examen d'une demande pour l'obtention d'une licence spécifique ou autorisation d'immerger des substances et matériaux en mer, l'Arrêté ministériel du 10 janvier 1984 établissant les informations à fournir pour l'examen d'une demande pour l'obtention d'une licence spécifique ou autorisation d'incinérer des substances et matériaux en mer, l'Arrêté ministériel du 13 juin 1994 relatif à l'aide à la pêche maritime et à l'aquaculture, et l'Arrêté ministériel du 2 juin 2009 attribuant une prime de cessation en vue du retrait définitif de bateaux de pêche des activités de pêche maritime dans le cadre d'une adaptation de la flotte.

Le nouveau texte précise que non seulement les bateaux en construction, mais aussi les bateaux en restauration sont considérés comme des bateaux et peuvent donc être enregistrés ou immatriculés (cf. ancien article 1er, § 1, 1° de la loi du 21 décembre 1990 et l'art. 272*bis* de la Loi maritime, nouvelle disposition dans l'art. II.1.1, § 3). Comme tel était déjà le cas auparavant pour les navires de mer, le nouveau texte de loi stipule que le bateau de navigation intérieure peut être immatriculé dès la signature du contrat de construction ou de restauration. Il manquait une pareille règle encourageant le financement des bateaux pour la navigation intérieure.

Une disposition distincte (art. II.1.2) réglemente le statut et les tâches du Registre belge des Bâtiments, un service du SPF Mobilité et Transports. La disposition remplace l'article 2, § 2, de la loi du 21 décembre 1990. Comme déjà souligné, la conservation des hypothèques a récemment fait l'objet d'une réforme générale, qui a été préparée par le SPF Finances. Cette réforme ne tenait cependant pas compte du statut particulier du conservateur des hypothèques maritimes. Le fait de traiter sur un pied d'égalité le conservateur des hypothèques maritimes et le conservateur des hypothèques terrestres outrepassait la spécificité de la fonction de ce dernier et ne coïncidait pas avec les principes de départ de la politique en vue du soutien du pavillon belge. En effet, outre l'inscription des hypothèques maritimes (fonction de droit privé), le conservateur des hypothèques maritimes était également responsable de la tenue à jour des registres belges des bâtiments (fonction de droit public). Cette dernière fonction est étroitement liée aux tâches du SPF Mobilité et Transports relatives à la gestion de la flotte belge. Plutôt que de reprendre la conservation des hypothèques maritimes dans la réforme générale de la conservation des hypothèques, il s'est avéré souhaitable de l'intégrer au SPF Mobilité et Transports, et ceci pour les fonctions tant de droit privé que de droit public qui revenaient au conservateur des hypothèques maritimes dans l'ancien droit. Dans la terminologie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, les fonctions citées, à savoir la tenue des registres des bâtiments et la publication des droits sur les bateaux, sont exécutées par le « Registre belge des Bâtiments ». La dénomination de Registre belge des Bâtiments a

consciemment été choisie pour la reconnaissance internationale et donc pour proposer le pavillon belge comme une alternative performante et contemporaine. L'article présenté ici permet également d'abroger l'article 44 du Livre II du Code de Commerce relatif à l'adoption d'arrêtés d'exécution.

L'article II.1.3. relatif au registre de dépôts reprend l'article 43 de la Loi maritime, sous une forme quelque peu modifiée compte tenu des réformes organiques abordées ci-dessus.

L'article II.1.4. intègre un régime général en lien avec la mise à disposition de certificats, copies et indications (notamment numériques) par le Registre belge des Bâtiments. Le texte proposé a en partie vu le jour sur la base d'une proposition du Conservateur des hypothèques maritimes[3]. L'article proposé ici permet également d'abroger l'article 45, premier alinéa du Livre II du Code de Commerce.

Une nouvelle disposition permet la numérisation des procédures (art. II.1.5). Ceci peut également augmenter l'attractivité des registres belges.

La disposition relative aux rétributions (art. II.1.6) remplace une disposition de la loi du 21 décembre 1990 (art. 13).

Titre 2 – Enregistrement des navires de mer

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires.

L'article 1er, § 3, de la loi du 21 décembre 1990 n'a pas été repris dans l'Ébauche, étant donné que les dispositions du Livre II du Code de Commerce, auquel il y est renvoyé, sont abrogées dans le cadre de l'introduction de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, et que les dispositions correspondantes de l'Ébauche s'appliquent déjà d'elles-mêmes aux navires non commerciaux.

À l'article 3 de la loi du 21 décembre 1990, il était question d'une « déclaration » à introduire en vue de l'enregistrement. Étant donné que la grande majorité des enregistrements (et toutes les immatriculations) sont facultatifs et se font sur demande, le terme « déclaration » est remplacé dans le nouveau texte par le terme « demande ».

La nouvelle disposition relative au battement du pavillon belge (art. II.1.8) réunit deux dispositions de la loi du 21 décembre 1990 (à savoir l'art. 2, § 1er, et l'art. 11, § 1er).

La disposition relative à la lettre de mer (art. II.1.9) est transférée à une place plus importante en raison de son importance cruciale (cf. art. 11, §§ 2 à 4, de la loi du 21 décembre 1990).

La disposition sur les ports d'attache (art. II.1.13) et la nationalité du commandant (art. II.1.14) a également été insérée à une place plus logique (cf. les art. 7 et 12 de la loi du 21 décembre 1990).

Dans la disposition de l'Ébauche qui correspond à l'article 7 de la loi du 21 décembre 1990 (art. II.1.14), l'exigence de nationalité belge pour les capitaines a été remplacée par l'exigence

[3] Voir également Livre bleu 3, n° 3.621.

de posséder la nationalité d'un État membre de l'UE. L'exigence de nationalité belge est en effet considérée comme contraire au droit européen. Dans la pratique actuelle, ceci a été résolu en stipulant à l'article 51, § 1er, de l'Arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires que le directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation dispense de l'obligation de nationalité les personnes possédant la nationalité d'un État membre de l'UE si elles souhaitent accepter une offre d'emploi de commandement d'un navire enregistré en Belgique. Ceci a toutefois entraîné une charge administrative superflue, pour l'autorité comme pour les armateurs. Par la disposition de l'Ébauche de Code belge de la Navigation proposée ici, aucune dérogation ne sera plus nécessaire pour les citoyens de l'UE. Pour d'autres nationalités, le système des dérogations individuelles est conservé. Cette disposition donne au directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation des possibilités de surveillance concernant les opportunités de travail des officiers belges à bord de bateaux.

La loi du 21 décembre 1990 stipulait que l'enregistrement d'un navire est radié, sur déclaration du propriétaire ou d'office, « si le navire a été pris par des pirates ou des ennemis » (art. 4, b), 3°). À la lumière d'actions réellement survenues de pirates qui ont seulement libéré le bateau envahi (avec ou sans équipage) après paiement d'une rançon, la possibilité d'une radiation d'office de l'enregistrement dès que le bateau a été pris par des pirates ou par des ennemis est exagérée. D'une part, il est indiqué que le bateau temporairement envahi peut continuer à bénéficier de la protection des lois et autorités belges ; d'autre part, il n'est pas souhaitable qu'un bateau repris par le propriétaire doive à nouveau passer par une procédure d'enregistrement. La législation d'aucun de nos pays voisins (Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni) ne s'avère connaître l'automatisme d'une radiation d'office en cas de prise par des pirates ou par des ennemis. Par conséquent, il est souhaitable de limiter la compétence de radiation d'office dans l'hypothèse abordée en donnant au propriétaire de navire le droit de s'opposer à une telle radiation. La disposition correspondante de l'Ébauche (art. II.1.11., 2°, c)) a été adaptée en conséquence. Les droits des hommes d'équipage doivent être préservés. Vu la pratique qui prévoit seulement la radiation après l'autorisation du directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation et lors de l'intégration de la conservation des hypothèques maritimes dans le SPF Mobilité et Transports, il est stipulé dans un paragraphe complémentaire (art. II.1.11, § 2) que la radiation ne peut avoir lieu qu'après une enquête sur le respect des conditions légales applicables.

Les dispositions relatives à l'inscription à un registre des affrètements à coque nue étranger ont été réunies dans un seul et même article (art. II.1.15 qui remplace les art. 8 et 9 de la loi du 21 décembre 1990).

Dans la disposition de l'Ébauche qui correspond à l'article 8, § 1er, de la loi du 21 décembre 1990 (art. II.1.15, § 1er), une modification petite mais importante a été apportée. Jusqu'à présent, l'autorisation d'inscrire à un registre des affrètements à coque nue étranger devait être octroyée par « l'autorité désignée par le Roi », et selon l'Arrêté royal précité du 4 avril 1996, il s'agissait du directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation. Les conditions étaient stipulées à l'article 9 de la loi. L'autorisation a ensuite été inscrite au registre des navires par le conservateur des hypothèques maritimes et, à partir de ce moment-là, le bateau n'était plus autorisé à battre pavillon belge. Cette procédure est simplifiée par la disposition proposée ici. Le Registre belge des Bâtiments inscrit l'affrètement à coque nue étranger s'il a été satisfait aux conditions légales, et le juge par lui-même. On évite ainsi que l'armateur doive s'adresser à deux autorités. Les conditions concernées relèvent

de toute façon plutôt du domaine de l'enregistrement des navires ; aucune condition de nature technique n'en fait partie intégrante.

Dans la disposition de l'Ébauche qui correspond à l'article 8, § 4, de la loi du 21 décembre 1990, un renvoi aux articles du Livre II du Code de Commerce est remplacé par un renvoi aux articles correspondants de l'Ébauche de Code belge de la Navigation (art. II.1.15, § 4).

Dans la disposition de l'Ébauche qui correspond à l'article 9 de la loi du 21 décembre 1990 (art. II.1.15 § 5), les conditions pour l'inscription à un registre des affrètements à coque nue étranger ont été retravaillées en profondeur sur la base de suggestions du conservateur des hypothèques maritimes.

La disposition de l'Ébauche qui correspond à l'article 10, premier alinéa, de la loi du 21 décembre 1990 (art. II.16, premier alinéa) a été répartie en paragraphes et réécrite à la lumière de l'intégration de la conservation des hypothèques maritimes dans le SPF Mobilité et Transports.

Les dispositions de l'article 14 de la loi du 1er décembre 1990 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Titre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Est traité à l'article II.1.18 de ce titre l'article 272*bis* du Livre II du Code de Commerce. En raison de la différence de portée et des conséquences par rapport à l'enregistrement des navires (notamment le fait que l'enregistrement accorde une nationalité au navire) et pour ne pas perturber la terminologie employée dans le secteur de la navigation intérieure, le terme « immatriculation » est conservé pour les bateaux de navigation intérieure.

Par souci de clarté et de convivialité, les règles de la Loi maritime réunies en un seul et même article de loi ont été subdivisées en différents articles de loi dans l'Ébauche.

À l'inverse de l'ancienne législation, des bateaux estuaires peuvent seulement être immatriculés comme des bateaux de navigation intérieure (art. II.1.18, § 2).

Les règles relatives à la radiation de l'immatriculation (art. II.1.22) s'inspirent notamment de suggestions du Conservateur des hypothèques maritimes.

A été repris à l'article II.1.23 proposé l'article 17*quater* de la loi du 5 juin 1972, dans la mesure où il forme la base juridique pour l'immatriculation des menues embarcations dans un registre distinct des navires de plaisance et le registre des menues embarcations. Bien que le texte de loi existant fasse mention d'un enregistrement et du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures, il a été opté dans le texte proposée ici pour le terme uniforme d'immatriculation (dans un ou plusieurs registres particuliers).

Titre 4 – Jaugeage des navires

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires.

La répartition défaillante de cette loi n'offrait pas de plus-value et a été omise. Le fait de réordonner certains articles et d'ajouter des légendes propres à tous les articles n'a pas porté atteinte à la lisibilité, bien au contraire.

L'article 8, § 2, d, ainsi que l'article 20, §§ 1er et 2, de la loi du 12 juin 1983 n'ont pas été repris, étant donné qu'ils concernaient des dispositions temporaires qui n'étaient valables que jusqu'au 18 juillet 1994.

L'article 17, § 2, de la loi du 12 juin 1983 n'a pas été repris parce que le Roi disposera de la compétence qui y est mentionnée sur la base du régime général repris dans la Première partie du Code belge de la Navigation.

La disposition de l'article 20, § 3, et la disposition correspondante de l'article 8, § 2, de la loi du 12 juin 1983 seront maintenues comme une disposition transitoire dans la Loi d'introduction. Elle s'applique aux bateaux soit qui ont une longueur de moins de 24 m, soit qui ont une longueur de 24 m ou plus, mais qui n'effectuent pas de voyages internationaux, 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. Ces bateaux ont, il est vrai, plus de 33 ans, et ceux encore en navigation sont rares, mais existent encore.

Les dispositions des articles 13 à 14 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

L'article 18 de la loi du 12 juin 1983 n'a pas été repris, parce que cette disposition de nature organique appartient plutôt au Livre 7 relatif à l'application, dont des dispositions connexes ont été reprises, tirant leur origine de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Titre 5 – Sécurité des navires

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Pour éviter toute confusion, l'article I.1.42, § 2, précise que cette section ne porte pas atteinte aux dispositions de la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, avec Annexes, conclue à Genève le 2 décembre 1972. Les dispositions de la convention approuvée par cette loi et les dispositions d'exécution reprises dans cette loi et ses arrêtés d'exécution n'ont pas spécifiquement trait à la navigation, mais à des conteneurs pour tous les modes de transport internationaux, à l'exception de conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien. Pour cette raison, la loi du 20 août 1981 n'a pas été reprise dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. L'article de référence favorise cependant l'accessibilité et la trouvabilité de la réglementation.

Dans les définitions (art. II.1.40), la malheureuse distinction terminologique entre « navires de plaisance » et « bateaux de plaisance » (art. 1, resp. 5° et 6° de la loi du 5 juin 1972) a été

remplacée par une subdivision plus claire entre « bâtiments de plaisance de navigation maritime » et « bâtiments de plaisance de navigation non maritime ». De plus, il est actuellement stipulé que le Roi peut définir de manière plus précise les limites de toutes les eaux maritimes belges en vue de l'application des dispositions pertinentes (art. II.1.40, § 3° ; cf. ancien art. 1, 7°, de la loi). De façon manifestement erronée, la Cour constitutionnelle a jugé que le législateur fédéral ne peut pas fixer les limites des ports, parce que la politique portuaire est une matière régionale (arrêt n° 158/2013 du 21 novembre 2013). Naturellement, tous les législateurs disposent de la compétence de définir des notions et de délimiter des zones pour l'application spécifique de la réglementation promulguée par leurs soins. Pour l'application des règles pertinentes en l'occurrence concernant la sécurité des navires, le législateur fédéral peut par conséquent définir les limites des eaux maritimes. Ceci ne relève en rien des compétences matérielles des Régions.

L'énumération à l'article 4, 1°, de la loi du 5 juin 1972, concernant la nature des prescriptions en matière de sécurité qui peuvent être imposées, a été quelque peu modernisée sur le plan terminologique pour mieux correspondre à la navigation contemporaine. Les dispositions visées dans la loi du 5 juin 1972 ont été en grande partie reprises de manière inchangée de la loi du 20 août 1920 sur la sécurité des navires. À la lumière des innovations technologiques, il est dorénavant question par ex. de machines à propulsion en général (art. II.1.48, 1°, e)). Le texte de loi offre également une base pour l'instauration de dérogations pour les bateaux sans équipage (art. II.1.48, 6°). Les qualifications des membres d'équipage ne s'inscrivent plus dans le contexte des règles de la sécurité des navires, mais dans le Livre distinct relatif aux personnes embarquées. Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage restent toutefois conservés comme des caractéristiques que le bateau doit présenter pour être en état de sécurité.

Les dispositions des articles 11 à 17 et 18 à 28 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

L'article 15 de la loi du 5 juin 1972, relatif à la visée d'un rôle d'équipage, n'a pas été repris, étant donné que cette formalité a déjà été supprimée en 2007.

Après la Sixième réforme de l'État, les dispositions du Chapitre IV*bis* de la loi du 5 juin 1972 ne relèvent plus que des compétences fédérales dans la mesure où elles ont trait aux conditions de sécurité pour les bateaux de plaisance. Les dispositions relatives à la sécurité des bateaux de navigation intérieure, dont les règles relèvent dorénavant des matières régionales, n'ont par conséquent pas été reprises. L'article 17*quater* de la loi du 5 juin 1972 a bel et bien été repris en partie, mais a été déplacé au titre sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

L'article 31 de la loi du 5 juin 1972 n'a pas été repris, parce que cette disposition de nature organique appartient plutôt au Livre 7, dont des dispositions connexes ont été reprises qui tirent leur origine de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

LIVRE 2 – ARMATEURS

Titre 1 – Navigation

Chapitre 1 – Assurances obligatoires

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions 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.

Les dispositions des articles 6, 8 et 9 de la loi du 30 janvier 2012 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Ont également été traitées ici les dispositions 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.

Les dispositions des articles 8 et 9 de la loi du 19 décembre 2012 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Ont enfin été traitées ici les dispositions 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.

Les dispositions des articles 8 et 9 de la loi précitée du 30 janvier 2012 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Conformément à la procédure du volet de droit privé de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, et comme développé plus en détail dans le Livre bleu 1, les conventions de responsabilité maritime, en ce compris les dispositions qui peuvent être réputées prendre effet immédiat, ont intentionnellement été reprises dans le code. La priorité des règles conventionnelles et l'interprétation autonome sur le plan conventionnel sont toutefois garanties par des dispositions légales expresses.

Chapitre 2 – Impôt sur la navigation maritime

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions des articles 115 à 124 de la Loi-programme du 2 août 2002.

L'article 115, § 2, 3°, reprenant la définition de « division », n'a pas été repris. Depuis une modification de la Loi-programme du 2 août 2002 durant l'année 2004, ce terme n'est plus employé dans les dispositions légales.

Chapitre 3 – Protection de la marine marchande belge

Ont été reprises dans ce chapitre les dispositions de la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge. Cette loi a été adoptée à l'époque dans un contexte de concurrence économique entre les flottes de marine marchande occidentales comme la marine marchande belge, d'une part, et les flottes nationales des pays du Comecon, d'autre part. Plusieurs autres pays ont adopté des législations similaires à l'époque. Bien que le contexte international ait

considérablement changé depuis lors, force est de constater que plusieurs pays appliquent de telles « lois de représailles » maritimes. Il peut par exemple être renvoyé à la *Loi* française n° 83-1119 du 23 décembre 1983 « relative aux mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France », qui doit être lue en combinaison avec certaines dispositions spécifiques du *Code des douanes*, à la Wet néerlandaise du 27 octobre 1982 « houdende regelen inzake de zeevervoermarkt », qui a récemment été adaptée à la suppression des conférences maritimes, et à la *Legge* italienne n° 69 du 3 mars 1987 portant « Disposizioni per la difesa della Marina mercantile italiana ». La nouvelle *Außenwirtschaftsgesetz* (AWG) allemande de 2013 ne contient plus de disposition spécifique sur la protection économique de la navigation (tel était bien le cas avec la version précédente de cette loi de 1961). Sur le fond, les législations nationales disponibles s'écartent fortement. En comparaison avec la loi néerlandaise, la loi belge existante peut par ex. être qualifiée de sommaire. Bien que la loi belge ait trouvé peu d'application, voire aucune, le maintien de lois similaires dans un certain nombre d'autres pays implique que mieux vaut ne pas abroger les dispositions concernées. Conformément à l'avis déjà donné par le Conseil d'État sur le projet de loi initial, les compétences octroyées par les dispositions doivent être exercées en respectant notamment le droit européen pertinent.

La loi du 25 janvier 1984 a été quelque peu réordonnée, et la définition de la notion « eaux maritimes belges » (art. II.2.39,1°) a été harmonisée avec celle contenue dans les règles relatives à la sécurité des navires (voir art. II.1.40, 3°). Les dispositions de l'article 12 de la loi du 25 janvier 1984 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Titre 2 – Navigation intérieure

Chapitre 1 – Licence d'exploitation

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions 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.

Les dispositions des articles 5, 6 et 7 de la loi du 8 juillet 1976 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Chapitre 2 – Accès au transport

Ont été reprises dans ce chapitre les règles de base en matière d'accès au transport par batellerie, qui étaient jusqu'à présent, en ce qui concerne le droit interne, purement contenues dans des Arrêtés royaux. Ces règles se voient donc recevoir une base légale expresse.

Chapitre 3 – Affrètement et formation des prix

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions de 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.

À l'article 5, § 1er, de la loi du 3 juin 2014, les termes « de donner en usage ou de prendre en usage » sont remplacés par « d'utiliser ou de faire utiliser ». Tel que noté dans la doctrine, les expressions « prendre en usage » et « donner en usage » désignent en effet, selon l'usage de la langue, une opération momentanée, avec un dénouement. Ceci a plusieurs conséquences,

peut-être non intentionnelles de la part du législateur, notamment par rapport au champ d'application spatial de l'interdiction contenue dans la loi[4]. À travers l'adaptation terminologique, il est exprimé que l'interdiction de faire naviguer des bâtiments intérieurs en dessous du prix, sans la couverture d'assurance nécessaire ou en contradiction avec les prescriptions légales, s'applique non seulement au moment où le bateau est effectivement mis à disposition du chargeur ou de l'affréteur, mais pendant tout le transport.

Les dispositions des articles 8, 9 à 10 de la loi du 3 juin 2014 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

La formulation de l'article 9, § 1er, de la loi du 3 juin 2014 a été adaptée dans la disposition correspondante de l'Ébauche. La formulation initiale, lue en combinaison avec l'article 43, premier alinéa, du Code pénal, a entraîné la décision que le juge pénal devait toujours imposer une peine complémentaire : soit une saisie du bateau de navigation intérieure, soit une interdiction temporaire de naviguer. De plus, la formulation initiale ne précisait pas suffisamment que l'interdiction temporaire de naviguer peut uniquement être prononcée si le propriétaire ou l'exploitant du bâtiment a été condamné et pas si son cocontractant est condamné[5]. La nouvelle formulation traduit l'intention du législateur telle que l'on pouvait implicitement la déduire de l'exposé des motifs dans le cadre du projet de loi relatif à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution[6].

Chapitre 4 – Collecte, dépôt et réception des déchets

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

Les dispositions des articles 5, 6, 7 et 8 de la loi du 20 janvier 2011 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

LIVRE 3 – PERSONNES EMBARQUÉES

Titre 1 – Emploi dans la navigation

Les dispositions de la partie de droit public du Code belge de la Navigation relatives à l'emploi à bord des navires de mer sont par essence limitées aux renvois croisés à d'autres actes internationaux et nationaux applicables, parmi lesquels les conventions ILO pertinentes et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I). La raison pour laquelle cette dernière loi n'a pas été intégrée au code est que cette matière est principalement placée sous la garde du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale. Une intégration de ces règles au code n'est toutefois pas

[4] Stevens, F., "Ongeoorloofd lage prijs in de binnenvaart: veel vragen, weinig antwoorden", *TVR* 2015, (92), 92-93.
[5] Stevens, F., "Ongeoorloofd lage prijs in de binnenvaart: veel vragen, weinig antwoorden", *TVR* 2015, (92), 98-99.
[6] *Doc. Parl.,* Chambre 2013-14, n° 3553/1, 7.

exclue à l'avenir. En cause, il est aussi renvoyé à l'approche actuelle concernant la législation sur le contrat de travail dans la navigation et dans la pêche maritime.

Une disposition a toutefois été reprise concernant les qualifications dans la navigation. Les qualifications des gens de mer et les prescriptions d'équipage qui vont de pair pour les navires de mer sont depuis longtemps réglementées par des arrêtés royaux, avec pour base légale la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation. Il n'y a pas lieu d'apporter de changement en la matière. Il faut noter que les règles ne doivent pas former une entrave à l'instauration d'une navigation sans équipage (voir aussi la disposition explicite abordée ci-dessus en matière de sécurité).

Titre 2 – Brevet de conduite pour les plaisanciers

Les prescriptions d'équipage dans la navigation intérieure sont, depuis la Sixième réforme de l'État, une compétence régionale.

Les dispositions de la loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume relèvent toutefois, même après la Sixième réforme de l'État, des compétences fédérales dans la mesure où elles ont trait à la conduite de navires de plaisance.

Les dispositions concernées de la loi précitée du 21 mai 1991 ont par conséquent été traitées dans l'Ébauche.

Les formulations des dispositions ont été légèrement adaptées au fait qu'elles n'ont plus trait à tous les bateaux de navigation intérieure, mais seulement encore aux navires de plaisance, et à la donnée selon laquelle les navires de plaisance ne sont d'ordinaire pas conduits de façon professionnelle. Les dispositions peuvent continuer à s'appliquer comme base légale aux arrêtés d'exécution.

Les dispositions des articles 5, 6 et 7 de la loi du 21 mai 1991 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Titre 3 – transgressions en matière de navigation

Ont été traitées dans ce titre la majorité des dispositions de la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ».

Il est totalement justifié de maintenir un droit disciplinaire et pénal spécial pour les gens de mer. La situation de travail des marins varie en effet fortement de celle des travailleurs des autres secteurs. Pendant cette période, les marins sont souvent isolés des mois durant sur une petite surface en compagnie restreinte, purement professionnelle et généralement internationale. Les passagers à bord de navires de mer se trouvent aussi souvent isolés en mer pour une longue durée. Si un ou plusieurs membres d'équipage ou passagers à bord causent des difficultés, il ne suffit pas de les démettre. Si une infraction est commise pendant un voyage, dans la plupart des cas, on ne peut pas faire appel à la police ou à une assistance médicale ou morale. Si un membre d'équipage ne remplit pas ses tâches correctement à bord ou si un passage trouble l'ordre, il n'est pas rare qu'il mette, ce faisant, en péril le bâtiment, les personnes embarquées avec lui, la cargaison, d'autres usagers du trafic et/ou l'environnement. Pour toutes ces raisons et, faut-il le rappeler, à la lumière des législations étrangères, il est

nécessaire que l'on pratique à bord d'un navire de mer une discipline particulière, et que le capitaine puisse exercer autorité sur les membres d'équipage et les passagers, et puisse appliquer l'ordre à bord. En outre, il existe un certain nombre d'infractions spécifiques à la navigation qui ne sont pas réprimées par le droit pénal commun, comme la piraterie, la mutinerie, le fait de faire couler ou échouer un bateau intentionnellement, le refus d'accorder de l'aide à des personnes touchées en mer, et le fait de quitter la vigie sans avoir passé la main.

Alors que la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » s'appliquait purement aux navires de la marine marchande belge et aux navires de pêche, le champ d'application des dispositions de ce titre correspondant du Code belge de la Navigation a été étendu à tous les navires de mer belges qui sont mis en œuvre ou destinés à des fins d'exploitation ou professionnelles. Il n'existe en effet aucune raison valable de limiter l'application de ces règles aux navires de mer exploités dans un but lucratif. On peut en déduire que le besoin d'une discipline particulière est tout aussi fort à bord des autres navires de mer mentionnés. Le champ d'application n'est toutefois pas étendu aux bateaux de navigation intérieure. Dans la navigation intérieure, du simple fait de la situation moins éloignée des eaux navigables par rapport à l'autorité policière traditionnelle, on reste en principe soumis aux règlements de police et de navigation pouvant être pratiqués par les autorités compétentes (et donc pas seulement à la loi de l'État de pavillon), les risques dans le cadre d'un incident étant en outre relativement plus faibles.

Bien qu'il faille pratiquer, comme avancé ci-dessus, un droit disciplinaire maritime particulier, force est de constater que les règles correspondantes du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime sont en fait obsolètes, ont été critiquées par la doctrine, et sont à peine ou ne sont plus appliquées en réalité, et ont en partie été remplacées par des mécanismes de droit du travail.

Le caractère archaïque du régime actuel ressort vite de la nature des sanctions disciplinaires : (1) pour les marins : « la retenue de un à dix jours de salaire, ou de dix à cent francs si l'équipage est engagé à la part », (2) pour les officiers : « la retenue de un à quinze jours de traitement », (3) pour les passagers de cabine : « la consigne en chambre pendant quatre jours au plus » et (4) pour les passagers d'entrepont : « l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus » (art. 6 du Code disciplinaire et pénal). Le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est actuellement attribué, sans recours, aux contrôleurs de la navigation des ports du Royaume, aux consuls belges résidant dans les ports étrangers et au capitaine du navire (art. 71). Quand le navire est dans un port belge, le droit de discipline appartient au contrôleur de la navigation, et c'est à lui que le capitaine doit adresser sa plainte. Quand le navire est dans un port étranger, le droit de discipline appartient au consul à qui la plainte doit également être adressée par le capitaine. En mer, et même dans un port, en l'absence des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine du navire applique les peines de discipline, sauf à en rendre compte aux contrôleurs de navigation du port d'arrivée en Belgique ou au consul si le premier port de relâche est un port étranger. Les contrôleurs de la navigation des ports du royaume prononcent les peines pour toutes les fautes de discipline commises au cours du voyage et sur lesquelles les consuls n'ont pas statué (art. 72).

L'analyse de la législation des pays limitrophes confirme que les sanctions disciplinaires consistant en la retenue de salaire, l'arrêt de chambre et l'interdiction de monter sur le pont pendant un certain temps, sont révolues. La prise de sanctions par le capitaine ou le consul ne

semble pas non plus être applicable. Certaines législations, comme la législation anglaise, comportent bel et bien des règles sur la sanction disciplinaire par un organe de discipline indépendant.

Tout bien considéré, il s'avère souhaitable de transférer la sanction disciplinaire des membres d'équipage et passagers au Conseil d'enquête maritime déjà existant et, autrement dit, d'en étendre la compétence à la sanction disciplinaire des membres d'équipage plus bas dans la hiérarchie ou autres personnes embarquées. Ce titre est une simple énumération des fautes de discipline en matière de navigation. Leur répression est réglementée dans la partie du Livre 7 qui a trait au Conseil d'enquête maritime.

De plus, il est souhaitable dans le Code belge de la Navigation d'accentuer la compétence d'application de l'ordre à bord du capitaine. L'ellipse dans le nouveau code de la forme de procéder en matière de discipline par le capitaine ne peut en effet pas être considérée comme un affaiblissement de la compétence du capitaine pour appliquer le bon ordre et la sécurité. Ceci ressort d'ailleurs aussi pertinemment vis-à-vis des passagers, y compris des passagers qui, comme c'est le cas régulièrement dans la pratique, embarquent sur des navires de charge. À la disposition pertinente, qui a été transférée vers le Livre relatif à l'application (art. II.7.139), on ajoute notamment que le capitaine, aux fins qui y sont mentionnées, ne peut pas procéder à la privation de liberté. Le fait que le capitaine possède la compétence ne fait que conforter le droit existant et est également adopté à l'étranger. Tous nos pays voisins l'acceptent également, et certaines législations comme l'allemande, l'anglaise et la néerlandaise évoquent expressément la possibilité de privation de liberté. Naturellement, le capitaine doit seulement procéder à une telle mesure si aucun autre moyen de contrainte n'est adapté, et la durée de la privation de liberté doit être proportionnelle aux besoins du cas, selon l'appréciation du capitaine.

L'article II.3.9 décrit le champ d'application de ce titre. Son applicabilité dépend de la nationalité du navire, et non de la nationalité du membre d'équipage ou du passager, ni de la nationalité de l'armateur ou de l'exploitant. Les dispositions de l'article 3 de la loi du 5 juin 1928 ont été reprises sous une forme légèrement modifiée, notamment à la lumière du fait que les formalités de l'engagement et du rôle d'équipage ont été abrogées. Ce fait a d'ailleurs donné lieu à des modifications dans quantité de dispositions reprises de la loi du 5 juin 1928. Au paragraphe 3, il est stipulé que si le navire devait faire naufrage pour quelque raison que ce soit, ce titre continue à s'appliquer aux membres d'équipage jusqu'au moment de leur retour en Belgique ou dans le pays d'embarquement. Cela est nécessaire parce que le capitaine doit pouvoir donner les commandements nécessaires même après le naufrage du bateau concernant par ex. les opérations de sauvetage ou le rapatriement de l'équipage.

En ce qui concerne les définitions des diverses catégories de ces personnes embarquées soumises aux règles, il est renvoyé aux dispositions générales en début du code (cf. art. I.5). La notion de capitaine a été remplacée, conformément au cadre de notions de l'Ébauche de Code belge de la Navigation et vu notamment l'extension du champ d'application de ce titre en comparaison avec la loi du 5 juin 1928, par la notion générale de commandant. La définition obsolète d'officiers de la loi du 5 juin 1928 a été omise. Une définition de passagers clandestins a été ajoutée. Les définitions des notions « à l'étranger », « ports étrangers », « Royaume » et « eaux ou ports du Royaume » ont été omises parce qu'elles ne faisaient que conforter le sens traditionnel de ces notions. Des mentions du « Royaume » ont été remplacées au fil du texte de loi par des renvois à la Belgique. Les définitions concernées

étaient à l'époque insérées à la loi du 5 juin 1928 pour préciser si les dispositions s'appliquaient ou non à la colonie[7]. Ceci n'est plus nécessaire actuellement.

Les articles 7 et 8 de la loi du 5 juin 1928 n'ont pas dû être repris parce qu'ils répètent purement les principes du Code pénal.

Des dispositions pénales particulières de la loi du 5 juin 1928, seules les dispositions d'interdiction, auparavant contenues de façon implicite dans les dispositions pénales, ont été reprises au titre 3. Les sanctions prescrites ont été traitées, conformément à la structure de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, dans le Livre 7 relatif à l'application.

Les légendes des articles avec les dispositions d'interdiction sont une reproduction simplifiée du contenu de ces articles. La description des infractions concernées se trouve exclusivement dans la disposition même et n'est donc aucunement réduite par les légendes quelque peu simplifiées.

L'article 9 de la loi du 5 juin 1928, relative aux transgressions disciplinaires de navigation, a été en grande partie repris dans l'article II.3.10 proposé ici. La définition des diverses transgressions disciplinaires a été légèrement modernisée et rationalisée. Par analogie à la Loi relative à la circulation routière, les stupéfiants et les drogues ont été ajoutés à la définition des transgressions en matière d'alcool. La définition trop large et pouvant donc causer une insécurité juridique "tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère" a été supprimée[8].

Les dispositions qui correspondent aux articles 11 et 12 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.11 et II.7.34 de l'Ébauche) ont été quelque peu modernisées ; alors qu'elles avaient uniquement trait à l'ébriété auparavant, on a aussi ajouté un état similaire à la suite de la consommation de stupéfiants et de médicaments.

Le fait d'amener à bord ou depuis bord des objets ou substances qui peuvent être saisis et le fait d'avoir sur soi de tels objets ou substances à bord sont interdits et réprimés, si ceci peut entraîner des coûts au navire. Dans ce contexte, il faut non seulement penser aux stupéfiants ou hallucinogènes, mais aussi aux objets interdits comme l'ivoire brut ou les animaux exotiques protégés et, dans certains pays, aux boissons alcoolisées. Le commandant doit saisir ces substances ou objets pour les remettre à l'autorité compétente dans les premiers ports. L'article 17 de la loi du 5 juin 1928 l'autorisait à jeter ces substances par-dessus bord, mais un problème de preuve se posait alors en cas de poursuites ultérieures. C'est pourquoi il est établi que le commandant doit détenir en lieu sûr ces affaires.

Dans les dispositions qui correspondent aux articles 17 et 18 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.15 et II.3.16 de l'Ébauche), les notions de propriétaire de navire et d'armateur sont employées conformément aux définitions générales dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation (voir art. I.4). L'intérêt protégé dans ces articles consiste à éviter des frais ou un autre obstacle pour le propriétaire de navire et l'armateur.

---

[7] *Doc. Parl.,* Sénat 1926-27, n° 153, 2.

[8] Daarmee wordt een aanbeveling uit de rechtsleer gevolgd: zie Libert, H., "Het maritieme arbeidsrecht na een hopelijk spoedige wederinvlagging", in X., *Liber Amicorum Roger Roland*, Gent, Larcier, 2003, (319), 326, nr. 7.

L'article 24 de la loi du 5 juin 1928 a été reformulé pour faire correspondre la disposition à la Loi du contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (art. II.3.20 de l'Ébauche). Ce qui est interdit et punissable, n'est pas tant la rupture du contrat de travail, qui est une question contractuelle réglementée par la Loi précitée du contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007, mais bien le fait que le commandant quitte son navire de façon illégitime alors que son contrat de travail est encore en cours.

L'article 27 de la loi du 5 juin 1928 a été repris à toutes fins utiles. L'article 26 s'applique à toutes les personnes embarquées, notion dans laquelle étaient déjà compris les officiers selon les définitions. Une confirmation expresse que la règle s'applique aussi aux officiers a été reprise dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation dans la disposition correspondant à l'article 26 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.21 de l'Ébauche).

L'article 41 de la loi du 5 juin 1928 a été légèrement reformulé (art. II.3.29 de l'Ébauche), comme adaptation aux définitions de l'Ébauche de Code belge de la Navigation : le « propriétaire » devient le « propriétaire de navire ».

L'article 43 de la loi du 5 juin 1928 a constitué l'exécution dans le droit interne de la convention n° 9 concernant le placement des marins, adoptée le 10 juillet 1920 par l'OIT, devenue obsolète. Entre-temps, le placement des marins à but lucratif n'est plus interdit, et il existe des normes pour réguler les services d'embauche et de placement particuliers pour les gens de mer. L'interdiction et la répression de ces activités ne doivent par conséquent pas être maintenues.

Par le § 2 de l'article 44 modifié de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.30, § 3, de l'Ébauche), le passage sous silence de la présence de passagers clandestin est également interdit et punissable (par le livre relatif à l'application).

Les dispositions relatives au traitement des passagers clandestins, qui n'ont pas le caractère d'une disposition d'interdiction, ont été transférées vers un titre 4 distinct, sur les passagers clandestins. Tel est notamment le cas avec l'article 44, § 4, de la loi du 5 juin 1928, qui a directement été adapté à la Norme 4.5.1 de la version en vigueur de l'Annexe à la Convention de Londres du 9 avril 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) (art. II.3.53). Cette modification correspond en outre à l'Annexe à la Résolution de l'OMI MSC.312(88) du 2 décembre 2010 (les « Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases »). Comme exposé par le manuel explicatif accompagnant la convention, les législateurs nationaux ont la liberté de donner exécution à la norme correspondante. L'emploi de passagers clandestins (généralement non formés) entraîne la plupart du temps des risques d'accidents et est également peu intéressant pour l'exploitant de navire. Par ailleurs, la Norme évoquée de la Convention FAL n'empêche pas le passager clandestin d'effectuer du travail sur base volontaire.

L'article 45 de la loi du 5 juin 1928 a été amélioré sur le plan rédactionnel (art. II.3.54 de l'Ébauche). Est également mentionnée au § 1er de l'article 45 modifié l'autorité étrangère locale. Cette mention vaut évidemment sans préjudice de la réglementation en vigueur sur place. Dans la disposition correspondant à l'article 45, § 2, alinéa 2, le renvoi à la Convention de Bruxelles sur les passagers clandestins du 10 décembre 1957 a été supprimé parce que, plus d'un demi-siècle plus tard, cette convention n'est pas encore entrée en vigueur à l'échelle

internationale et que tel ne sera probablement plus jamais le cas. En conséquence, cette convention n'offre pas de base pertinente en vue de la sélection d'un port de débarquement.

Est explicitement mentionné au § 1er de l'article 45*bis* modifié le droit du propriétaire de navire de répercuter les coûts assumés sur l'État dont le passager clandestin est ressortissant (art. II.3.55, § 1er, de l'Ébauche). Ce droit est reconnu par la Convention du 10 octobre 1957 sur les passagers clandestins (certes non entrée en vigueur). Il n'est pas à exclure que ce droit puisse également être exercé à l'égard d'États non parties à la Convention.

Bien que certains soient plus partisans d'un tel ajout, il n'a jusqu'à présent pas été ajouté à la disposition correspondant à l'article 46 (art. II.3.31 et II.3.56 de l'Ébauche) de règles de procédure par lesquelles la police de la navigation oblige le passager clandestin sans autorisation de débarquement à signifier une décision qu'il/elle peut ensuite attaquer en justice. Si des évolutions internationales venaient à l'imposer, des modifications peuvent être apportées par la suite en ce sens à la législation sur les passagers clandestins. Aux Pays-Bas également, cette matière est réglementée dans la législation sur les passagers clandestins. En ce qui concerne la Belgique, il faut souligner la proposition d'établir un Code de l'immigration.

L'article 47 de la loi du 5 juin 1928 a été légèrement reformulé, notamment parce que la formalité du dérôlement en 2007 a été abrogée (art. II.3.32 et II.3.33 de l'Ébauche).

Les articles 52 à 54 de la loi du 5 juin 1928 n'ont pas été repris, parce que ces dispositions chevauchent en partie les prescriptions dans les titres sur la sécurité des navires et sur la réglementation de la navigation et les sanctions correspondantes, et ne relèvent plus des matières fédérales pour la partie restante. Les règles de police sur le trafic sur les voies navigables belges, dont la violation a été rendue punissable par ces articles, relèvent depuis la Sixième réforme de l'État des compétences régionales, et la répression du non-respect de la réglementation régionale relève également de la compétence des Régions en vertu de l'article 11 de la Loi spéciale de réformes institutionnelles. L'article 54, qui a étendu l'application des articles 52 et 53 au pilote se rendant coupable des infractions qui y sont décrites, peut être omis étant donné que les titres sur la sécurité des navires et sur la réglementation de la navigation comprennent systématiquement une prise de sanction générale, adressée à quiconque enfreindrait leurs dispositions et leurs arrêtés d'exécution. Aucune justification n'a été trouvée pour conserver une base aux poursuites pénales belges pour une pure violation des réglementations étrangères sur la navigation.

L'article 57 de la loi du 5 juin 1928, concernant la destruction, la détérioration, le déplacement ou l'arrachement des balises, feux ou bouées ou de tous autres engins servant à la sécurité de la navigation, a été omis parce que le règlement des suites, y compris la prise de sanction, de tels faits relève de la compétence des Régions sur les voies navigables et leurs dépendances et concernant les services de signalisation en provenance et à destination des ports. Le placement de balises en mer relève également de la compétence régionale. Ceci est confirmé à l'article 6, § 1er, X, deuxième alinéa de la Loi spéciale de réformes institutionnelles.

Dans les dispositions correspondant à l'article 59 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.40 à II.3.42 de l'Ébauche), la dernière subordonnée a été omise. L'interdiction et la répression d'infractions « aux prescriptions légales et réglementaires maritimes ne faisant pas l'objet de sanctions spéciales » semblent déjà trop générales pour pouvoir passer l'épreuve du principe de légalité du droit pénal. La disposition relative aux violations des articles 61, 63 et 64 de la Loi

maritime a fait l'objet d'une profonde adaptation. Le maintien de la sanction du non-respect de l'article 63 de la Loi maritime est inapproprié, de par les dispositions spécifiques qui prévoient déjà elles-mêmes des sanctions à l'obligation d'avoir à bord des documents de bord (voir les art. II.1.9, § 1, II.1.27 et II. 1.45, § 2, et en ce qui concerne les sanctions, les art. II.7.15, § 1, II.7.17, 1° et II.7.20, 2°)[9]. Les obligations du capitaine d'être présent en personne dans certaines circonstances ou dans certaines eaux de navigation, selon les prescriptions de l'article 64 de la Loi maritime, n'ont pas été reprises en tant que telles dans la partie de droit privé de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Si une telle obligation devait s'appliquer, elle est censée découler de la norme générale de la bonne navigation[10]. L'article 61 de la Loi maritime, portant règlement concernant le journal de bord, n'a pas été repris dans la partie de droit privé de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Bien que ces obligations servaient au départ des intérêts privés, elles ont actuellement un caractère clairement de droit public[11]. Les obligations spécifiques et prescriptions détaillées peuvent être reprises dans des arrêtés royaux[12]. L'interdiction et la répression d'infractions ont été conservées dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, comme une disposition à part entière au lieu d'un renvoi à la Loi maritime. Exception faite de la correction d'un renvoi erroné à l'article 61 au lieu de 60 et du remplacement du renvoi aux articles « 988 et 998 » par « 988 à 998 », la répression de la violation des articles 59, 60, 86, 87, 988 et 998 du Code civil a été maintenue de façon inchangée.

Dans la disposition correspondant à l'article 61 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.44 de l'Ébauche), la notion de livret de marin a été remplacée par livre de marin, de sorte que la disposition a désormais été ajustée à la Loi du contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

La disposition correspondant à l'article 65 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.47 de l'Ébauche) a fait l'objet d'une profonde modification, les articles obsolètes de la Loi maritime auxquels cet article renvoyait n'ayant pas été repris dans la partie de droit privé de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Seules l'interdiction et la répression de la vente du navire sans autorisation ont été conservées.

La disposition correspondant à l'article 67, premier alinéa, de la loi du 5 juin 1928 (art. II.3.50, premier alinéa de l'Ébauche) n'est plus non plus déclarée s'appliquer aux pilotes. Dans la mesure où la disposition réglementait le mode d'exécution des tâches de pilotage, elle pouvait en effet être réputée concerner une matière régionale.

L'article 84, deuxième alinéa, et les articles 85 et 86 de la loi du 5 juin 1928 n'ont pas été repris. Ils concernaient en effet la retenue de salaire ou de traitement, une sanction disciplinaire remplacée par une amende (voir ci-dessous).

Titre 4 – Passagers clandestins

Comme déjà commenté ci-dessus, ce Titre comprend les dispositions sur les passagers clandestins qui n'ont pas le caractère d'une disposition d'interdiction. Les dispositions d'interdiction se trouvent au titre précédent. Les dispositions reprises ici du Code disciplinaire et pénal ont été actualisées comme indiqué ci-dessus.

---

[9] Voir aussi Livre bleu 5, 98, n° 5.105.
[10] Voir Livre bleu 5, 145, n° 5.186.
[11] Voir Livre bleu 5, 96, n° 5.103.
[12] Cf. les art. 152 et suivants du Règlement sur l'inspection maritime.

LIVRE 4 – TRAFIC MARITIME

Titre 1 – Dispositions générales

Dans la mesure où il relève, conformément aux règles de droit international en vigueur, de la compétence de la Belgique, et sans préjudice de la validité des règles de droit international et de droit de l'Union applicables, le trafic maritime dans les espaces marins est réglementé dans ce livre.

Le paragraphe 2 de l'article II.4.1 précise que les dispositions reprises ici ne portent pas atteinte aux règles légales spéciales réglementant le régime juridique des divers espaces marins. Il est en outre convenu qu'il ne doit en aucun cas être fait préjudice des dispositions de la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique. Ces dispositions ne sont pas reprises dans le code, car elles ont plutôt trait à la protection du patrimoine qu'à la navigation.

Titre 2 – Réglementation sur la navigation

Ont été traitées dans ce titre les dispositions 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.

L'article 1er de la loi précitée, qui contient purement l'approbation de la convention, n'a pas été repris. Les lois d'approbation des conventions ne sont pas reprises dans le Code belge de la Navigation. Elles restent extérieures à la codification, mais conservent bien évidemment leur effet.

Les paragraphes 1 à 3 de l'article 2 de la loi du 24 novembre 1975 n'ont pas été repris, mais ont été traités (et précisés), étant donné qu'ils chevauchent l'objet des dispositions de la loi du 18 février 1969, dans les dispositions concernant l'exécution de traités et d'actes internationaux, reprises dans la première partie du Code belge de la Navigation.

Le paragraphe 4 de l'article 2 de la loi du 24 novembre 1975 a été exclusivement repris dans la mesure où la disposition a trait à la mer territoriale. Depuis la Sixième réforme de l'État, les Régions ont la compétence de réglementer la police et la navigation dans les eaux belges attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer.

Les dispositions de l'article 3 de la loi du 24 novembre 1975 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Titre 3 – Accueil des navires ayant besoin d'assistance

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

Titre 4 – Enlèvement des épaves

Le dégagement des épaves est actuellement réglementé au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime. Ce régime est également connu sous le nom de « Loi sur les épaves ».

Depuis la Sixième réforme de l'État, non seulement les « voies navigables et leurs attenances », « le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques » et les « ports et leurs attenances », mais aussi « les règles de police de la navigation sur les voies navigables » relèvent des compétences régionales. Il s'ensuit que l'enlèvement des épaves dans les eaux intérieures ne relève plus des compétences fédérales.

Le 18 mai 2007, la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (Convention WRC de l'OMI) a été signée. Par cette convention, il a été porté assentiment à la Loi du XX XXXXX 2016. Cette convention est en soi d'application dans la zone économique exclusive des parties à la Convention, mais peut aussi s'appliquer à la mer territoriale sur la base d'une décision nationale. La Belgique n'a pour le moment pas choisi de procéder de la sorte, et une telle extension n'est pas non plus prévue dans le Code belge de la Navigation, essentiellement parce que la Loi existante sur les épaves développe mieux les compétences de l'autorité. L'État riverain exerce d'ailleurs une souveraineté en vertu de la Convention de droit maritime des NU sur la mer territoriale et dispose par conséquent d'une base juridique de droit international suffisante pour un régime national pour la suppression des épaves comme dans le chapitre V existant de la loi précitée du 11 avril 1989.

Les règles et compétences d'autorité établies par la Convention WRC sont considérées comme de nature mixte dans le cadre de la répartition des compétences dans la structure de l'État fédérale. Par conséquent, l'implémentation de la convention dans le droit national ne se passera pas exclusivement par les dispositions légales devant être reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

En conséquence des principes de base susmentionnés, les nouvelles règles proposées ici comprennent deux volets : un sur l'enlèvement des épaves et d'autres choses dans la mer territoriale, et un sur l'enlèvement des épaves et d'autres choses dans la zone économique exclusive.

Chapitre 1 – Mer territoriale

Dans les dispositions qui correspondent à la Loi sur les épaves, l'« autorité » ne peut plus être définie comme « l'autorité publique ou son délégué désigné dans le règlement de police ou de navigation de la voie navigable, du port ou de la mer territoriale » (art. 12, 3° L. 11 avril 1989). Non seulement les dispositions ne s'étendent plus, comme exposé, aux voies navigables et ports, mais le champ d'application des dispositions de la Loi sur les épaves a également été étendu à la zone économique exclusive par 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[13] ; dans la zone économique exclusive, aucun règlement préventif de police ou de navigation dans le droit interne n'est d'application. Par conséquent, il a été opté pour l'instauration d'une nouvelle définition plus générale de la notion d'autorité. En conséquence, dans la disposition de l'Ébauche qui correspond au § 1er de l'article 17 de la loi

[13] *Doc. Parl.,* Chambre 1997-98, n° 1695/1, 2, 6 et 47.

du 11 avril 1989 (voir art. II.4.12 de l'Ébauche), le renvoi aux « règlements de police ou de navigation visés à l'article 12, 3° » a également été supprimé.

Dans la disposition correspondant à l'article 14, premier alinéa, de la loi du 11 avril 1989 (art. II.4.15, § 1er, dernier alinéa de l'Ébauche), il a été précisé pour le bon ordre que la possibilité de l'autorité de prendre des mesures d'office ne porte pas atteinte à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire. Il va de soi que l'obligation d'enlèvement des propriétaires par l'intervention d'office de l'autorité ne cesse pas. Il s'agissait également déjà de la seule interprétation sérieusement défendable sous la loi du 11 avril 1989.

Dans la disposition correspondant à l'article 14, troisième alinéa, de la loi du 11 avril 1989 (art. II.4.15, § 2, de l'Ébauche), pour la disposition du mode de publication de l'arrêté de l'autorité à prendre des mesures d'office, le renvoi au règlement de police applicable a été omis. Dans l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, le mode de publication d'un tel arrêté n'est pas stipulé. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il est stipulé que l'arrêté est publié « de façon appropriée ». Cela confère à l'autorité compétente la possibilité de choisir le mode de publication en fonction des circonstances concrètes. Voilà qui correspond parfaitement à l'alinéa suivant, qui stipule que cette publication peut être omise « dans les cas d'urgence jugés comme tels par l'autorité ».

L'article 16 de la loi du 11 avril 1989 a été repris sous une forme légèrement adaptée (art. II.4.17 de l'Ébauche)

L'article 17 de la loi du 11 avril 1989 a également été conservé sous une forme légèrement adaptée (art. II.4.18 de l'Ébauche). Cela crée la possibilité pour l'autorité de saisir l'épave, les engins ou les objets immergés et, le cas échéant, de les vendre en vue de couvrir les frais générés.

Les dispositions de l'article 17, § 5, de la loi du 11 avril 1989 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

L'article 18 de la loi du 11 avril 1989, qui comprend une limitation de responsabilité à l'avantage du propriétaire de navire, n'a pas été repris. L'article 10 de la Convention WRC, qui bien qu'il ne s'applique pas en soi à la mer territoriale, stipule que la Convention ne porte pas atteinte au droit de limitation de responsabilité du propriétaire de navire enregistré, notamment sur la base de la Convention LLMC. La Convention LLMC permet que les États retiennent des créances en lien avec le dégagement des épaves (au sens large) à l'application des règles générales en matière de limitation de responsabilité par l'émission d'une réserve. La Belgique a procédé de la sorte, mais a en même temps introduit un régime de limitation distinct au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime. Ce régime permet au propriétaire de navire de constituer un fonds séparé, auquel s'appliquent des montants de limitation différents de ceux du régime général de la Convention LLMC.

Le régime de limitation belge relatif au dégagement des épaves n'est plus approprié.

Tout d'abord, des montants de limitation spécifiques qui y sont repris pour le dégagement des épaves étaient plus faibles que les montants entre-temps majorés de manière répétée du régime général de responsabilité. Cela lèse les autorités concernées sur le plan financier et

n'est d'ailleurs pas un encouragement à traiter les navires à risque de façon proactive. En outre, il a été établi que certains abris peuvent entraîner des coûts particulièrement élevés. Ainsi, le coût de l'abri du bateau de croisière du Costa Concordia le long de la côte italienne s'élèverait, dit-on, à environ 1,5 milliard d'euros.

La législation des États dans cette matière est loin de pouvoir être qualifiée d'uniforme. L'Allemagne possède un système qui prévoit pour le dégagement des épaves la constitution d'un fonds séparé, calculé selon les règles de dommages aux biens et destiné uniquement aux coûts de dégagement des épaves (§ 612 de l'Handelsgesetzbuch revu). Cela correspond par essence aussi à ce que stipule la législation néerlandaise (art. 8:755.1 du Code civil). La France a également émis une réserve (certes ambiguë) dans le cadre de la Convention LLMC et à la suite de la jurisprudence de la Cour de cassation française (arrêt du 11 juillet 2006), il est à présent clair qu'aucune limitation de responsabilité ne s'applique au dégagement des épaves. Le Royaume-Uni n'admet pas non plus une telle limitation. À la suite du Merchant Shipping Act 1995 (paragraphe 3 de la Part II du Schedule 7), une telle limitation pourrait seulement être introduite après la constitution d'un fonds qui offrirait une compensation aux autorités portuaires. Ceci n'a pas eu lieu et n'est pas non plus à l'horizon. Le Luxembourg n'a formulé aucune réserve par rapport au dégagement des épaves dans le cadre de la Convention LLM, probablement parce que toute l'hypothèse n'est pas pertinente dans ce pays. Le Japon est un autre pays ne permettant pas de limitation. La constatation principale est que deux de nos pays voisins connaissent un fonds de limitation distinct pour le dégagement des épaves, et deux autres excluent toute limitation.

Contrairement à ce que le législateur belge a envisagé en 1989, le régime de limitation (éventuel) concernant le dégagement des épaves n'a plus d'impact sur la position concurrentielle des ports. Dans la bonne pratique d'assurance actuelle, les coûts de dégagement des épaves sont en effet compris dans la couverture P&I standard dont tous les armateurs bona fide disposent. Cette couverture est suffisamment élevée pour couvrir les coûts réels de l'enlèvement d'une épave et dépasse largement les limites de la Convention LLMC.

De plus, l'existence d'une limitation de la responsabilité a donné lieu à de l'incertitude concernant l'obligation primaire du propriétaire de dégager l'épave. Il est en outre injuste de donner le droit à un propriétaire qui n'enlève pas son épave, alors que ceci est exigé, de limiter sa responsabilité pour les frais si l'autorité enlève d'office l'épave, alors qu'un propriétaire qui enlève lui-même l'épave assumerait le coût total. La responsabilité illimitée n'empêche par ailleurs pas que le propriétaire de navire répercute les coûts de l'enlèvement des épaves sur celui qui a provoqué l'accident.

Pour les raisons mentionnées ci-dessus, il n'est donc plus justifié de conserver la limitation.

Chapitre 2 – Zone économique exclusive

Ont été incorporées dans ce chapitre les dispositions de la Convention WRC.

Cette décision a été prise pour trois raisons :
1° la Convention WRC décrit les compétences de l'autorité, qui doivent être détaillées dans des dispositions nationales plus précises ;
2° plusieurs dispositions de la convention incitent expressément les parties à la Convention à prendre des dispositions législatives ;

3° bien que les règles relatives à la responsabilité puissent être réputées avoir effet immédiat, il est souhaitable, à la lumière de l'adoption d'une option générale relative aux règles conventionnelles de droit privé (auxquelles la Convention WRC est d'ailleurs étroitement liée et auxquelles il renvoie à divers endroits), d'intégrer également ces dispositions au code (voir le Livre bleu 1 correspondant).

Les dispositions du chapitre 1 sont toutefois également applicables aux engins et objets immergés dans la zone économique exclusive qui ne proviennent pas d'un navire et qui représentent un danger direct ou indirect pour le milieu marin (art. II.4.33). Un engin ou objet immergé peut, par sa localisation, entraîner un danger pour la sécurité du navire et un risque de pollution. La Convention des NU sur le droit de la mer offre une base juridique de droit international pour l'intervention de l'État riverain dans sa zone économique exclusive pour prévenir la pollution du milieu marin.

Titre 5 – Enquête sur les accidents de navigation

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Les dispositions de l'article 34 de la loi du 2 juin 2012 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

À la lumière d'un arrêt de la Cour constitutionnelle, un certain nombre de modifications ont été en outre transférées aux articles 3, 14/1, 15, 15/1, 16 et 34/1.

LIVRE 5 – SÛRETÉ

Ont été traitées dans ce livre les dispositions de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime.

Titre 1 – Sûreté maritime

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime.

Les dispositions des articles 25, 26 à 28 de la loi du 5 février 2007 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Titre 2 – Piraterie

Ont été traitées dans ce titre les dispositions principales de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

Ont été traitées dans le Livre relatif à l'application une partie des dispositions de l'article 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, les dispositions des articles 5, 5/1 et 6 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, ainsi que les dispositions des articles 2 et 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

L'article II.5.26, § 3, vise des faits commis ailleurs qu'en pleine mer et comparables à des délits de piraterie, comme les vols à main armée. À ce propos, il faut renvoyer aux résolutions 1816, 1838, 1846 et 1851 du Conseil de sécurité des Nations unies qui ont respectivement été adoptées le 2 juin, le 7 octobre, les 2 et 16 décembre 2008 et qui ont condamné aussi bien les « actes de piraterie » que les « vols à main armée » commis en pleine mer et dans les eaux territoriales de la Somalie. La disposition légale a été corrigée, afin de couvrir l'hypothèse d'une décision du Conseil de sécurité ou de l'accord de l'État riverain pour justifier une action impérative autrement qu'en pleine mer.

L'article II.5.27, § 1er, introduit une interdiction générale de commettre la piraterie.

Titre 3 – Recours à des entreprises de sécurité maritime

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime.

L'article II.5.29 précise que les dispositions de ce livre ne portent pas atteinte à la validité (du chapitre IIIter) de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, portant « Dispositions particulières relatives aux entreprises de sécurité maritime ». Ces dispositions n'ont pas été reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation parce qu'elles n'ont pas pour pur objectif de réglementer la navigation, mais renferment également une importante composante d'accès à une partie du marché des services de garde et de sécurité. Elles correspondent étroitement aux autres dispositions de la loi sur la sécurité privée et particulière, et contiennent divers renvois croisés à ces dispositions. Il est donc souhaitable de conserver ces dispositions dans la loi réglementant la sécurité privée et particulière.

Il n'y pas lieu de conserver la disposition transitoire reprise à l'article 31 de la loi du 16 janvier 2013, qui devait permettre un recours à une entreprise de sécurité maritime dans l'attente de l'entrée en vigueur des arrêtés prévus au chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. Les arrêtés d'exécution visés ont en effet été adoptés et sont entrés en vigueur depuis lors.

LIVRE 6 – MILIEU MARIN

Ont été traitées dans ce livre les dispositions de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires (la « Loi MARPOL »).

L'article II.6.3, § 2 précise que les dispositions de ce livre ne portent pas atteinte à la validité 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.

N'a pas été repris l'article 28 de la loi du 6 avril 1995, concernant l'examen des événements survenus à un navire qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge ou de la zone économique exclusive belge, dans l'optique de formuler des recommandations sur la façon dont ils peuvent les prévenir à l'avenir. Cette compétence, qui a été transférée au Conseil d'enquête maritime, correspond en effet parfaitement aux tâches de l'OFEAN abordées ci-dessus.

Les dispositions des articles 13 à 27 et des articles 29 à 35 de la loi du 6 avril 1995 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

L'article 38 de la loi du 6 avril 1995 n'a pas été repris parce que l'autorisation au Roi qu'il contient fait désormais partie des dispositions d'autorisation plus générales concernant l'exécution de traités et d'actes internationaux, qui ont été reprises dans la première partie du Code belge de la Navigation.

LIVRE 7 – APPLICATION

Titre 1 – Sanctions

Les dispositions existantes concernant la sanction des infractions aux lois et arrêtés d'exécution dans le domaine de la navigation sont disparates et manquent de coordination. Les sanctions sont incohérentes et inéquitables ; ainsi, des infractions inégales sont parfois sanctionnées d'une même peine et des infractions similaires sont punies par une sanction très différente. D'où le besoin d'une profonde uniformisation des sanctions, obligeant également la prise en considération du recours à des sanctions administratives, soit exclusivement, soit comme alternative à la prise de sanctions pénales, en raison de la simplification de la procédure et de l'augmentation potentielle du degré de poursuite.

Dans le cadre de cette réforme, on a pu puiser profondément dans l'expérience acquise au cours du développement du Code pénal social. Dans ce contexte, on a aussi travaillé avec un nombre limité de niveaux de sanctions en fonction de la gravité de l'infraction. Le niveau le plus bas est exclusivement sanctionné sur le pain administratif. Les niveaux suivants sont punis sur le plan pénal, mais peuvent, si le Ministère public décide de ne pas entamer de poursuites, être encore sanctionnés d'une amende administrative. Plus le niveau de la peine (et la gravité du délit) est élevé, plus les risques sont élevés que le Ministère public entame des poursuites judiciaires. Il se peut donc que les amendes administratives des plus hauts niveaux soient peu appliquées. Elles restent malgré tout une option de repli.

De plus, les diverses sanctions des différentes lois reprises dans les première et deuxième parties du Code belge de la Navigation ont été reprises dans ce titre de l'Ébauche, la mesure pénale ayant été adaptée à la suite de l'uniformisation des sanctions commentée ci-dessus.

À l'article II.7.66, 2°, qui repose sur l'article 45*bis*, § 4, de la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime », une prise de sanctions a été explicitement reprise concernant le départ nonobstant un ajournement par la police de la navigation du départ d'un navire jusqu'au moment où une caution est fournie pour les frais d'entretien, de renvoi ou de rapatriement d'un passager clandestin.

Les peines prescrites aux articles II.7.69 et II.7.70 donnent exécution à la Convention WRC. Les dispositions établissent la juridiction extraterritoriale belge pour les infractions dans des zones exclusives étrangères par des navires battant pavillon belge.

L'article 22*bis*, § 1er, de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale contenait une prise de sanctions des « infractions aux dispositions des arrêtés pris en exécution du chapitre III ». Le texte de loi ne permettait pas de déduire immédiatement les délits exactement visés. L'historique de loi apprend que le projet de loi pertinent contenait à l'origine une prise de sanctions des infractions aux règlements pris visées à l'article 21*bis* de cette loi, ainsi que le défaut d'exécuter les mesures de police prises en

vertu de l'article 18,5° de cette loi » ; l'article 21*bis* contenait ainsi une autorisation de fixer des règles plus détaillées concernant le contrôle des frontières le long de la frontière maritime, et l'article 18, 5° décrivait une partie de la police des eaux comme suit :

> *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.*

Le Conseil d'État a critiqué la disposition élaborée sur la base du principe de légalité des peines, et a établi que les mesures de police administrative qui peuvent être prises doivent être décrites avec précision dans la loi élaborée ou dans un arrêté royal établi en vue de son exécution[14]. Dans le projet de loi proprement dit, la disposition a déjà été adaptée en une prise de sanctions des « infractions aux dispositions du chapitre III et aux dispositions des arrêtés pris en exécution de ce même chapitre », et un amendement a ensuite été adopté, qui comprenait le texte de loi actuel. L'amendement a été motivé comme suit :

> *Ce sont les infractions aux dispositions prises en exécution du chapitre III de la loi qui doivent être sanctionnées et, en particulier, celles qui seront prises en exécution de l'article 21bis nouveau. Le chapitre III en tant que tel ne comporte pas d'infraction*[15].

Outre des infractions aux arrêtés en exécution de l'article 21*bis*, des infractions à l'article 14 semblent également entrer en considération pour la prise de sanctions. Comme il ressort de l'historique de loi, tel n'était toutefois pas l'objectif de l'article22*bis*, § 1er. Pour le reste, le chapitre III de la loi du 3 mai 1999 réglemente seulement les tâches et compétences du Contrôle de la navigation et de la police de la navigation.

Pour favoriser la compréhensibilité, la disposition de l'article 22*bis*, § 1er, de la loi du 3 mai 1999 a été reprise sous une forme modifiée (art. II.7.78, § 1 de l'Ébauche). Les infractions visées sont à présent précisées dans le texte de loi.

Titre 2 – Constatation des infractions

Ce titre comprend des dispositions légales structurées de façon logique, et considérablement mieux encadrées par rapport à la législation existante en relation avec la constatation des infractions au Code belge de la Navigation.

Ont notamment été traitées dans ce titre les dispositions ayant trait à la navigation de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Il s'agit tout d'abord des dispositions sur le Contrôle de la navigation, service spécialisé au sein de l'administration publique qui assure le contrôle administratif et technique des navires de mer, notamment dans le domaine des prescriptions maritimes, la prévention de la pollution et les prescriptions d'équipage. Les personnes du Contrôle de la navigation chargées de la surveillance sont appelées contrôleurs de la navigation (voir art. I.2 et le commentaire déjà donné dans ce contexte ci-dessus).

---

[14] *Doc. Parl.,* Chambre 2003-04, n° 1245/1, 8 et 12-13.
[15] *Doc. Parl.,* Chambre 2003-04, n° 1245/2, 1.

Cela concerne ensuite des dispositions sur la police des eaux. La police des eaux a trait aux tâches policières réelles, et est exercée par une partie de la police fédérale, à savoir la police de la navigation. Bien que cette partie des tâches de la police fédérale ne traite pas exclusivement de la navigation, force est de constater que l'exercice des compétences policières par rapport aux navires constitue de loin la part majeure de la police des eaux. Il est donc justifié que la matière soit reprise dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

La compétence du Contrôle de la navigation pour l'enrôlement et le dérôlement ainsi que la création de rôles d'équipage n'a pas été reprise à l'article II.7.81, étant donné que ces formalités ont déjà été supprimées en 2007 et ont été remplacées par l'obligation d'envoyer un exemplaire du contrat de travail au Contrôle de la navigation. La réception de ce contrat de travail a été par conséquent inscrite comme nouvelle compétence du Contrôle de la navigation. A également été ajouté expressément à la liste des compétences du Contrôle de la navigation, le contrôle du respect des dispositions légales ou réglementaires en matière de prévention de la pollution.

La description des compétences du Contrôle de la navigation a par ailleurs été étendue à quantité de compétences de surveillance plus spécifiques qui étaient reprises çà et là dans la législation existante.

La prescription contenue à l'article 14 de la loi du 3 mai 1999 – à savoir l'obligation des capitaines et bateliers de présenter au Contrôle de la navigation tous les documents légaux réglementaires qu'ils doivent avoir à bord – semble correspondre à bien des égards aux lois et règlements qui imposent eux-mêmes l'obligation d'avoir les documents visés à bord[16], ou éventuellement au règlement de police applicable à certaines voies navigables[17]. La constatation des règlements de police axés sur la navigation doit être considérée comme une matière régionale, du moins en ce qui concerne les eaux intérieures, depuis 2014 en vertu de l'article 6, § 1er, X, 10°, de la Loi spéciale de réformes institutionnelles. Force est toutefois de constater que l'on ne retrouve pas dans tous les cas une telle prescription dans les lois matérielles et les règlements de police[18]. Pour éviter des lacunes dans la réglementation, et pour préserver la possibilité d'application, le contenu de la prescription a tout de même été reprise de la loi du 3 mai 1999 (art. II.7.89, § 8 de l'Ébauche).

Ont par ailleurs été reprises dans ce titre des dispositions exposant en détail les compétences des contrôleurs de la navigation. Pour ces dispositions, on s'est inspiré du livre 1 du Code pénal social récemment développé, clairement structuré et convivial. Ces dispositions ont été reprises *mutatis mutandis*, et complétées des dispositions pertinentes issues de diverses lois thématiques reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Ont également été reprises dans ce titre des dispositions sur d'autres surveillants que le Contrôle de la Navigation et la Police de la navigation (commandants, agents consulaires, etc.). Ces dispositions ont été soit reprises de diverses lois thématiques dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, soit élaborées dans le cadre de l'implémentation d'une récente

---

[16] Voir par ex. l'art. 13, § 2, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, l'art. 8 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires et l'art. 11, § 2, de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires.

[17] Voir art. 1.10 du Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume.

[18] Voir par ex. l'Arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge (le « Règlement du littoral »), où une telle disposition fait défaut, et ceci contrairement au Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume.

réglementation internationale ou européenne. Enfin, une autorisation générale a été accordée au Roi pour charger d'autres agents de tâches de surveillance et d'application.

Dans la disposition correspondant à l'article 5 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.7.129), la protection du milieu marin a été ajoutée comme objectif de l'autorité exercée par le capitaine. De plus, la formulation de la disposition a été quelque peu modernisée et précisée. Conformément à la motivation ci-dessus, la possibilité de privation de liberté a été explicitement mentionnée.

Ont été reprises à l'article II.7.131 les dispositions de la loi du 30 mars 1891 concernant l'arrestation, à bord de navires belges, des individus poursuivis ou condamnés par la Justice belge. Les dispositions ont une portée générale. Elles ne concernent pas exclusivement l'arrestation ou la détention du chef de délits de navigation ou d'infractions à la réglementation sur la navigation. En raison de leur importance pour le secteur de la navigation, elles sont malgré tout reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Les dispositions légales ont été profondément revues pour être modernisées et précisées en termes de contenu.

L'article II.7.137 accorde à plusieurs catégories des membres du personnel de l'autorité des compétences spéciales de détection et de constatation en lien avec des infractions aux dispositions des articles II.4.19 à II.4.33 du Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution. Cette disposition doit être considérée à la lumière de l'implémentation de la Convention WRC.

Ont été apportées à l'article II.7.138 un certain nombre de modifications par rapport aux dispositions de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, et ceci à la suite d'une mise en demeure de la commission européenne. On étend ainsi le nombre de personnes chargées de la surveillance du respect du règlement (CE) n° 725/2004, ainsi que des dispositions légales et arrêtés d'exécution repris ici. Cela permet une meilleure répartition de la charge de travail, et favorise le fait que ces personnes puissent garantir la sécurité des navires au sein de leurs tâches et compétences respectives. À ce titre, les contrôleurs de la navigation ont été spécifiquement désignés à l'article II.7.81 pour la surveillance à bord des navires et la surveillance aux installations portuaires.

L'article 32, premier alinéa, 3°, de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires n'a pas été repris. Au sein de la répartition des compétences actuelle, il ne revient en effet plus, strictement parlant, à l'autorité fédérale de réglementer les tâches des capitaines portuaires. Comme le Conseil d'État l'a jugé dans son arrêt n° 116.016, l'organisation du service du capitaine portuaire est une compétence régionale.

Titre 3 – Poursuite des infractions

Ont été reprises dans ce titre les dispositions relatives aux poursuites pénales et administratives des infractions. Pour ces dispositions, on s'est également inspiré du livre 1 du Code pénal social récemment développé. La possibilité de poursuivre des infractions de façon administrative, soit exclusivement, soit comme alternative à la prise de sanctions pénales, a été généralisée.

Outre des dispositions générales sur la poursuite des infractions, ont été reprises pour la poursuite de certains types d'infractions des dispositions spéciales et complémentaires, issues des diverses lois thématiques reprises dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Elles

concernent la poursuite des délits de navigation, la poursuite de la piraterie et la poursuite des délits relatifs au milieu marin.

Comme déjà évoqué plus haut, ont été traitées dans le Livre relatif à l'application, les dispositions des articles 73 et suivants de la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime », dans la mesure où elles avaient trait au délit de navigation.

Dans la disposition correspondant à l'article 74 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.7.163 de l'Ébauche), la compétence résiduelle est transférée aux tribunaux pénaux d'Anvers à défaut de tout autre port d'attache territorial. La grande familiarité des tribunaux d'Anvers avec les affaires maritimes justifie ce choix.

Les articles 77, 78 et 79 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.7.130, §§ 1 à 3 de l'Ébauche) ont été légèrement reformulés sans apporter de nuance de sens.

Dans la disposition correspondant à l'article 81 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.7.130, § 5 de l'Ébauche), il a été précisé que les procès-verbaux sont remis au procureur du Roi du port d'attache du navire. Auparavant, il n'était pas précisé à quel procureur ces documents devaient être envoyés. Quelques autres reformulations légères ne visent pas de modification de sens.

Dans la disposition correspondant à l'article 82 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.7.130, § 6 de l'Ébauche), le renvoi à « l'agent compétent » a été omis, étant donné qu'il n'a pas été précisé de quelque manière que ce soit de quel agent il était question.

La terminologie de l'article 83 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.7.166 de l'Ébauche) a été adaptée aux définitions de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Dans la disposition correspondant à l'article 87 de la loi du 5 juin 1928 (art. II.7.164 de l'Ébauche), le renvoi à l'article 21 du titre précédent du code d'instruction criminelle a été omis parce qu'il n'offrait aucune valeur ajoutée.

Dans la disposition correspondant à l'article 2, § 5, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire (art. II.7.135, § 5 de l'Ébauche), il a été stipulé, concernant la durée de validité d'un ordre d'arrestation provisoire d'une personne privée de sa liberté en raison d'actes de piraterie, que la validité s'étend à vingt-quatre heures et au plus tard un mois suivant le débarquement du détenu sur le territoire du Royaume. Auparavant, il était question de vingt-quatre heures suivant l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume, ce qui pouvait être une trop courte durée si le navire avec lequel il a été introduit dans le Royaume devait accuser du retard avant l'arrivée dans le port, mais déjà dans les eaux intérieures.

Titre 4 – Le Conseil d'enquête maritime

Ont été traitées dans ce titre, les dispositions de la loi du 30 juillet 1926 « instituant un conseil d'enquête maritime ». La loi a fait l'objet d'une profonde modernisation en 2004. Les adaptations ont par conséquent été conservées dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Toutefois, les dispositions ont été adaptées à l'orthographe et à la terminologie contemporaines.

La répression des fautes de discipline en matière de navigation (jusqu'à présent réglementée dans la loi du 5 juin 1928 « portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ») a été ajoutée à la compétence du Conseil d'enquête maritime. Tout le régime disciplinaire maritime est ainsi réuni de façon schématique. Vu notamment l'augmentation des possibilités de communication et le soin accordé aux droits de la défense, il a été généralement vu comme obsolète d'octroyer au capitaine (ou au consul) la compétence de décider des sanctions disciplinaires. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, on opte pour le transfert de la procédure en matière de discipline au Conseil d'enquête maritime, permettant d'offrir toutes les garanties d'une procédure devant un collège juridictionnel. Étant donné que la compétence, même pour les fautes de discipline ordinaires commises par des membres d'équipage bas dans la hiérarchie ou par des passagers, relève désormais du Conseil d'enquête maritime, il n'est plus défendable de réglementer les fautes de discipline ordinaires dans des dispositions distinctes, telles que traitées par le passé dans le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

La disposition correspondant à l'article 1 de la loi du 30 juillet 1926 (art. II.7.172. de l'Ébauche) a été adapté. La tâche consistant à détecter et constater les causes des accidents de navigation qui impliquent les navires de mer belges, en vue de formuler des recommandations pour éviter des accidents à l'avenir, est désormais exercée par l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN). Cette tâche ne figure donc plus dans la description des tâches du Conseil d'enquête. Par ailleurs, il existe peu de risque d'interférence entre les enquêtes de l'OFEAN et les procédures du Conseil d'enquête maritime. Par rapport à l'OFEAN, il est en effet expressément stipulé que les rapports de l'OFEAN et recommandations en matière de sécurité ne peuvent être utilisés comme preuves dans une procédure judiciaire, disciplinaire ou civile, et aucune clause des recommandations de sécurité ne définit la responsabilité d'un accident de navigation ou d'un incident ou encore n'attribue les fautes.

Les autres tâches sont clairement énumérées : cela concerne d'une part la compétence disciplinaire sur les membres d'équipage des navires de mer belges et la répression des fautes de discipline en matière de navigation *sensu stricto*, et d'autre part les autres tâches que le Code belge de la Navigation et d'autres lois transfèrent au Conseil d'enquête.

La disposition correspondant à l'article 2 de la loi du 30 juillet 1926 (art. II.7.173. de l'Ébauche) a été adaptée à la compétence plus large que le Conseil d'enquête maritime remplira à l'avenir. Le conseil ne sera en effet plus seulement compétent pour la discipline à l'égard des plus hauts officiers, mais sera dorénavant aussi compétent dans le cadre des poursuites disciplinaires sur des membres d'équipage plus bas dans la hiérarchie et sur les passagers.

L'article 6 de la loi du 5 juin 1928, dans lequel ont été déterminées en général les sanctions possibles pour ces transgressions, a été repris à l'article II.3.7.2. Par souci de cohérence, cette disposition a été reprise dans le Titre concernant les sanctions. La privation de liberté par voie de sanction disciplinaire, qui était dans la loi du 5 janvier 1928 la seule sanction disciplinaire vis-à-vis des passagers, est difficile à justifier selon les normes contemporaines. La retenue de salaire ou de traitement, qui était en principe la sanction disciplinaire à l'égard des membres d'équipage dans la loi du 5 janvier 1928, a été jugée par la doctrine comme potentiellement contradictoire avec la CEDH[19]. Par conséquent, dans l'Ébauche de Code belge de la

[19] Voir Libert, H., "Het maritieme arbeidsrecht na een hopelijk spoedige wederinvlagging", dans X., *Liber Amicorum Roger Roland*, Gand, Larcier, 2003, (319), 326-327, n° 8.

Navigation, on opte de façon uniforme pour l'imposition d'amendes comme peine pour les fautes de discipline en matière de navigation. Les fautes de discipline en matière de navigation sont des transgressions moins graves que les délits et crimes maritimes, les peines applicables étant par conséquent moins lourdes[20]. Outre des amendes, l'avertissement, la sommation, la suspension ou le retrait de diplômes ou licences restent également des sanctions disciplinaires. Ces mesures peuvent être combinées avec une amende (tel que stipulé auparavant à l'article 7 de la loi du 30 juillet 1926). Seules des amendes peuvent être imposées aux passagers.

Si le navire, les personnes embarquées ou la cargaison ont été mis en danger, l'amende minimale est augmentée. Une augmentation similaire de la sanction minimale figurait également dans la loi du 5 juin 1928, mais concernait les cas dans lesquels des transgressions déterminées en mer étaient commises. La raison sous-jacente était également que le navire s'expose alors à de plus grands risques[21]. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, le danger est directement inscrit comme critère.

L'article 5 de la loi du 30 juillet 1926 a été privé d'un certain nombre de dispositions superflues et allant de soi (art. II.7.173, § 2 de l'Ébauche).

L'article 13, troisième alinéa, de la loi du 30 juillet 1926 a été actualisé, avec un renvoi au « Ministre » défini à l'art. I.2 (art. II.7.179, § 3 de l'Ébauche).

L'article 16, sixième alinéa, de la loi du 30 juillet 1926 a été actualisé sur le plan linguistique. Le renvoi au Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime a été supprimé (art. II.7.182, §8 de l'Ébauche).

L'article 17 de la loi du 30 juillet 1926 a fait l'objet d'une profonde modernisation (art. II.7.189 et II.7.190 de l'Ébauche). Il stipule dorénavant que si l'autorité compétente dresse un procès-verbal sur des faits qui relèvent de la compétence du Conseil d'enquête, il faut envoyer une transcription au Commissaire de l'État. Cette autorité compétente sera en pratique soit la Police de la Navigation, soit le Contrôle de la Navigation. On crée pour le Commissaire de l'État la possibilité de demander des renseignements complémentaires à l'autorité verbalisante.

Des adaptations terminologiques ont été apportées aux articles 18 et 19 de la loi du 30 juillet 1926 (art. II.7.183 de l'Ébauche).

Ont été reprises avant les dispositions sur la procédure les dispositions de l'article 76 de la loi du 5 juin 1928, de façon profondément retravaillée à la lumière du fait que les sanctions disciplinaires sont décidées par le Conseil d'enquête maritime. Outre une mention dans le journal de bord, le commandant dresse un procès-verbal des faits, qui est ensuite envoyé par l'entremise du propriétaire de navire ou de l'armateur au Conseil d'enquête. Le commandant et l'intéressé sont convoqués en vue d'une audition par le Conseil d'enquête.

L'article 36, deuxième alinéa, de la loi du 30 juillet 1926 a été actualisé (art. II.7.201, § 2 de l'Ébauche).

---

[20] Il faut veiller à ce que les amendes pénales, contrairement aux amendes disciplinaires, soient majorées des décimes additionnels. Dans l'état actuel de la législation, elles sont multipliées par six, en vertu de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales.

[21] *Doc. Parl.,* Sénat 1925-26, n° 237, 4.

La formulation de l'article 39, § 2, de la loi du 30 juillet 1926 a été simplifiée, sans apporter de modifications au contenu (art. II.7.203, § 2 de l'Ébauche).

Des adaptations terminologiques ont été apportées à l'article 44 de la loi du 30 juillet 1926 (art. II.7.206, §§ 1 et 2 de l'Ébauche).

L'article II.7.207 concerne la prescription. La prescription des fautes de discipline en matière de navigation, comme précédemment mentionné dans la loi du 5 juin 1928, a été portée de six à douze mois, à la lumière de la nouvelle procédure par laquelle la peine n'est plus imposée par le commandant, le consul ou le Contrôle de la Navigation, mais par le Conseil d'enquête maritime. Ce délai de douze mois était déjà prévu à l'article 46 de la loi du 30 juillet 1926. La prescription des sanctions disciplinaires, qui est uniquement pertinente à l'égard des amendes imposées, est restée d'un an. La disposition correspondante a été transférée depuis l'article 87 de la loi du 5 juin 1928.

À l'article 54 de la loi du 30 juillet 1926, le renvoi à la « langue flamande » a été remplacé par la « langue néerlandaise » (art. II.7.208 de l'Ébauche).

Les dispositions de l'article 21, troisième alinéa, de l'article 25, deuxième et troisième alinéas, et des articles 47 à 52 de la loi du 30 juillet 1926 ont été traitées dans le Livre relatif à l'application.

Titre 5 – L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Sont insérées dans ce titre, de nouvelles dispositions légales en vue de l'implémentation de certaines dispositions 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. Un nombre plutôt limité d'aspects sont transférés au droit national par ce règlement. Les dispositions proposées concrétisent ceci.

Titre 6 – Le Conseil des prises

Ont été intégrées dans ce titre les dispositions retravaillées de la loi organique du Conseil des prises du 26 août 1919. La prise implique le pillage de navires marchands ou de cargaison ennemis par un État belligérant en mer ou dans des ports. Des règles de droit international s'appliquent en la matière, qui supposent que le transfert de propriété après examen de la validité de la prise est renforcé par un organisme juridique. Dans plusieurs pays, un conseil des prises spécifique a été créé à cet effet. Même si le Conseil des prises belge n'a été actif que peu de temps après sa constitution et que le conseil des prises des siècles précédents a connu une application considérablement plus pratique, on a choisi de ne pas abroger le régime légal et de le reprendre au contraire dans le Code belge de la Navigation. À l'issue de la Deuxième Guerre mondiale, une réinstallation du Conseil des prises belges a été envisagée. Ailleurs, des prises ont continué à émerger dans des situations de guerre récentes (notamment durant la guerre du Golfe de 1990-91). De plus, les principes du conseil des prises ont été reconfirmés dans diverses codifications (certes non contraignantes) des principes du droit maritime en temps de guerre, aussi bien sur le plan international (voir notamment le San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea de 1994) que sur le plan national (notamment dans le Manuel de 1992 relatif au droit humanitaire international

applicable dans les conflits armés du Ministère fédéral de la défense d'Allemagne). La doctrine internationale confirme que les règles internationales du conseil des prises ont conservé leur validité. Par conséquent, il ne faut pas exclure une application future de la procédure de prise et il est souhaitable de conserver la base légale à cet effet.

Outre un rafraîchissement rédactionnel et technique en matière de législation, le régime légal existant a subi les modifications suivantes :
- il est maintenant expressément mentionné que le Conseil des prises applique dans le cadre de son jugement des règles du droit international, étant donné que la loi actuelle ne définit aucune condition de validité nationale pour la prise et qu'il n'est pas non plus indiqué d'inscrire de telles conditions dans la loi ;
- il est expressément fixé que la prise peut également avoir lieu dans les eaux intérieures (comme des ports) ;
- conformément à d'autres mesures de centralisation de la jurisprudence maritime spécialisée à Anvers, le Conseil des prises (d'ailleurs établi dès le départ à Anvers) est lié sur le plan institutionnel à la Cour d'appel d'Anvers qui a vu le jour entre-temps, et la possibilité d'appel est pour cette raison également remplacée par un pourvoi en cassation ;
- tous les avocats autorisés à exercer leur profession en Belgique peuvent également agir devant le Conseil des prises ;
- le président du Conseil des prises statue sur le reporting des déclarations de témoins et d'experts ;
- les règles relatives aux frais encourus par les parties pour leur défense et aux frais du Conseil des prises sont remplacées par le fait de déclarer applicables les règles générales en matière d'indemnités de procédure dans des affaires civiles ;
- le renvoi au privilège maritime pour les frais de surveillance et de maintien est omis, la pertinence pratique n'étant plus de mise.

PREMIÈRE PARTIE – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Art. I.1. Sources de droit maritime

§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, il faut entendre par:

1° « la Convention AFS » : la convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, conclue à Londres le 5 octobre 2001, et approuvée par la loi du 16 février 2009 ;

2° « la Convention BUNKER » : la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Londres le 23 mars 2001 et à laquelle la loi du 12 juillet 2009 a porté assentiment ;

3° « la Convention BWM » : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, conclue à Londres le 13 février 2004 et à laquelle la loi du XXXXXXX a porté assentiment ;

4° « 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, conclue à Strasbourg le 9 septembre 1996 et approuvée par la loi du 19 juin 2008 ;

5° « la Convention CLC » : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, avec Annexes, conclue 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, et à laquelle la loi du 10 août 1998 a porté assentiment ;

6° « 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 ;

7° « la Convention CSC » : la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, avec Annexes, conclue à Genève le 2 décembre 1972 et approuvée par la loi du 20 août 1981 ;

8° « la Convention FUND » : 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, conclue à Londres le 27 novembre 1992 et à laquelle la loi du 10 août 1998 a porté assentiment ;

9° « le Protocole FUND 2003 »: le Protocole de Londres de 2003 à la Convention FUND, conclu à Londres le 16 mai 2003 et auquel la loi du 6 octobre 2005 a porté assentiment ;

10° « la Convention HNS » : 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, conclue à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres du 30 avril 2010 ;

11° « la Convention de l'OMI » : la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, avec Annexes, conclue à Genève le 6 mars 1948 et approuvée par la loi du 26 juin 1951 ;

12° « la Convention INTERVENTION » : la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée par la loi du 29 juillet 1971 ;

13° « le Protocole INTERVENTION » : le Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, conclu à Londres le 2 novembre 1973 et approuvé par la loi du 6 août 1982 ;
14° « la Convention LC » : la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, conclue à Londres le 13 novembre 1972 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984 ;
15° « le Protocole LC » : le Protocole à la Convention LC, approuvé par la loi du 21 juin 2004 ;
16° « la Convention LL » : la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, conclue à Londres le 5 avril 1966 et approuvée par la loi du 27 décembre 1968 ;
17° « le Protocole LL 1988 » : le Protocole de 1988 à la Convention LL, conclu à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007 ;
18° « la Convention LLMC » : la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue 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, à laquelle la loi du 10 septembre 2009 a porté assentiment ;
19° « la Convention MARPOL » : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, conclue à Londres le 2 novembre 1973 et approuvée par la loi du 17 janvier 1984 ;
20° « le Protocole MARPOL 1978 » : le Protocole de 1978 à la Convention MARPOL, approuvé par la loi du 17 janvier 1984 ;
21° « le Protocole MARPOL 1997 » : le Protocole de 1997 à la Convention MARPOL tel que modifié par le Protocole MARPOL 1978, conclu à Londres le 26 septembre 1997 et approuvé par la loi du 15 juin 2004 ;
22° « la Convention MLC » : la Convention du travail maritime, 2006, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail lors de sa 94ème session, et à laquelle la loi du 17 août 2013 a porté assentiment ;
23° la « Convention PAL » : la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, conclue à Londres le 1er novembre 2002 et à laquelle la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment ;
24° « la Convention SAR » : la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, avec Annexe, conclue à Hambourg le 27 avril 1979 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984 ;
25° « la Convention SFV » : la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, avec Annexe, conclue à Torremolinos le 2 avril 1977, approuvée par la loi du 16 août 1982 et modifiée par le Protocole de 1993 et l'Accord du Cap de 2012 ;
26° « la Convention SOLAS » : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, conclue à Londres le 1er novembre 1974 et approuvée par la loi du 10 août 1979 ;
27° « le Protocole SOLAS 1978 » : le Protocole de 1978 à la Convention SOLAS, conclu à Londres le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 10 août 1979 ;
28° « le Protocole SOLAS 1988 » : le Protocole de 1988 à la Convention SOLAS tel que modifié par le Protocole SOLAS 1978, conclu à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007 ;
29° « la Convention SRC » : la Convention de Hong Kong pour le recyclage des navires, conclue à Hong Kong le 15 mai 2009 et à laquelle la loi du XXXXXXXXX a porté assentiment ;
30° « la Convention STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, conclue à Londres le 7 juillet 1978 et approuvée par la loi du 16 août 1982 ;

31° « 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, conclue à Londres le 7 juillet 1995 et XXXXXXX ;
32° « la Convention TMC » : la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, conclue à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975 ;
33° « la Convention des NU sur le droit de la mer » : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 et à laquelle la loi du 18 juin 1998 a porté assentiment ;
34° « la Convention WRC » : la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, conclue à Nairobi le 18 mai 2007 et à laquelle la loi du XXXXXXXX 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, il faut entendre 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 qui sont à la base de la règlementation en matière de navigation et qui sont internationalement reconnus ;

Art. I.2. Autorités
Dans le présent code, il faut entendre par :
1° « OMI » : l'Organisation maritime internationale, créée en vertu de la Convention de l'OMI ;
2° « le Ministre » : le ministre compétent pour les Affaires maritimes et la navigation ;
3° « le SPF Mobilité et Transports » : le Service public fédéral Mobilité et Transports ou la partie de l'autorité fédérale visée pour les affaires maritimes et la navigation désigné(e) en tant que tel(le) par le Roi ;
4° « le Registre belge des Bâtiments » : le service de la direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports chargé de l'enregistrement des navires, de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et de la publication des droits commerciaux sur les bateaux, ou la partie de l'autorité fédérale désignée comme telle par le Roi ;
5° « le Contrôle de la Navigation » : le service de la direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports chargé en particulier des compétences d'exécution et d'application fixés dans le présent code, ou la partie de l'autorité fédérale désignée comme telle par le Roi ;
6° « les contrôleurs de la navigation » : les agents du Contrôle de la Navigation chargés d'une ou plusieurs tâches d'exécution et d'application par le Roi ;
7° « l'autorité sanctionnée » : le service du directorat générale Navigation du SPF Mobilité et Transports et les agents qui en font partie chargés par le Roi de l'imposition des amendes administratives décrites dans le présent code, ou la partie de l'autorité fédérale et ses agents désignés comme tels par le Roi ;
8° « la Police de la Navigation » : l'autorité de la Police fédérale chargée de la police des eaux.

Art. I.3. Bâtiments
§ 1er. Dans le présent code, il faut entendre par :
1° « bâtiment » : tout engin, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans tirant 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 et 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, sur ou sous les eaux publiques ;
3° « eaux publiques » : toutes les eaux qui, conformément aux règlements applicables, sont ouvertes à la circulation publique, quel que soit l'espace maritime auquel elles appartiennent ;
4° « aéroglisseur » : tout bâtiment 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 ;
5° « 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 ;
6° « 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 amerrissage, sa circulation à la surface ou son stationnement, à l'exception des aéroglisseurs ;
7° « 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 ;
8° « navire de mer » : tout bâtiment qui dispose ou doit disposer d'une lettre de mer, 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 bâtiment qui, eu égard à sa construction, est destiné à être utilisé dans les eaux maritimes ou qui, à un quelconque moment pertinent pour la matière concernée, est utilisé effectivement dans les eaux maritimes ;
9° « eaux maritimes » : pour l'application des dispositions du point 8 : toutes les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la mer ;
10° « bateau d'intérieur » : tout bâtiment qui n'est pas un navire de mer ;
11° « éléments du bâtiment » : tout ce qui fait partie du bâtiment, 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 bâtiment 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 ;
12° « accessoires du bâtiment » : les biens de consommation se trouvant à bord qui sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du bâtiment, ainsi que les choses, à l'exclusion des éléments du bâtiment, 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 doivent être reconnus comme tels en raison de leur forme ; ou
c) ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du bâtiment ;
13° « à bord » : sur ou dans le navire, et ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre ;
14° « bâtiment belge » et « navire de mer belge » : respectivement, un bâtiment et un navire de mer autorisé à battre pavillon belge ;
15° « bâtiment étranger » et « navire de mer étranger » : respectivement, un bâtiment et navire de mer autorisé à battre pavillon d'un autre État que la Belgique ;
16° « navire public belge » : un navire ou bateau public dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge ;
17° « navire de souveraineté belge » : un navire ou bateau 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 ou de sécurité ;

18° « navire public étranger » : un navire ou bateau appartenant à un État étranger ou exploité ou affrété par lui ;
19° « navire de souveraineté étranger » : un navire de guerre, yacht d'État, navire de surveillance, bateau-hôpital, navire auxiliaire, navire de ravitaillement et autre bâtiment 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.
§ 2. Les définitions visées au paragraphe 1er, 11° et 12°, valent également vis-à-vis des bâtiments en construction.
§ 3. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :
1° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme bâtiments des choses qui conformément au paragraphe 1er ne constituent pas des bâtiments ;
2° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires de mer des bâtiments 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 d'intérieur des bâtiments qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des bateaux d'intérieur ;
4° soustraire les bâtiments, navires de mer et bateaux d'intérieur qu'Il désigne à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution ;
5° définir les éléments et les accessoires de tous les bâtiments, navires de mer, bateaux d'intérieur ou bâtiments en construction, ou de certains d'entre eux, de manière plus précise ou, si nécessaire en vue de l'application des dispositions qu'Il désigne, de manière dérogatoire.

Art. I.4. Armateurs
Dans le présent code, il faut entendre par :
1° « propriétaire du navire » : le propriétaire du navire enregistré ou immatriculé ou, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, 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° « usager de navires » : 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 à temps et des parties impliquées dans ou ayant certains droits sous un contrat de transport ;
5° « copropriétaire de navire » : tout propriétaire d'un navire en copropriété de navire ;
6° « part de navire » : la plus petite part d'une copropriété de navire appartenant à un copropriétaire de navire.

Art. I.5. Personnes embarquées
§ 1er. Dans le présent code, il faut entendre par :
1° « commandant » : toute personne à qui le commandement du navire ou bateau a été confié ou qui exerce en fait le 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 » : tout travailleur lié par un contrat de travail maritime ou fluvial ;

4° « contrat de travail maritime ou fluvial » : le contrat de travail par lequel un travailleur s'engage à effectuer du travail à bord d'un navire ou bateau de navigation intérieure ;
5° « équipage » et « membres d'équipage » : tous les hommes d'équipage ;
6° « marin » : tout homme d'équipage, à l'exclusion des officiers ;
7° « passager » : toute personne qui se trouve à bord d'un navire sans faire partie de l'équipage ;
8° « passager clandestin » : toute personne qui n'est pas membre d'équipage ou passager et qui se trouve sans autorisation du commandant à bord d'un bateau ;
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° soustraire les contrats de travail maritimes ou fluviaux particuliers, hommes d'équipage, commandants ou capitaines qu'Il désigne à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution ;
2° définir les notions de contrat de travail maritime ou fluvial, d'homme d'équipage, de commandant et de capitaine, de manière plus précise ou, si nécessaire en vue de l'application des dispositions qu'Il désigne, de manière dérogatoire.

Chapitre 2 – Sources

Art. I.6. Autre réglementation
§ 1er. Le présent code s'applique sans préjudice du droit contraignant aux échelles supranationale et internationale.
§ 2. Le présent code s'applique sans préjudice de la législation protégeant le consommateur.

Art. I.7. Publication des codes techniques 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 textes des codes techniques qui ont été adoptés par l'OMI et auxquels renvoient les conventions maritimes de l'OMI sont publiés au moyen d'un communiqué en français et en néerlandais au Moniteur belge qui fait mention de l'adoption par l'OMI du code technique concerné, sans que le texte du code technique concerné soit reproduit.
Pour l'application du premier alinéa, il faut entendre 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 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 communiqués au Moniteur Belge visés au paragraphe 1er mentionnent de quelle façon la version intégrale des normes internationales concernées peut être consultée.

Art. I.8. Publication des modifications aux conventions et codes 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 maritimes de l'OMI et des codes techniques auxquels renvoient les conventions maritimes de l'OMI sont publiées au moyen d'un communiqué en français et en néerlandais au Moniteur belge qui fait mention de l'adoption par l'OMI 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 29 de la Convention LL ;
2° les modifications adoptées sur la base de l'article 18 de la Convention TMC ;

3° les modifications adoptées sur la base des articles 9 et 10 de la Convention CSC ;
4° 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 ;
5° 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 ;
6° les modifications adoptées sur la base de l'article XII de la Convention STCW ;
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 AFS ;
9° les modifications à l'annexe à la Convention SFV adoptées sur la base de l'article 11 du Protocole de 1993 à cette Convention ;
10° les modifications à l'annexe de la Convention BWM adoptées sur la base de l'article 19 de cette Convention ;
11° les modifications à l'annexe de la Convention SRC adoptées sur la base de l'article 18 de cette Convention ;
12° les modifications adoptées sur la base de l'article 10 de la Convention STCW-F ;
Pour l'application du premier alinéa, il faut entendre 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 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 communiqués au Moniteur Belge visés au paragraphe 1er mentionnent de quelle façon la version intégrale des normes internationales concernées peut être consultée.

Art. I.9. Exécution de conventions et d'actes internationaux
§ 1er. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres et dans les limites des compétences fédérales, 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 selon les conventions.
Le Roi est autorisé, le cas échéant, à mettre en vigueur les modifications susceptibles d'être apportées aux conventions ou à leurs annexes et aux résolutions adoptées par l'OMI.
§ 2. Les arrêtés royaux pris en exécution du paragraphe 1er peuvent impliquer la modification et l'abrogation de dispositions légales.
§ 3. Cette section 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. I.10. Usages et principes généraux du droit de la navigation
§ 1er. Les usages et principes généraux du droit de la navigation sont des sources particulières de droit maritime.
§ 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.

Article I.11. Interprétation
Dans le cadre de l'interprétation du présent code, il est tenu compte des contrats réglementés par celui-ci et d'autres notions, règles et contrats de droit maritime :
1° l'autonomie du droit maritime ;
2° l'importance de l'uniformité internationale.

DEUXIÈME PARTIE – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION

LIVRE 1 – BÂTIMENTS

Titre 1 – Le Registre belge des Bâtiments

Art. II.1.1. Définitions

§ 1er. Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution correspondants, il faut entendre par :

1° « registres des bâtiments » : le registre des navires de mer, le registre des affrètements à coque nue, le registre des bateaux d'intérieur, 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 sous un numéro spécial dans le registre des navires de mer ;

3° « lettre de mer » : le document faisant apparaître pour le navire y mentionné le droit de battre pavillon belge.

4° « registre d'origine » : le registre de l'État dans lequel le navire 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 est inscrit comme objet d'un affrètement coque nue au nom de l'affréteur coque nue.

6° « enregistrement de l'affrètement coque nue » et « enregistrer l'affrètement coque nue » : respectivement, l'inscription et l'opération d'inscrire un navire au nom de son affréteur coque nue au registre des affrètements coque nue d'un autre État que celui du registre d'origine.

§ 2. Dans toutes les lois et dans tous les arrêtés dans lesquels les termes « immatriculation » et « registre matricule » ou « registre des bâtiments » sont utilisés par rapport aux navires de mer, ces termes doivent être compris dans le sens d'« enregistrement » et de « registre des navires de mer » comme stipulé dans le présent livre.

§ 3. Un bâtiment en construction ou en restauration est considéré comme un bâtiment en vue de l'application du présent livre dès la signature du contrat de construction ou de restauration.

Art. II.1.2. Tâches du Registre belge des Bâtiments

§ 1er. Le Registre belge des Bâtiments a pour tâches :

1° la conservation des registres des bâtiments conformément aux titres 2 et 3 du présent livre ;

2° la publication d'actes, de jugements et d'exigences concernant des bâtiments, conformément au titre 4 du livre 1 de la troisième partie du présent code.

§ 2. Les tâches du Registre belge des Bâtiments sont exercées par les agents désignés à cet effet dans la direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports.

À la tête du Registre belge des Bâtiments se trouve le conservateur des registres des bâtiments.

§ 3. Le Roi peut fixer les modalités de conservation des registres des bâtiments ainsi que l'organisation et le fonctionnement du Registre belge des Bâtiments.

Art. II.1.3. Registre de dépôts

Dans le registre de dépôts sont constatés, par numéros d'ordre et à mesure qu'ils s'effectuent :

1° le dépôt de pièces présentées à fin d'enregistrement ou de modification d'enregistrement des navires ;

2° le dépôt à fin d'inscription d'actes, de jugements et de demandes visés aux articles III.131 et III.132.

Chaque feuillet du registre de dépôts est coté et paraphé par un fonctionnaire du Registre belge des Bâtiments.

Le registre est arrêté chaque jour.
Après utilisation complète du registre, le fonctionnaire du Registre belge des Bâtiments en effectue, sans déplacement, un double. Le Ministre détermine la manière dont est effectué ce double. Il détermine le lieu et le mode de conservation de ce double.

Art. II.1.4. Certificats
§ 1. Sur la base des registres des bâtiments et des documents qu'il conserve, le Registre belge des Bâtiments délivre sur demande des certificats, copies et indications concernant les matières qui ont été confiées à ses soins.
En particulier, le Registre belge des Bâtiments délivre sur demande :
1° des certificats relativement :
a) à l'enregistrement, l'immatriculation ou l'inscription dans le registre des affrètements coque nue ;
b) à la radiation de l'enregistrement, de l'immatriculation ou de l'inscription dans le registre des affrètements coque nue ;
c) au non-enregistrement, à la non-immatriculation ou à la non-inscription dans le registre des affrètements coque nue ;
d) aux inscriptions relatives à des droits sur les navires dans le registre des navires de mer ou sur des bateaux de navigation intérieure dans le registre des bateaux d'intérieur ;
e) à la radiation d'inscriptions grevant les navires et bateaux d'intérieur ;
f) au défaut d'inscriptions grevant les navires ou bateaux d'intérieur ;
g) aux dépôts concernant des navires non enregistrés ou des bateaux d'intérieur non immatriculés ;
2° des copies des actes, déclarations et autres documents déposés dans les archives du Registre belge des Bâtiments.
§ 2. Le Roi peut organiser l'accès électronique aux registres tenus par le Registre belge des Bâtiments, ainsi que la délivrance électronique des certificats et copies visés au paragraphe 1er. Il détermine les prescriptions de forme et de procédure y afférentes.

Art. II.1.5. Procédures électroniques
Le Roi peut organiser :
1° l'accès électronique aux registres tenus par des registres des bâtiments ;
2° l'enregistrement et le dépôt électronique d'actes et autres documents auprès du Registre belge des Bâtiments ;
3° la délivrance électronique par le Registre belge des Bâtiments des certificats, copies et indications visés à l'article II.1.4.

Art. II.1.6. Rétributions
Pour l'accomplissement de formalités, la délivrance de certificats, copies et indications et autres services délivrés par le Registre belge des Bâtiments, une rétribution 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 rétributions et les modalités d'application et de perception de celles-ci.

Art. II.1.7. Exonérations
Le Roi peut dispenser certains navires, parmi lesquels des navires sans équipage, de l'application de dispositions du présent livre désignées par Lui.

Titre 2 – Enregistrement des navires de mer

Art. II.1.8. Pavillon belge

§ 1er. Un navire n'acquiert ou ne conserve le droit de battre pavillon belge que par l'enregistrement.

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

§ 2. Sous réserve des exceptions établies par ou en vertu de la présente loi, les navires enregistrés sont obligés de battre pavillon belge.

Art. II.1.9. Lettre de mer

§ 1er. Le commandant d'un navire 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'une lettre de mer belge.

La lettre de mer doit être conservée à bord et produite à toute réquisition des autorités compétentes.

§ 2. Il est interdit de battre pavillon belge sans être en possession d'une lettre de mer, remise en vertu de ce titre.

§ 3. Le Roi désigne l'autorité compétente pour délivrer ou pour retirer la lettre de mer, détermine les cas de déchéance ou de retrait possible du document ainsi que les obligations liées à sa possession, les redevances dues pour sa délivrance et éventuellement pour la prolongation de la durée de sa validité.

Art. II.1.10. Enregistrement des navires de mer

§ 1er. Le Roi détermine les navires qui doivent ou peuvent être enregistrés ainsi que les conditions auxquelles les navires, leur propriétaire, leur armateur ou leur armateur-gérant doivent préalablement satisfaire à cet effet. Il peut notamment prescrire 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.

§ 2. Le Roi fixe la forme et la teneur de la demande à déposer auprès du Registre belge des Bâtiments en vue de l'enregistrement. Il détermine 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. Il désigne les personnes qui sont tenues ou habilitées à déposer la demande et fixe un délai à cet effet. Il détermine les documents à inscrire au registre.

§ 3. Le Roi détermine les modifications qui doivent être portées à la connaissance du Registre belge des Bâtiments, ainsi que les modalités et le délai d'introduction de la déclaration modificative concernée.

Art. II.1.11. Radiation de l'enregistrement

§ 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 est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter ;

b) dans le cas où l'on est sans nouvelles du navire 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 a été pris par des pirates ou des ennemis, mais qu'il ne sera procédé à une radiation d'office qu'après que le Registre belge des Bâtiments a informé la personne figurant dans le registre comme le propriétaire de l'intention d'une telle radiation et qu'après que cette personne ne se soit pas opposée à cette radiation dans les trente jours suivant la réception de cette notification par courrier recommandé et avec exposé de ses motifs ; en cas

d'opposition exprimée, le Registre belge des Bâtiments peut seulement procéder à une radiation d'office en exposant les motifs de façon détaillée ; de plus, la radiation de l'enregistrement peut uniquement avoir lieu à la condition que ceci n'ait pas de retombées sur l'équipage à bord du navire concerné et que les droits de l'équipage tels que décrits dans la Convention MLC soient garantis.
d) dans le cas où le navire, son propriétaire, son armateur ou son armateur-gérant ne répond plus aux conditions établies en vertu de l'article II.1.10, § 1er.
§ 2. Le Registre belge des Bâtiments ne procède à la radiation qu'après avoir examiné s'il a été satisfait aux conditions légales à cet effet.
§ 3. La radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire et n'affecte 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 belge des Bâtiments et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Registre belge des Bâtiments 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 belge des Bâtiments fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage.

Art. II.1.12. Contrats d'intérêt général
Sans préjudice de l'application de la législation relative aux réquisitions civiles et militaires, le Roi désigne l'autorité habilitée à conclure des contrats, afin de garder ou de mettre sous pavillon belge les navires qui sont indispensables à la protection des intérêts de la population ou de l'armée.

Art. II.1.13. Port d'attache
Le choix du nom et du port d'attache d'un navire dans la demande d'enregistrement ainsi que toute modification de ce choix sont soumis à l'agrément du Registre belge des Bâtiments.
Le capitaine ou patron 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. II.1.14. Nationalité du commandant
Le commandement d'un navire enregistré ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité d'un État membre de l'Union européenne. Le Roi désigne l'autorité qui peut dispenser de cette obligation et fixe les conditions à remplir à cet effet.

Art. II.1.15. Inscription dans un registre des affrètements coque nue étranger
§ 1er. Un navire enregistré ne peut être inscrit dans un registre des affrètements coque nue étranger que si le Registre belge des Bâtiments l'autorise.
À la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le Registre belge des Bâtiments inscrit cette dernière dans le registre des navires 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 belge des Bâtiments.
§ 3. La résiliation de l'affrètement coque nue, pour quelque raison que ce soit, fait renaître l'obligation de battre pavillon belge.

§ 4. Après l'inscription de l'autorisation visée au paragraphe 1er, les inscriptions visées aux articles III.131 et III.132 subsistent. Les nouvelles inscriptions doivent se faire dans le registre des navires.
§ 5. L'autorisation visée au paragraphe 1er n'est donnée que si les conditions suivantes sont remplies :
1° le contrat des affrètements coque nue mentionne que :
a) l'affréteur coque nue ne peut céder le bail ni sous-affréter le navire concerné par un nouvel affrètement coque nue qu'après que le Registre belge des Bâtiments et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable.
b) l'affréteur coque nue ne peut modifier le nom du navire ni inscrire celui-ci sous un autre nom dans le registre des affrètements coque nue qu'après que le Registre belge des Bâtiments l'y a autorisé expressément et au préalable ;
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 des affrètements coque nue ;
3° la législation du pays d'enregistrement de l'affrètement coque nue satisfait aux conditions suivantes :
a) le droit de propriété du navire 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 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 ;
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 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 belge des Bâtiments peut dispenser le demandeur de tout ou partie de cette charge.

Art. II.1.16. Inscription dans le registre des affrètements coque nue belge
§ 1er. Un navire 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.
§ 2. Seule l'inscription au registre des affrètements coque nue accorde au navire 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 II.1.6, II.1.8, II.1.9, II.1.13, II.1.14 et II.7.14 sont applicables au navire concerné pendant la durée de l'affrètement coque nue.
§ 3. Le registre des affrètements coque nue ne peut comporter aucune inscription susceptible de grever le navire. Le droit de propriété du navire 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.

Art. II.1.17. Bâtiments de plaisance
Le Roi fixe les conditions dans lesquelles des lettres de mer sont délivrées pour les bâtiments de plaisance. Il détermine la forme et la teneur de ces documents et règle le statut administratif de ces bateaux. Les articles II.1.6, II.1.8, II.1.9, II.1.13 et II.7.14 sont d'application.

Titre 3 – Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Art. II.1.18. Principe
§ 1er. Tout bateau de navigation intérieure peut être immatriculé sous un numéro spécial à la demande des intéressés par le Registre belge des Bâtiments.
§ 2. Par dérogation à l'article I.3, § 1, 10°, un navire qui dispose d'un certificat attestant qu'il satisfait aux exigences de sécurité pour naviguer sur les eaux intérieures et a été autorisé à naviguer dans une zone délimitée entre l'Escaut occidental et les ports de la côte est considéré comme un bateau de navigation intérieure pour l'application de ce titre.

Art. II.1.19. Demande d'immatriculation
§ 1er. En vue de l'immatriculation d'un bateau de navigation intérieure, les propriétaires font au Registre belge des Bâtiments une demande indiquant :
1° le nom du bateau de navigation intérieure, ses caractéristiques, la nature et la puissance de sa machine propulsive, le port d'attache qui lui a été assigné par les déclarants et, le cas échéant, son numéro d'ordre précédé des lettres initiales de son port d'attache ;
2° l'année et le lieu de la construction, le nom et le domicile du constructeur ;
3° le trafic et les opérations auxquels le bateau de navigation intérieure est ou sera habituellement et principalement affecté ;
4° le propriétaire actuel du bateau de navigation intérieure, à savoir :
a) dans le cas où il s'agit d'une personne physique, ses nom, prénoms, profession, nationalité, ainsi que son domicile et, éventuellement, son domicile élu ;
b) dans le cas où il s'agit d'une personne morale, son nom ou sa dénomination, sa forme juridique, son siège et le lieu de son principal établissement, les lieu et date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité et domicile des fondateurs, des associés, des administrateurs ou des gérants.
§ 2. Si plusieurs personnes physiques ou morales possèdent sur le bateau de navigation intérieure des droits en propriété ou en usufruit, la demande indique la nature et la quotité de ceux-ci et donne pour chacune de ces personnes les indications énumérées au paragraphe 1er.
§ 3. La demande doit être accompagnée des documents suivants :
1° le certificat de nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des personnes morales, propriétaires ou copropriétaires ;
2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, dans le cas où cet acte est sous seing privé, ou une expédition dans le cas où il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique doit être joint et reste déposé au bureau du Registre belge des Bâtiments ;
3° le certificat de jaugeage ainsi qu'un duplicata qui reste déposé au bureau ;
4° le cas échéant, une déclaration de l'autorité compétente de l'État où le bateau de navigation intérieure a été immatriculé ou enregistré en dernier lieu, relative à l'état hypothécaire du bateau et indiquant le dernier propriétaire inscrit.
§ 4. L'immatriculation d'un bateau de navigation intérieure en construction en Belgique a lieu sur la déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le bateau est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété.

La demande contient les indications énumérées au paragraphe 1er, dans la mesure où elles peuvent être fournies. Elle est accompagnée des documents mentionnés au paragraphe 3, 1° et 2°. Dans les trente jours de l'achèvement du bateau de navigation intérieure, les indications sont complétées à la diligence des intéressés et le certificat de jaugeage est produit en même temps qu'un duplicata qui reste déposé au bureau.

Art. II.1.20. Notification de modifications

Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes des paragraphes précédents, la demande et les documents à produire aux fins de l'immatriculation, doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au Registre belge des Bâtiments par les demandeurs. En cas de décès du ou des demandeurs, la susdite obligation incombe aux héritiers ou légataires, le délai des trente jours prenant cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans les dispositions précédentes.
La notification doit être accompagnée d'un document, dressé en double, constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique reste déposé au bureau du Registre belge des Bâtiments.
Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du bateau de navigation intérieure, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accompagnée du certificat de jaugeage constatant ce changement, ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau.

Art. II.1.21. Certificat de jaugeage

§ 1er. Lorsque le bateau de navigation intérieure est immatriculé sur production d'un certificat de jaugeage dressé d'après des règles de jaugeage étrangères, le certificat de jaugeage dressé d'après les prescriptions en vigueur en Belgique, ainsi qu'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau, sont produits au Registre belge des Bâtiments dans l'année qui suit l'immatriculation.
Les modifications résultant du nouveau jaugeage sont inscrites au registre matricule.
§ 2. La mention du numéro sous lequel le bateau de navigation intérieure est immatriculé ainsi que la date de l'immatriculation sont portées par le Registre belge des Bâtiments sur le certificat de jaugeage produit à l'appui de la déclaration.

Art. II.1.22. Radiation

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 par le Registre belge des Bâtiments :
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 par le Registre belge des Bâtiments, dans les cas déterminés par le Roi.
§ 2. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire 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 la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des registres des bâtiments qui y ont fait inscrire une hypothèque ou un exploit de saisie ont été avisés par le Registre belge des Bâtiments de la façon déterminée 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 susvisés.

Art. II.1.23. Registres spéciaux pour certains bateaux de navigation intérieure
Le Roi peut déterminer que d'autres bateaux de navigation désignés par Lui qui ne sont pas utilisés à des fins professionnelles ou commerciales ou qui possèdent de petites dimensions doivent ou peuvent être immatriculés dans un ou plusieurs registres. Dans ce contexte, il peut :
1° déterminer les conditions auxquelles ces bateaux de navigation intérieure, leur propriétaire, leur armateur ou exploitant doivent satisfaire à cet effet au préalable ;
2° réglementer le transfert des indications et la forme des registres créés à cet effet, tout comme la façon dont le registre ou les registres sont gérés.

Titre 4 – Jaugeage des navires

Art. II.1.24. Définitions
§ 1er. Dans ce titre, dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution correspondants, il faut entendre par :
1° « État contractant » : un État partie à la Convention TMC ;
2° « certificat international de jaugeage (1969) » : 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 ou de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires ;
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 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, sans autre disposition, les termes « jauge » ou « tonnage » sont utilisés en lien avec des navires de mer, ces termes doivent être compris respectivement dans le sens de jauge brute et nette.

Art. II.1.25. Application matérielle
§ 1er. Le présent titre et les dispositions du livre 7 qui y ont trait s'appliquent exclusivement aux navires de mer qui sont mis en œuvre ou destinés à des opérations lucratives.
§ 2. Le Roi peut déclarer applicables ce titre et les dispositions du livre 7 qui y ont trait en tout ou en partie à d'autres navires que les navires de mer visés au paragraphe 1er.

Art. II.1.26. Autre réglementation et interprétation
Le présent titre et les dispositions du livre 7 qui y ont trait s'appliquent sans préjudice de la Convention TMC et sont interprétés conformément à celle-ci.

Art. II.1.27. Obligation d'avoir un certificat de jaugeage à bord
Sans préjudice de l'article XXX de la loi d'introduction, un navire de mer belge doit être muni :
- soit d'un certificat international de jaugeage (1969), dans le cas où il présente une longueur égale ou supérieure à 24 m et fait des voyages internationaux ;
- soit d'un certificat national de jaugeage, s'il présente une longueur inférieure à 24 m ou ne fait pas de voyages internationaux.

Art. II.1.28. 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 rétribution.
Le chef du Contrôle de la navigation peut néanmoins demander à l'autorité compétente d'un autre État contractant de déterminer les jauges brute et nette du navire de mer conformément à la Convention TMC et de délivrer un certificat international de jaugeage (1969) à l'usage de ce navire. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

Art. II.1.29. Notification de changements
////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. II.1.30. Fin de la validité des certificats de jaugeage
§ 1er. Un certificat international de jaugeage (1969) 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 (1969) 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, sous réserve des dispositions du paragraphe 3.
§ 3. Dans le cas où un navire de mer passe sous le pavillon d'un autre État contractant, le certificat international de jaugeage (1969) demeure 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 (1969), si cette dernière date est plus rapprochée.
§ 4. 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 que des calculs des jauges correspondants.
§ 5. 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.
§ 6. Les paragraphes 2 à 5 ne sont pas applicables aux navires de mer dont le droit de battre pavillon belge est suspendu conformément à l'article II.1.15, § 1.

Art. II.1.31. Certificat de jaugeage de navires sous pavillon
§ 1er. Le certificat international de jaugeage (1969) 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 (1969), si cette dernière date est plus rapprochée.
§ 2. Un navire de mer pour lequel aucun certificat international de jaugeage (1969) 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 (1969) ou un certificat national de jaugeage selon la distinction mentionnée à l'article II.1.27 .
§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne sont pas applicables aux navires enregistrés dans un autre État qui sont inscrits au registre des affrètements coque nue, conformément à l'article II.1.16.

Art. II.1.32. Déclaration d'un certificat de jaugeage à la demande d'une autorité
Le Contrôle de la navigation est autorisé à donner suite à la demande d'une autorité compétente d'un autre État contractant, de délivrer un certificat international de jaugeage (1969) 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. II.1.33. 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, lorsque le navire de mer entre dans un port belge ou quitte celui-ci, exhiber un certificat de jaugeage valable.
Est considéré comme un certificat de jaugeage valable :
1° le certificat international de jaugeage (1969) ;
2° le certificat national de jaugeage ;
3°le certificat de jaugeage délivré conformément au Règlement général pour le jaugeage des navires, annexé à l'arrêté royal du 2 décembre 1897, ou les règles qui remplacent ce règlement ;
4° tout autre certificat de jaugeage admis par le Contrôle de la navigation.

Art. II.1.34. Inspection par le Contrôle de la navigation
§ 1er. Tout navire de mer belge ou étranger doit se soumettre à l'inspection décidée par le Contrôle de la navigation.
§ 2. L'inspection par le Contrôle de la navigation doit avoir 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 II.1.33, deuxième alinéa ;
2° les caractéristiques principales du navire de mer correspondant aux indications portées sur le certificat de jaugeage se trouvant à bord.
§ 3. L'inspection par le Contrôle de la navigation ne peut entraîner aucun retard pour le navire de mer.
§ 4. 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, le Contrôle de la navigation en informe immédiatement l'État dont le navire de mer bat pavillon.

Art. II.1.35. 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 II.1.33, deuxième alinéa.

Art. II.1.36. 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 rétribution.

§ 2. Pour la délivrance du certificat de jaugeage spécial visé au paragraphe 1er, les jauges sont déterminées par le Contrôle de la navigation conformément aux prescriptions de jaugeage régissant les canaux concernés.

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

§ 3. L'article II.1.29 est applicable dans le cas où le navire est pourvu d'un certificat de jaugeage spécial visé au paragraphe 1er.

Art. II.1.37. 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 chef du Contrôle de la navigation désigne deux membres du personnel qui n'ont pas participé au premier.

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

Art. II.1.38. Rétributions

§ 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 rétribution 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 rétributions et les modalités d'application et de perception de celles-ci, ainsi que les modalités de remboursement des frais engendrés.

§ 2. Sauf dans le cas d'un nouveau jaugeage, tel que visé à l'article II.1.37, alinéa 3, il n'est délivré de certificat de jaugeage que sur la production de la preuve du paiement de la rétribution ou du remboursement des frais.

Art. II.1.39. Arrêtés d'exécution

Le Roi fixe :

1° les modalités de détermination des jauges brute et nette pour la délivrance du certificat international de jaugeage (1969) et du certificat national de jaugeage ;

2° les montants des rétributions visées à l'article II.1.38 ;

3° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat international de jaugeage (1969) et du certificat national de jaugeage ;

4° les modalités de la demande, de la délivrance et du retrait des certificats de jaugeage ;

5° les affranchissements de l'application des dispositions de ce livre désignées par Lui pour les navires qu'Il détermine, parmi lesquels des navires sans équipage.

Titre 5 – Sécurité des navires

Chapitre 1 – Dispositions générales

Art. II.1.40. Définitions

§ 1er. Dans le présent titre, dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution correspondants, il faut entendre par :

1° « bâtiment de plaisance de mer » : tout bâtiment qui, utilisé ou non à des fins lucratives sous quelque forme que ce soit, fait en mer ou est destiné à faire en mer de la navigation de plaisance, à l'exclusion des bâtiments utilisés pour le transport de plus de douze passagers ;

2° « bâtiment de plaisance de navigation non maritime » : tout bâtiment qui, utilisé ou non à des fins lucratives sous quelque forme que ce soit, fait sur les eaux intérieures ou est destiné à faire sur les eaux intérieures de la navigation de plaisance, à l'exclusion des bâtiments utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers ;

3° « eaux maritimes belges » : les eaux de navigation suivantes, telles que délimitées le cas échéant par le Roi :

a) la mer territoriale belge ;

b) les ports du littoral belge ;

c) l'Escaut maritime inférieur ;

d) les ports de l'Escaut maritime inférieur, parmi lesquels le port d'Anvers ;

e) la partie belge du canal de Gand à Terneuzen ;

f) les ports situés sur la partie belge du canal de Gand à Terneuzen, parmi lesquels le port de Gand ;

g) le canal Bruges-Zeebrugge ;

h) le canal Bruges-Ostende ;

4° « eaux intérieures » : les eaux publiques belges qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne font pas partie des eaux maritimes belges ;

§ 2. Pour l'application de ce titre, l'armateur, l'usager du navire, le locataire du navire, l'exploitant du navire et celui qui a en possession le navire sont assimilés au propriétaire du navire.

Art. II.1.41. Application matérielle

Ce titre et les dispositions du livre 7 qui y ont trait s'appliquent exclusivement aux navires de mer qui sont mis en œuvre ou destinés à des opérations lucratives et, lorsque ceci est expressément stipulé, aux bâtiments de plaisance de mer et navigation non maritime.

Art. II.1.42. Autre réglementation et interprétation

§ 1er. Ce titre et les dispositions du livre 7 qui y ont trait s'appliquent sans préjudice 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 et du Protocole SOLAS 1988, et sont interprétés conformément à ceux-ci.

§ 2. Le présent code 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.

Article II.1.43. Traitement des navires d'États non contractants

Lorsqu'un navire de mer bat le pavillon d'un État qui n'est pas partie à un ou plusieurs des actes visés au § 1er de l'article II.1.42, la loi du pays dont le navire de mer bat pavillon est prise comme règle, à condition qu'elle accorde aux navires de mer belges un traitement identique et qu'elle soit reconnue par arrêté royal comme équivalente à la loi belge.

Art. II.1.44. Rétributions
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 rétribution peut être perçue dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'État.
Le Roi détermine le tarif des rétributions et les modalités d'application et de perception de celles-ci.

Chapitre 2 – Exigences de sécurité pour les navires de mer

Art. II.1.45. 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 maritimes belges ou dans les eaux intérieures et aucun navire de mer ne peut prendre la mer à l'étranger sous pavillon belge sans être en état de sécurité.
§ 2. Sans préjudice des articles II.1.46, II.1.47, II.1.55 et II.1.56, aucun navire de mer n'est autorisé à naviguer sous pavillon belge s'il n'est muni du certificat en cours de validité visé à l'article II.1.49 ou II.1.50, ainsi que des certificats en cours de validité visés à l'article II.1.53, 1°.

Art. II.1.46. Régime spécial pour certains caboteurs
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 prorogée, le cas échéant, conformément à l'article II.1.49, § 3, par les contrôleurs de la navigation.
Sans préjudice de l'article II.1.48, le Roi fixe les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation déterminent les limites d'une zone de navigation restreinte.

Art. II.1.47. Régime spécial pour les voyages spéciaux
Les navires de mer qui entreprennent un voyage spécial doivent être munis d'une autorisation de départ délivrée pour la durée et aux conditions fixées par les contrôleurs de la navigation et, à l'étranger, par un fonctionnaire consulaire belge.
L'autorisation de départ n'est délivrée 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 de trois experts de sociétés de classification reconnues, désignés par le fonctionnaire consulaire belge. Une copie de l'autorisation et du rapport est transmise sans délai aux contrôleurs de la navigation.
Les bâtiments ayant à bord une autorisation de départ ne doivent pas être munis d'un certificat de navigabilité.

Art. II.1.48. Arrêtés d'exécution
Le Roi fixe :
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, et notamment 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, aux moyens de téléphonie et à leur utilisation ;
e) aux machines de propulsion, dont les moteurs, ainsi qu'aux appareils mécaniques et électriques ;
f) au nombre des membres de l'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 et au lestage ;
k) aux engins de levage ;
2° les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation peuvent, dans des cas particuliers, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés d'exécution ;
3° la mesure dans laquelle les navires de mer visés à l'article II.1.46 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 organisations peuvent être reconnues 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, qui peuvent déroger des règles générales.

Chapitre 3 – Certificats pour les navires de mer

Art. II.1.49. Certificat de navigabilité

§ 1er. Le certificat de navigabilité est délivré par le Contrôle de la navigation et, dans les cas visés aux articles II.1.50 et II.1.51, par un fonctionnaire consulaire belge.
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 d'une durée maximale d'un mois. Cette prorogation est accordée soit par les contrôleurs de la navigation, soit par un fonctionnaire consulaire belge. Elle n'est pas renouvelable.
Mention de la prorogation est faite sur le certificat par le contrôleur de la navigation.
§ 4. Le certificat de navigabilité perd automatiquement sa validité dans le cas où un ou plusieurs des certificats internationaux requis conformément à l'article II.1.53 cessent d'être valables pour quelque raison que ce soit.

Art. II.1.50. 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.
Ledit certificat est délivré par le fonctionnaire consulaire belge à la demande du Contrôle de la navigation et sur rapport favorable de trois experts des sociétés de classification reconnues, désignés par lui.
Le certificat provisoire peut toutefois être délivré sans intervention d'experts 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 II.1.49, § 3, il doit être pourvu d'un certificat provisoire de navigabilité délivré par un fonctionnaire consulaire belge sur rapport favorable d'un seul expert d'une société de classification reconnue.
§ 3. Une copie du certificat provisoire de navigabilité et des rapports des experts ou des certificats nationaux ou internationaux sur le vu desquels le certificat a été délivré est expédiée sans délai aux contrôleurs de la navigation. Ces derniers peuvent vérifier si les conditions requises pour la délivrance du certificat ont été remplies.
§ 4. La validité du certificat provisoire de navigabilité expire en tout cas à l'arrivée du navire de mer en Belgique ou, pour les navires de mer visés à l'article II.1.51, à l'arrivée du navire de mer dans le port ou celui-ci relâche le plus fréquemment dans le cas où il y arrive avant d'atteindre un port belge.

Art. II.1.51. Navires de mer belges ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge
§ 1er. Le certificat de navigabilité d'un navire de mer belge qui ne rejoint jamais ou qui ne rejoint qu'exceptionnellement un port belge peut être délivré conformément à l'article II.1.50, § 1er, deuxième alinéa, par le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel se trouve le port où le navire de mer relâche le plus fréquemment.
Dans le cas où le navire de mer ne se trouve pas dans ce port et se trouve dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité endéans le délai prescrit, il sera fait application de l'article II.1.50, § 2.
§ 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.
§ 3. L'article II.1.50, § 3, est applicable lors de la délivrance des certificats visés au présent article.

Art. II.1.52. 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, suivant le cas, par les contrôleurs de la navigation ou par un fonctionnaire consulaire belge, ce dernier agissant conformément aux dispositions de l'article II.1.50, § 1er, deuxième alinéa.
Dans le cas où, à l'étranger, il n'existe pas de fonctionnaire consulaire belge sur les lieux, le commandant lui-même ou un autre représentant du propriétaire du navire désigne trois experts des sociétés de classification reconnues. Toutefois, l'intervention d'un seul expert est suffisante si le commandant ou l'autre représentant du propriétaire du navire peut prouver qu'il était dans l'impossibilité d'en désigner trois.
§ 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 est ensuite entré dans un port ou encore 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 un fonctionnaire consulaire belge ou, à défaut de ce dernier, avec un représentant d'une société de classification reconnue. Le fonctionnaire ou le représentant 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.
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. II.1.53. 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. II.1.54. Experts et classification
§ 1er. Dans le cas où les experts de sociétés de classification dont l'intervention est requise en vertu de la présente loi ne sont pas ou ne sont pas tous disponibles sur les lieux ou dans un port voisin, d'autres experts qualifiés sont désignés proportionnellement au nombre manquant.
§ 2. Sans préjudice des articles II.1.50, § 1er, troisième alinéa, et II.1.52, § 1er, dernière phrase, dans le cas où un navire de mer belge est inscrit au registre d'une société de classification reconnue et y est rangé dans la plus haute classe de sa catégorie, il suffit de désigner un seul expert dans tous les cas où le titre prévoit l'intervention de trois experts, étant entendu que le paragraphe 3 est également d'application.
§ 3. Tout navire de mer inscrit au registre d'une société de classification reconnue 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 de ladite société.
La même dispense peut être accordée quand les certificats sont délivrés par un service public compétent étranger.
Toutefois, les membres du personnel du Contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent vérifier ou, par l'intervention d'un fonctionnaire consulaire belge, faire vérifier d'une façon à déterminer par eux, si les exigences déterminées pour l'obtention du certificat de classification ou d'autres certificats ont été observées et, au besoin, imposer des constatations complémentaires.
§ 4. Le Ministre désigne quels sont les sociétés de classification et les services publics étrangers compétents dont les certificats peuvent être acceptés, et détermine les conditions dans lesquelles ils peuvent l'être.

Chapitre 4 – Exigences de sécurité pour les bâtiments de plaisance

Art. II.1.55. Obligation générale de sécurité

§ 1er. Aucun bâtiment de plaisance de mer belge ou étranger ne peut prendre la mer à partir d'un port belge, ou naviguer dans les eaux maritimes belges ou dans les eaux intérieures, et aucun bâtiment de plaisance de mer ne peut prendre la mer à l'étranger sous pavillon belge sans être en état de sécurité.
§ 2. Aucun bâtiment de plaisance de navigation non maritime ne peut prendre la mer à partir d'un port belge, ou naviguer dans les eaux maritimes belges ou sur les eaux intérieures sans être en état de sécurité.

Art. II.1.56. Arrêtés d'exécution
Le Roi détermine, dans un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les conditions que les bateaux de plaisance de mer ou pas doivent remplir pour être en état de sécurité, les moyens de surveillance et de contrôle y afférents et une procédure d'appel.

LIVRE 2 – ARMATEURS

Titre 1 – Navigation

Chapitre 1 – Assurances obligatoires

Section 1 – Créances maritimes

Art. II.2.1. Transposition de la Directive 2009/20/CE
Cette section transpose en partie 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. II.2.2. Définitions
Dans cette section et dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent, il faut entendre par :
1° « propriétaire du navire », par dérogation à l'article I.4, 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 ;
2° « navire de mer », par dérogation à l'article I.3, § 1, 8°: un navire de mer visé dans 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 ;
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. II.2.3. Application matérielle
§ 1er. Cette section s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.
§ 2. Cette section ne s'applique pas 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.
§ 3. Cette section est sans préjudice des régimes établis par les instruments mentionnés ci-après, pour autant qu'ils soient en vigueur en Belgique, ainsi que des réglementations en exécution de ces instruments :
1° la Convention BUNKER ;
2° la Convention CLC 1992 ;

3° la Convention HNS ;
4° la Convention WRC ;
5° 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.

Art. II.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 d'une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction belge.
§ 3. L'assurance visée aux paragraphes 2 et 3 couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre 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. II.2.5. Certificats
§ 1er. L'existence de l'assurance visée à l'article II.2.4 est attestée à l'appui d'un ou plusieurs certificats délivrés par son fournisseur 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 II.2.2, 3°, est à charge du propriétaire du navire. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander toute information y relative.

Section 2 – Pollution

Art. II.2.6. Définitions
§ 1er. Dans cette section et dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent, il faut entendre 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 ;
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° « navire », par dérogation à l'article I.3, § 1, 1°: tout bâtiment de mer, quel qu'il soit ;
6° « jauge brute » : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention TMC ;
§ 2. Sont également valables pour l'application de cette section et les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent les définitions qui figurent aux articles III.253, III.268 et II.4.19.

Art. II.2.7. Autre réglementation et interprétation
Cette section et les dispositions du livre 7 qui y ont trait s'appliquent sans préjudice des actes internationaux suivants et sont interprétées conformément à ceux-ci.

1° la Convention BUNKER ;
2° la Convention CLC ;
3° la Convention WRC.

Article II.2.8. Obligation d'assurance ou de certificat pour les navires belges

§ 1er. Le propriétaire d'un navire belge qui transporte plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison doit souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou un certificat délivré par un fonds d'indemnité international, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution selon la Convention CLC ou l'article III.258 du présent code, à concurrence du montant limité de sa responsabilité établie au paragraphe premier de l'article V de la Convention CLC ou de l'article III.260 du présent code.

§ 2. Le propriétaire inscrit d'un navire belge d'une jauge brute supérieure à 1000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité financière du chef de la Convention BUNKER ou de l'article III.273 du présent code, 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 inscrit d'un navire belge d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 doit souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité financière du chef de la Convention WRC ou de l'article III.4.29 du présent code, 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.

§ 4. 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 de l'assurance ou de la garantie indiquée dans le certificat en vertu de l'article II.2.9, II.2.10 ou II.2.11, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée à l'article II.2.9, § 3, II.2.10, § 5 ou II.2.11, § 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin du délai cité. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie entraînant que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions de cette section.

§ 5. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1er, n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention CLC ou de l'article III.258 du présent code.

§ 6. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article VII de la Convention CLC, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article VII.2 ou VII.12 de la Convention CLC ou en vertu de l'article II.2.9 ou II.2.17du présent code.

§ 7. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article 7 de la Convention BUNKER, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 7.2 ou 7.14 de la Convention BUNKER ou en vertu de l'article II.2.10 ou II.2.17du présent code.

§ 8. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article 12 de la Convention WRC, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 12.2 ou 12.12 de la Convention WRC ou en vertu de l'article II.2.11 ou II.2.17du présent code.

§ 9. Les prescriptions des paragraphes 1er à 8 sont également applicables au navire qui dispose d'un certificat attestant qu'il répond aux exigences de sécurité pour naviguer sur les eaux intérieures et qu'il est habilité à naviguer dans une zone de navigation délimitée entre l'Escaut occidental et les ports de la côte belge conformément à une réglementation belge.

Article II.2.9. Délivrance de certificats CLC 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 CLC et cette section est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il a été satisfait aux prescriptions de l'article II.2.8, § 1er. L'autorité compétente peut également délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie à la Convention CLC.

Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe à la Convention CLC et comporter les renseignements suivants :

1° nom du navire et port d'immatriculation ;

2° nom, domicile et résidence habituelle ou établissement principal du propriétaire ;

3° type de la garantie ;

4° nom, domicile et résidence habituelle ou établissement principal de l'assureur ou de la personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;

5° période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais et les langues officielles de cet État peuvent être omises.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du Registre belge des Bâtiments ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie à la Convention CLC, auprès de l'autorité compétente qui a délivré ou visé les certificats.

Article II.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 aux dispositions de la Convention BUNKER et cette section est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il a été satisfait aux prescriptions de l'article II.2.8, § 2. L'autorité compétente peut également délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie à la Convention BUNKER.

Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe à la Convention BUNKER et comporter les renseignements suivants :

1° nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation ;

2° nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit ;

3° numéro OMI d'identification du navire ;

4° type et durée de la garantie ;

5° nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;

6° période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie.

§ 2. L'autorité compétente se porte pleinement garante du caractère complet et exact du certificat délivré.

§ 3. L'autorité compétente est autorisée à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues.
§ 4. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais et les langues officielles de cet État peuvent être omises.
§ 5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du Registre belge des Bâtiments ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie à la Convention BUNKER, auprès de l'autorité compétente qui a délivré ou visé les certificats.

Article II.2.11. Délivrance de certificats WRC pour les navires belges
§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention WRC et cette section est délivré et visé à chaque navire enregistré en Belgique d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 par l'autorité compétente après que celle-ci s'est assurée qu'il a été satisfait aux prescriptions de l'article II.2.8, § 3. L'autorité compétente peut également délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie à la Convention WRC.
Le certificat obligatoire concernant l'assurance doit être conforme au modèle figurant à l'annexe à la Convention WRC et comporter les renseignements suivants :
1° nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation ;
2° jauge brute du navire ;
3° nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit ;
4° numéro OMI d'identification du navire ;
5° type et durée de la garantie ;
6° nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou d'une autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;
7° période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie.
§ 2. L'autorité compétente se porte pleinement garante du caractère complet et exact du certificat délivré.
§ 3. L'autorité compétente est autorisée à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues.
§ 4. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais et les langues officielles de cet État peuvent être omises.
§ 5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du Registre belge des Bâtiments ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie à la Convention WRC, auprès de l'autorité compétente qui a délivré ou visé les certificats.

Art. II.2.12. Expiration du certificat d'assurance
§ 1er. Le certificat d'assurance cesse d'office d'être valable :
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 Bâtiments ou le registre des affrètements coque nue belge ou, dans le cas d'un bâtiment de navigation intérieure visé à l'article II.2.8, § 9, 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(e) à exercer ces activités.
§ 2. Dans un cas d'expiration d'office conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui a délivré le certificat.

Art. II.2.13. Arrêtés d'exécution
Sans préjudice de l'article VII de la Convention CLC, 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 le cas échéant en matière de responsabilité financière des propriétaires enregistrés, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions correspondantes et la validité des certificats d'assurance.

Art. II.2.14. Rétributions
Pour la délivrance d'un certificat d'assurance, une copie d'un certificat d'assurance, une copie d'une attestation y afférente de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière ou d'une attestation négative, une rétribution 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 rétributions et les modalités d'application et de perception de celles-ci.

Art. II.2.15. Obligation d'assurance ou de certificat pour les navires de visite
§ 1er. Sous réserve de l'article VII de la Convention CLC, tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port sur le territoire belge, ou qui arrive dans un terminal situé au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui le quitte, est couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux prescriptions de l'article VII.1 de la Convention CLC, s'il transporte effectivement plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures, tel que défini dans la Convention CLC, en vrac en tant que cargaison.
À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article VII de la Convention CLC.
§ 2. Sous réserve des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge, est couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux prescriptions de l'article 7 de la Convention BUNKER.
À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article 7 de la Convention BUNKER.
§ 3. Sous réserve des dispositions de l'article 12 de la Convention WRC, tout navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 300, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port sur le territoire belge, ou qui arrive dans une installation en haute mer dans la mer territoriale belge ou la quitte, est couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux prescriptions 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 en conformité avec l'article 12 de la Convention WRC.
§ 4. Les certificats d'assurance se trouvent à bord du navire et y sont présentés, à l'exception :
1° du certificat BUNKER si 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 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 si 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 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. II.2.16. Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux

§ 1er. Aucune disposition de cette 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 cette section. Dans de tels cas, l'État belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre les certificats prescrits à l'article II.2.10 ou II.2.11.

§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre État Partie à la Convention CLC sont reconnus par l'autorité compétente 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 immatriculé dans un État Partie à la Convention CLC. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'État délivrant ou visant 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 CLC.

§ 3. Les certificats BUNKER délivrés et visés sous l'autorité d'un autre État Partie à la Convention BUNKER sont reconnus par l'autorité compétente 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 immatriculé 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 et visés sous l'autorité d'un autre État Partie à la Convention WRC sont reconnus par l'autorité compétente 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 immatriculé dans un État Partie à la Convention WRC. 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 est d'avis 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 WRC.

Art. II.2.17. Navires appartenant à l'État

Si un navire appartenant à l'État n'est pas couvert par une assurance ou garantie financière, les dispositions pertinentes de cette section ne lui sont pas applicables, mais le 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 dans les limites prescrites conformément à l'article II.2.8. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'article II.2.9, II.2.10 ou II.2.11 .

Section 3 – Transport de passagers

Art. II.2.18. Définitions

§ 1er. Dans cette section et dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent, il faut entendre par :

1° « Règlement (CE) n° 392/2009 » : 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 ;
2° « navire », par dérogation à l'article I.3, § 1, 1°: exclusivement un bâtiment de mer, à l'exception des aéroglisseurs.
§ 2. Sont également valables pour l'application de cette section et les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent les définitions qui figurent à l'article III.435.

Article II.2.19. Application internationale et matérielle
Cette section s'applique au transport pour lequel soit la Convention PAL ou les articles III.435 à III.466 du présent code, soit le Règlement (CE) n° 392/2009 sont applicables.

Art. II.2.20. Autre réglementation et interprétation
Les dispositions de cette section s'appliquent sans préjudice des actes internationaux et de droit de l'Union suivants, et sont interprétées conformément à ceux-ci :
1° la Convention PAL ;
2° le Règlement (CE) n° 392/2009.

Article II.2.21. Obligation d'assurance ou de certificat pour les navires belges
§ 1er. Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire belge qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la Convention PAL ou les articles III.435 à III.466 du présent code sont applicables, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport 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 la responsabilité en vertu de la Convention PAL ou des articles III.439 et III.440 du présent code eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de cette assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.
§ 2. 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, 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 II.2.22, § 5, 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 cette section.
§ 3. Tous fonds constitués par l'assureur ou le fournisseur d'une autre garantie financière au sens du paragraphe 1er ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention PAL, du Règlement (CE) n° 392/2009 ou des articles III.439 et III.440 du présent code, et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente Convention PAL, du Règlement (CE) n° 392/2009 ou des articles III.439 et III.440 du présent code d'un montant à raison des montants payés.
§ 4. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article 4bis de la Convention PAL, au Règlement (CE) n° 392/2009 ou à cette section si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, tel que visé à l'article 4bis.2 ou 4bis.15 de la Convention PAL ou à l'article II.2.22 ou II.2.28 du présent code.

Article II.2.22. Délivrance de certificats pour les navires belges
§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention PAL, du Règlement (CE)

n° 392/2009 et de cette section est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il a été satisfait aux prescriptions de l'article II.2.21, § 1 . L'autorité compétente peut également délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie à la Convention PAL.
Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe à la Convention PAL et comporter les renseignements suivants :
1° nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation ;
2° nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport ;
3° numéro OMI d'identification du navire ;
4° type et durée de la garantie ;
5° nom et établissement principal de l'assureur ou d'une autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou l'autre garantie financière a été souscrite, et
6° période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière.
§ 2. L'autorité compétente se porte pleinement garante du caractère complet et précis du certificat délivré.
§ 3. L'autorité compétente est autorisée à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues.
§ 4. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais et les langues officielles de cet État peuvent être omises.
§ 5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du Registre belge des Bâtiments ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie à la Convention PAL, auprès de l'autorité compétente qui a délivré ou visé les certificats.

Art. II.2.23. Expiration des certificats
§ 1er. Les certificats visés à l'article II.2.22 cessent d'office d'être valables,
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 d'office conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui a délivré le certificat.

Art. II.2.24. Arrêtés d'exécution
Sans préjudice de l'article 4bis 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, le Règlement (CE) n° 392/2009 et cette section.

Article II.2.25. Rétributions
Pour la délivrance d'un certificat prescrit par la Convention PAL, le Règlement (CE) n° 392/2009 ou cette section, une copie d'un tel certificat, une copie d'une attestation y afférente de l'assureur ou d'une autre personne fournissant la garantie financière ou d'une

attestation négative, une rétribution 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 rétributions et les modalités d'application et de perception de celles-ci.
Le Roi détermine le tarif des rétributions et les modalités d'application et de perception de celles-ci.

Art. II.2.26. Obligation d'assurance ou de certificat pour les navires de visite
§ 1er. Sans préjudice de l'article 4bis de la Convention PAL, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article 4bis.1 de la Convention PAL, couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, lorsqu'il touche ou quitte un port du territoire belge, dans la mesure où cette convention, le Règlement (CE) n° 392/2009 ou les articles III.435 à III.466 du présent code sont applicables. À titre de preuve, le navire dispose d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article 4bis de la Convention PAL.
§ 2. Les certificats prescrits par la Convention PAL, par le Règlement (CE) n° 392/2009 ou par cette section se trouvent à bord du navire et y sont présentés à l'autorité compétente pour la surveillance, sauf si le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une notification en conformité avec l'article 4bis.14 de la Convention PAL et si l'existence du certificat délivré par cet État est démontrée par un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.

Art. II.2.27. Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux
§ 1er. Aucune disposition de cette 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 fournisseurs d'assurances et d'autres garanties financières, dans la mesure où la Convention PAL ou cette section est applicable. Dans de tels cas, l'État belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État de la délivrance du certificat.
§ 2. Les certificats délivrés et visés sous l'autorité d'un autre État Partie à la Convention PAL sont acceptés par l'autorité compétente et considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même pour un navire non immatriculé dans un État Partie à la Convention PAL. 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 PAL.

Art. II.2.28. Navires appartenant à l'État
Si un navire appartenant à l'État n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes de cette section ne lui sont pas applicables, mais le navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes attestant que le navire appartient à l'État et que sa responsabilité est couverte au minimum à raison du montant prescrit conformément à l'article II.2.21, § 1. Un tel certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'article II.2.22.

Chapitre 2 – Impôt sur la navigation maritime

Art. II.2.29. Définitions
§ 1er. Dans le présent chapitre, il faut entendre par :

1° « bénéfices provenant de la navigation maritime » :
a) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne pour le transport de biens ou de personnes, ainsi que toutes les activités directement afférentes à cette exploitation :
- soit sur des dessertes maritimes internationales ;
- soit pour la desserte d'installations en mer destinées à l'exploration ou l'exploitation de richesses naturelles.
Il est renoncé à la condition de battre pavillon d'un État membre de l'Union européenne pour autant que les conditions mentionnées au point 3.1, huitième et neuvième alinéas, de la Communication C(2004) 43 de la Commission européenne - Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime - aient été remplies ;
b) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire belge pour le transport en haute mer des matériaux d'extraction provenant de l'exploration ou de l'exploitation de richesses naturelles en mer lorsque les activités de ce navire consistent, à concurrence de plus de 50 pour cent de la durée de l'activité exercée au cours de la période imposable, à effectuer le transport en haute mer de ces matériaux d'extraction ;
c) les bénéfices provenant de l'exploitation d'un navire belge lorsque plus de 50 pour cent de l'activité réellement exercée par ce navire au cours de la période imposable sont constitués par le remorquage en haute mer qui peut être considéré comme du transport maritime ;
2° « exploitation d'un navire » :
a) l'exploitation dans le cadre de laquelle le contribuable est propriétaire, copropriétaire ou affréteur d'un navire qui est géré de manière principale en Belgique, et qu'il n'a pas lui-même donné en affrètement ; ou
b) l'exploitation dans le cadre de laquelle le contribuable exerce principalement en Belgique la gestion commerciale d'un navire pour un autre contribuable, à condition que le total annuel des tonnages nets journaliers des navires pour lesquels il exerce cette gestion commerciale ne s'élève pas à plus du triple du total annuel des tonnages nets journaliers des navires qu'il dirige d'une manière visée sous a), en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint au moins cinq pour cent ; ou
c) l'exploitation dans le cadre de laquelle le contribuable possède en Belgique un navire en affrètement au voyage ou à temps, à condition que le total annuel des tonnages nets journaliers des navires qu'il possède en affrètement au voyage ou à temps ne s'élève pas à plus du triple du total annuel des tonnages nets journaliers des navires qu'il gère d'une manière visée sous a), en vertu duquel les navires en copropriété comptent pour leur tonnage complet si cette copropriété atteint au moins cinq pour cent.
3° « gestion d'un navire pour le compte de tiers » : les activités pour lesquelles le contribuable assure la gestion de l'équipage et la gestion technique d'un navire dans leur totalité pour le compte de tiers et reprend du propriétaire l'entière responsabilité de l'exploitation du navire, ainsi que les devoirs et responsabilités du propriétaire du navire imposés par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), adopté par l'OMI par la Résolution A.741(l8) du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le nouveau chapitre IX de la Convention SOLAS, en ce compris ses modifications ultérieures ayant pour la Belgique une force obligatoire et y étant entrées en vigueur ;
§ 2. Lorsque le contribuable qui demande l'application des dispositions prévues par le présent chapitre reçoit non seulement des bénéfices provenant de la navigation maritime visés au paragraphe 1er, 1°, mais également des revenus provenant d'activités pour lesquelles ces dispositions ne sont pas applicables, il doit tenir des comptes séparés pour chacune des activités exercées.

Art. II.2.30. Impôt forfaitaire sur le tonnage

En ce qui concerne les sociétés résidentes et les établissements belges de sociétés non résidentes, les bénéfices imposables en Belgique provenant de la navigation maritime sont, par dérogation aux articles 183, 185, 189 à 207, 233, alinéa 1er, et 235 à 240 du Code des impôts sur les revenus 1992, à la demande du contribuable, déterminés de manière forfaitaire sur base du tonnage des navires qui ont généré ces bénéfices.

Art. II.2.31. Demande du contribuable

La demande visée à l'article II.2.30 est introduite par le contribuable auprès de l'administration fiscale qui prend à ce propos une décision dans un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande. Ce délai peut être prolongé de commun accord entre le contribuable et l'administration fiscale. Un recours peut être introduit contre la décision de l'administration sur la demande conformément aux articles 569, 32°, 1385decies et 1385undecies du Code judiciaire.

Art. II.2.32. Entrée en vigueur de l'impôt sur le tonnage

En cas d'acceptation de la demande visée à l'article II.2.30, le régime de détermination des bénéfices provenant de la navigation maritime en fonction du tonnage, conformément à la présente section, produit ses effets à partir de la période imposable qui suit celle pendant laquelle la demande a été introduite, jusqu'à l'expiration de la période imposable qui est clôturée durant la dixième année civile après celle durant laquelle la demande a été introduite. À l'expiration de la période précitée, le régime est tacitement reconduit pour une même période. Le contribuable peut renoncer au régime précité au plus tard trois mois avant l'expiration de la dernière période imposable de la période précitée.

Art. II.2.33. Détermination des bénéfices

§ 1er. Par navire, par jour et par 100 tonnes nettes, les bénéfices de la période imposable qui proviennent de la navigation maritime sont déterminés selon les montants précisés dans le tableau ci-dessous :

- 1,00 EUR pour la tranche jusqu'à 1000 tonnes nettes ;
- 0,60 EUR pour la tranche entre 1000 tonnes nettes et 10 000 tonnes nettes ;
- 0,40 EUR pour la tranche entre 10 000 tonnes nettes et 20 000 tonnes nettes ;
- 0,20 EUR pour la tranche entre 20 000 tonnes nettes et 40 000 tonnes nettes ;
- 0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40 000 tonnes nettes.

Le taux de 0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40 000 tonnes nettes n'est applicable que :

- soit aux navires qui sont acquis à l'état neuf ;
- soit aux navires ayant un âge de moins de cinq ans qui ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un État membre de l'Union européenne à partir de la livraison pendant toute la période qui précède immédiatement la période imposable au cours de laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er ;
- soit aux navires ayant un âge d'au moins cinq ans qui ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un État membre de l'Union européenne durant les cinq années qui précèdent immédiatement la période imposable au cours de laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er.

Pour l'application de l'alinéa précédent, l'âge d'un navire est déterminé sur la base de la date de livraison telle que fixée par le Registre belge des Bâtiments ou d'autres autorités compétentes.

§ 2. Les plus-values et les moins-values sur des navires qui sont soumis aux règles décrites dans la présente section sont censées être comprises dans les bénéfices déterminés forfaitairement.

Art. II.2.34. Déductibilité des pertes

Aucune déduction au titre de pertes professionnelles ne peut être opérée des bénéfices déterminés sur base de l'article II.2.33.

La partie éventuelle non imputée des pertes provenant de la navigation maritime, qui subsiste au moment où les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés pour la première fois en fonction du tonnage, peut être portée à nouveau en déduction des bénéfices après l'expiration de la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.

Art. II.2.35. Régime spécial d'option applicable aux amortissements

§ 1er. Sous réserve des dérogations mentionnées dans le présent article, les amortissements sur les navires neufs ou de seconde main sont déterminés conformément aux articles 61 à 64 du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 2. Les pourcentages d'amortissement suivants sont admis pour les navires acquis à l'état neuf qui sont affectés exclusivement à l'exercice des activités décrites à l'article II.2.29, § 1er, 1°, pour les parts de copropriété de tels navires neufs et les parts de navire dans de tels navires neufs :

- pour l'exercice comptable de la mise en service : 20 pour cent ;
- pour chacun des deux exercices comptables suivants : 15 pour cent ;
- ensuite, par exercice comptable, jusqu'à l'amortissement complet : 10 pour cent.

§ 3. Les insuffisances d'amortissement des trois premiers exercices comptables, à compter de l'exercice comptable durant lequel le navire est mis en service, sont récupérées durant les périodes imposables qui suivent celle pendant laquelle l'insuffisance est survenue, même en dehors de la durée normale d'amortissement conformément au paragraphe 2, étant entendu que l'annuité totale d'amortissement annuel par navire ne peut, en aucun cas, dépasser 20 % de la valeur d'investissement ou de revient.

§ 4. Les navires qui sont amortis conformément au régime décrit au présent article ne peuvent bénéficier du régime d'option d'amortissements dégressifs prévu à l'article 64 du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 5. Les navires qui ne sont pas acquis à l'état neuf et qui sont affectés exclusivement à l'exercice des activités décrites à l'article II.2.29, § 1er, 1°, les parts de copropriété de tels navires et les parts de navire dans de tels navires peuvent bénéficier de l'amortissement visé aux paragraphes 1er à 4, lorsque ces navires entrent pour la première fois en la possession d'un contribuable belge.

Les navires qui ne sont pas acquis à l'état neuf et qui, conformément à l'alinéa premier, ne peuvent bénéficier de l'amortissement visé aux paragraphes 1er à 4, peuvent être amortis de manière linéaire sur la durée d'utilisation normale.

En ce qui concerne les navires qui ne sont pas acquis à l'état neuf et qui sont affectés exclusivement à l'exercice des activités décrites à l'article II.2.29, § 1, 1°, les amortissements visés aux paragraphes 1er à 4 s'appliquent également aux frais des grandes réparations et d'aménagements exposés à l'occasion de l'acquisition de ces navires.

§ 6. Le présent article n'est pas applicable pendant la période durant laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.

§ 7. En cas d'aliénation après la fin de la période durant laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage, pour le calcul de la plus-value visée à l'article II.2.36, la valeur fiscale nette est établie sur base des règles d'amortissement

normales sur le plan fiscal, y compris pour la période durant laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.

Art. II.2.36. Exonération des plus-values sur navires

§ 1er. Sous réserve des dérogations déterminées à la présente section, les dispositions mentionnées à l'article 190 du Code des impôts sur les revenus 1992 s'appliquent aux plus-values réalisées sur les navires par des sociétés résidentes ou des établissements belges de sociétés non résidentes qui exercent exclusivement des activités décrites à l'article II.2.29, § 1er.

§ 2. Lorsqu'un montant égal à la valeur de réalisation est remployé de la manière et dans les délais indiqués ci-après, les plus-values réalisées à l'occasion de l'aliénation de navires sont exonérées, pour autant que les navires aliénés aient la nature d'immobilisations depuis plus de cinq ans au moment de leur aliénation.

§ 3. Le remploi doit revêtir la forme de navires, de parts de copropriété de navires, de parts de navires ou d'actions ou parts d'une société - exploitant maritime qui a son siège social dans l'Union européenne.

§ 4. Le remploi doit être effectué au plus tard à la cessation de l'activité professionnelle et dans un délai de cinq ans prenant cours le premier jour de la période imposable de réalisation de la plus-value, ou le premier jour de la pénultième période imposable précédant celle de la réalisation de la plus-value.

§ 5. Pour justifier du système de taxation mentionné au paragraphe 1er, le contribuable doit joindre un relevé conforme au modèle arrêté par le Ministre des Finances ou son délégué, à sa déclaration aux impôts sur les revenus de l'exercice d'imposition afférent à la période imposable de réalisation de la plus-value et de chaque exercice d'imposition ultérieur jusqu'à ce que le remploi soit effectué conformément aux paragraphes 2 à 4.

§ 6. À défaut de remploi dans les formes et délais prévus aux paragraphes 1er à 4, la plus-value réalisée est considérée comme un bénéfice de la période imposable pendant laquelle le délai de remploi est venu à expiration.

§ 7. L'investissement pris en considération pour le remploi doit être conservé comme élément d'actif pendant au moins cinq ans. Toutefois, il peut éventuellement être remplacé dans les trois mois en cas d'aliénation. Si l'investissement pris en considération comme remploi a été remplacé de cette façon, les règles du présent article s'appliquent pour l'aliénation de l'actif acquis en remplacement.

§ 8. Le présent article ne s'applique pas pour la période au cours de laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.

Art. II.2.37. Déduction pour investissement

§ 1er. Par dérogation aux articles 68 et 201 du Code des impôts sur les revenus 1992, les sociétés résidentes ou les établissements belges de sociétés non résidentes qui exercent exclusivement des activités décrites à l'article II.2.29, afférentes à des navires acquis à l'état neuf ou à des navires de seconde main qui entrent pour la première fois en la possession d'un contribuable belge peuvent bénéficier d'une déduction pour investissement égale 30 pour cent du prix d'acquisition de ces navires.

§ 2. Le présent article ne s'applique pas pour la période au cours de laquelle les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés en fonction du tonnage.

§ 3. En cas d'absence ou d'insuffisance de bénéfices d'une période imposable pour laquelle la déduction pour investissement peut être opérée, l'exonération non accordée pour cette période imposable est reportée successivement sur les bénéfices des périodes imposables suivantes.

§ 4. La partie éventuelle non imputée de la déduction pour investissement qui subsiste au moment où les bénéfices provenant de la navigation maritime sont déterminés pour la

première fois en fonction du tonnage peut être portée à nouveau en déduction des bénéfices après l'expiration de la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.

Art. II.2.38. Impôt sur les bénéfices provenant de la gestion des navires pour le compte de tiers

§ 1er. À la demande du contribuable, les bénéfices imposables provenant de la gestion de navires pour le compte de tiers sont, par dérogation aux articles 183, 185, 189 à 207, 233, alinéa 1er, et 235 à 240 du Code des impôts sur les revenus 1992, déterminés de manière forfaitaire sur base du tonnage des navires pour lesquels la gestion est exercée.

§ 2. La demande visée au paragraphe 1er est introduite par le contribuable auprès de l'administration fiscale qui prend à ce propos une décision dans un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande. Ce délai peut être prolongé de commun accord entre le contribuable et l'administration fiscale. L'administration se prononcera sur la demande par une décision susceptible de recours.

§ 3. En cas d'acceptation de la demande mentionnée au paragraphe 1er, le régime de détermination des bénéfices provenant de la navigation maritime en fonction du tonnage, conformément au présent article, produit ses effets à partir de la période imposable qui suit celle pendant laquelle la demande a été introduite. Le contribuable peut renoncer au régime précité au plus tard trois mois avant l'expiration de la période imposable qui est clôturée durant la dixième année civile, ou un multiple de cette dernière, après celle durant laquelle la demande a été introduite.

§ 4. Par navire, par jour et par 100 tonnes nettes, les bénéfices de la période imposable qui proviennent de la gestion des navires pour compte de tiers sont déterminés selon les montants précisés dans le tableau ci-dessous :

- 1,00 EUR pour la tranche jusqu'à 1000 tonnes nettes ;
- 0,60 EUR pour la tranche entre 1000 tonnes nettes et 10 000 tonnes nettes ;
- 0,40 EUR pour la tranche entre 10 000 tonnes nettes et 20 000 tonnes nettes ;
- 0,20 EUR pour la tranche entre 20 000 tonnes nettes et 40 000 tonnes nettes ;
- 0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40 000 tonnes nettes.

Le taux de 0,05 EUR pour la tranche au-dessus de 40 000 tonnes nettes n'est applicable qu'à la gestion de navires pour compte de tiers lorsque :

- soit ces navires sont acquis à l'état neuf par le propriétaire ;
- soit ces navires ayant un âge de moins de cinq ans ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un État membre de l'Union européenne à partir de la livraison pendant toute la période qui précède immédiatement la période imposable au cours de laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er ;
- soit ces navires ayant un âge d'au moins cinq ans ont été enregistrés sous le pavillon d'un pays qui n'est pas un État membre de l'Union européenne durant les cinq années qui précèdent immédiatement la période imposable au cours de laquelle les bénéfices imposables en Belgique sont déterminés pour la première fois de manière forfaitaire conformément à l'alinéa 1er.

§ 5. La partie éventuelle non imputée des pertes provenant de la gestion de navires pour le compte de tiers, qui subsiste au moment où les bénéfices sont déterminés pour la première fois en fonction du tonnage, peut être portée à nouveau en déduction des bénéfices après l'expiration de la période durant laquelle les bénéfices sont ainsi déterminés.

§ 6. Le régime décrit au présent article est réservé aux contribuables qui assurent la gestion de navires pour le compte de tiers et dont au moins 75 pour cent du nombre de navires gérés pour des tiers doivent être inscrits au registre belge des navires de mer. Les entreprises qui

souhaitent faire usage du régime mentionné au présent article ne peuvent exercer d'activité autre que la gestion de navires.

Chapitre 3 – Protection de la marine marchande belge

Art. II.2.39. Définitions

Dans ce chapitre et dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent, il faut entendre par :
1° « eaux maritimes belges » : les eaux de navigation suivantes, telles que délimitées le cas échéant par le Roi :
a) la mer territoriale belge ;
b) les ports du littoral belge ;
c) l'Escaut maritime inférieur ;
d) les ports de l'Escaut maritime inférieur, parmi lesquels le port d'Anvers ;
e) la partie belge du canal de Gand à Terneuzen ;
f) les ports situés sur la partie belge du canal de Gand à Terneuzen, parmi lesquels le port de Gand ;
g) le canal Bruges-Zeebrugge ;
h) le canal Bruges-Ostende ;
2° « Compagnie maritime nationale » : toute société de droit belge, exploitant sous pavillon belge des navires belges qui sont soumis à la législation belge, reconnue comme telle par le Roi.

Art. II.2.40. Application matérielle

§ 1er. Le présent chapitre et les dispositions du livre 7 qui y ont trait s'appliquent exclusivement aux navires de mer qui sont mis en œuvre ou destinés à des opérations lucratives.
§ 2. Le présent chapitre et les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent ne sont pas applicables aux navires de mer se trouvant dans les eaux maritimes belges, soit uniquement de passage, soit aux fins de travaux d'entretien ou de réparation, de ravitaillement en combustible ou en vivre, ou aux fins de s'abriter suite à un accident de navigation.

Art. II.2.41. Cas dans lesquels le Roi peut agir

Le Roi peut mettre en œuvre les pouvoirs qui Lui sont conférés par le présent chapitre, si la défense des intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge ou des compagnies maritimes nationales l'exige, ou s'il est nécessaire d'assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci et relatifs aux transports maritimes.

Art. II.2.42. Interdictions de transport et taxes

§ 1er. Le Roi peut interdire :
1° que des entreprises transportent ou fassent transporter dans les eaux maritimes belges, des marchandises à destination ou en provenance d'un port belge, au moyen d'un navire de mer naviguant sous un pavillon désigné par Lui ;
2° qu'en exécution de contrats de location ou d'affrètement et dans le but de transporter des marchandises dans les conditions prévues au 1°, des navires de mer belges soient mis à la disposition d'entreprises établies dans un pays désigné par Lui.
§ 2. Le Roi peut imposer une taxe de 1 à 100 euros par tonneau de jauge brute à des navires de mer naviguant sous un pavillon désigné par Lui, chaque fois que ces navires font escale dans un port belge.

§ 3. Afin d'assurer l'application du présent article, le Roi peut exiger tout renseignement des entreprises, des armateurs, ainsi que des mandataires, des représentants et des préposés de ceux-ci, établis en Belgique.
§ 4. Le Roi peut décider que les mesures prises en vertu des paragraphes précédents s'appliqueront également à des navires de mer naviguant sous un autre pavillon que celui du pays désigné, et mis à la disposition d'entreprises en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement, au cas où ce pays accorde les mêmes privilèges à ces navires qu'aux siens propres.
§ 5. Les arrêtés royaux pris en vertu des paragraphes 1 à 3 sont soumis à l'avis du Conseil central de l'économie. Le Conseil donne son avis dans les trente jours de la demande, à défaut de quoi il est passé outre. Les arrêtés royaux devront ensuite être délibérés en Conseil des Ministres.
§ 6. Les arrêtés royaux pris en exécution du présent chapitre entrent en vigueur deux mois après la date de leur publication au Moniteur belge. Le Roi peut, en cas d'urgence, fixer un délai plus bref.

Art. II.2.43. Dispense et suspension
Sur proposition du Ministre, le Roi peut, par une décision générale ou individuelle, accorder dispense temporaire ou suspension de la mesure arrêtée par Lui. Ceci est toutefois subordonné à l'existence de raisons impérieuses et à la délibération en Conseil des Ministres.

Art. II.2.44. Avis au capitaine
Le Ministre informe par écrit le capitaine du navire de mer des mesures prises et des taxes imposées ; l'avis comprend le relevé du calcul du montant de la taxe.

Art. II.2.45. Perception des taxes
Les receveurs des Douanes et Accises sont chargés de la perception des taxes dues dont le montant leur est communiqué par le Ministre. Des cautionnements peuvent être réclamés en garantie du paiement des taxes ; ils sont fournis aux receveurs des Douanes et Accises conformément aux dispositions du chapitre XXVI de la loi générale sur les douanes et accises.
Les dispositions du chapitre XXVII de la loi générale sur les douanes et accises, relatives à l'exécution parée, au privilège et à l'hypothèque légale en matière d'accises, sont applicables aux taxes visées à l'alinéa 1er.

Art. II.2.46. Collaboration entre la DG Navigation et l'Administration des Douanes et Accises
La direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports communique à l'Administration des Douanes et Accises les mesures prises en exécution du présent chapitre à l'égard de pavillons désignés.
Les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises communiquent toutes informations et, le cas échéant, tous documents et pièces à la direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions au présent chapitre.

Art. II.2.47. Interdiction de départ
Il est interdit au capitaine de quitter le port avec son navire ou de partir à l'étranger avant le paiement de la taxe imposée ou de l'amende imposée conformément à l'article II.7.23 , ou avant qu'une garantie de paiement n'ait été donnée.

Titre 2 – Navigation intérieure

Chapitre 1 – Licence d'exploitation

Art. II.2.48. Obligation de licence

§ 1er. 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 du transport intérieur de marchandises en Belgique.
§ 2. Par dérogation à l'article I.3, § 1, 10°, un navire qui dispose d'un certificat attestant qu'il satisfait aux exigences de sécurité pour naviguer sur les eaux intérieures et a été autorisé à naviguer dans une zone délimitée entre l'Escaut occidental et les ports de la côte belge, est considéré comme un bateau de navigation intérieure pour l'application du présent chapitre.

Art. II.2.49. Délivrance de la licence d'exploitation

La licence d'exploitation est délivrée sur production du certificat de jaugeage et un titre de propriété par le SPF Mobilité et Transports pour tout bâtiment jugé techniquement en bon état conformément aux critères fixés par l'autorité compétente.
La licence est valable pendant un an.

Art. II.2.50. Paiement d'une redevance annuelle

La délivrance de la licence a lieu après le paiement d'une redevance annuelle dont le montant est fixé en tenant compte du tonnage du bâtiment et de la puissance du moteur en kilowatt, tels qu'ils résultent du certificat de jaugeage.
La redevance 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 redevance.

Art. II.2.51. Institut pour le transport par batellerie

Le paiement de la redevance visée à l'article II.2.49 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.

Chapitre 2. - Accès au transport

Art. II.2.52. Documents

§ 1er. Tout bâtiment 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 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 appartenant à la navigation du Rhin, ou
3° d'un document délivré par un autre État membre en exécution du règlement 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 dont question au paragraphe 1er doivent se trouver à bord du bâtiment de navigation intérieure et être présentés chaque fois qu'un contrôleur de la navigation en fait la demande.
§ 3. L'attestation d'appartenance à la flotte belge est délivrée selon les modalités déterminées par le Roi.

Chapitre 3 – Affrètement et formation des prix

Art. II.2.53. Directive 96/75/CE
Le présent chapitre transpose en partie 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. II.2.54. Définitions
Dans ce chapitre, dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent et dans les arrêtés d'exécution correspondants, il faut entendre par :
1° « prix » : l'indemnité due pour l'usage du bateau 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 ;
3° « prix abusivement bas » : un prix qui, en tenant compte des exigences posées au bateau, est insuffisant pour le transporteur pour couvrir tous les coûts relatifs directement ou indirectement à l'exploitation du bateau ;
4° « affrètement » : tout contrat qui a pour objet l'usage d'un ou de plusieurs bateaux 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 ou en a la disposition exclusive ;
b) le bateau 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. II.2.55. Application matérielle
§ 1er. Le présent chapitre et les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent ne s'appliquent pas :
1° aux navires de mer ;
2° au remorquage ou poussage de navires de mer ;
3° aux bateaux destinés ou utilisés pour le transport professionnel de marchandises, dont la longueur est inférieure à 20 mètres.
§ 2. Par dérogation à l'article I.3, § 1, 10° , un navire qui dispose d'un certificat attestant qu'il satisfait aux exigences de sécurité pour naviguer sur les eaux intérieures et a été autorisé à naviguer dans une zone délimitée entre l'Escaut occidental et les ports de la côte belge, est considéré comme un bateau de navigation intérieure pour l'application du présent chapitre.

Art. II.2.56. 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. II.2.57. Interdictions

§ 1er. Sans préjudice de l'article II.2.56, il est interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises à un prix abusivement bas, ou par son intervention de directement ou indirectement y collaborer.

Il est également interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau 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, premier alinéa, est tenu de l'acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et réglementaires de nature sociale et fiscale.

Art. II.2.58. 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 ;

2° jouer un rôle de médiateur en cas de litiges dans un affrètement à la demande des parties impliquées ;

3° fixer des indicateurs de prix de revient pouvant servir d'aide pour l'application de l'article II.2.57.

§ 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure dans un arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Art. II.2.59. 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. Il doit faire cette déclaration au moins six mois avant la mise en service effective du bateau.

Le Roi détermine les modalités de cette déclaration.

Chapitre 4. - Collecte, dépôt et réception des déchets

Art. II.2.60. Ventilation des coûts

Les dispositions du contrat d'affrètement ou du contrat de transport qui modifient la ventilation des coûts reprises à l'article 8 de la Convention CDNI sont nulles.

Art. II.2.61. Mesures d'exécution

Le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution des obligations de l'autorité fédérale découlant de la Convention CDNI, notamment celles énumérées à l'article 4 de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la

Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996.

LIVRE 3 – PERSONNES EMBARQUÉES

Titre 1 – Emploi dans la navigation

Art. II.3.1. Autre réglementation et interprétation
§ 1. Ce chapitre s'applique sans préjudice des actes internationaux suivants et doit être interprété conformément à ceux-ci :
1° la Convention STCW ;
2° la Convention STCW-F ;
3° la Convention MLC ;
§ 2. Ce livre est sans préjudice de l'application de :
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 (I).

Art. II.3.2. Qualifications
Le Roi fixe les aptitudes physiques, les brevets, les licences et les autres attestations similaires dont doivent disposer le capitaine et les marins employés à bord de navires.

Titre 2 – Brevet de conduite pour la navigation de plaisance

Art. II.3.3. Définition des notions
Dans le présent chapitre, dans les dispositions y afférentes du livre 7 et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par « bateau de plaisance » tout bâtiment de navigation qui, utilisé ou non à des fins lucratives sous quelque forme que ce soit, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des bâtiments de navigation utilisés pour le transport de plus de 12 passagers ;

Art. II.3.4. Obligation de brevet de conduite
§ 1. Quiconque conduit un bateau de plaisance sur les voies navigables belges doit être titulaire et porteur d'un brevet de conduite délivré conformément à ce chapitre, ou d'un certificat reconnu équivalent dans les conditions fixées par le Roi.
Le brevet ou ce certificat visé à l'alinéa 1er doit être valable pour la catégorie de bâtiment qui est conduit.
Le Roi peut, aux conditions générales qu'Il détermine, dispenser de l'obligation prescrite à l'alinéa 1er en raison de la catégorie de bateaux de plaisance ou de la nature de l'activité exercée.
§ 2. Le brevet de conduite ou le certificat reconnu équivalent doit être présenté par celui qui conduit un bateau de plaisance, chaque fois qu'un contrôleur de la navigation ou un autre fonctionnaire compétent en fait la demande.

Art. II.3.5. Conditions de délivrance d'un brevet de conduite
Le brevet de conduite est délivré lorsque le demandeur répond aux conditions suivantes :
1° être âgé de 18 ans au moins ;
2° avoir satisfait à l'examen médical dont les modalités sont fixées par le Roi et dont il résulte que le demandeur n'est pas atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par Lui ;

3° avoir réussi l'examen de connaissance de navigation sur les voies navigables dont les modalités sont fixées par le Roi ;
4° avoir effectué à bord d'un ou de plusieurs bateaux de plaisance des services effectifs sur le pont.
Le Roi fixe la durée minimale et la nature des services visés à l'alinéa 1er, 4°, ainsi que les modalités pour les évaluer et les valider.

Art. II.3.6. Délivrance du brevet de conduite
Le Roi fixe les modèles du brevet de conduite et les catégories de bateaux de plaisance pour lesquelles le brevet est délivré. Il détermine les conditions de délivrance, de validité et de remplacement du brevet de conduite et désigne l'autorité habilitée à le délivrer ou à le remplacer.

Art. II.3.7. Remise du brevet de conduite
Le titulaire d'un brevet de conduite qui se sait atteint d'un des défauts physiques ou d'une des affections déterminés par le Roi, est tenu de remettre son brevet dans les dix jours, à l'autorité qui l'a délivré.
Le brevet de conduite, remis en application de l'alinéa 1er, est restitué au titulaire lorsque celui-ci a satisfait à l'examen médical dont les modalités sont fixées par le Roi.

Titre 3 – Infractions maritimes

Chapitre 1 – Dispositions générales

Art. II.3.8. Définition des notions
Dans le présent titre et les dispositions y afférentes dans le livre 7, 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 II.3.10 ;
3° « délit maritime » : un fait interdit par les articles II.3.11 à II.3.52.

Art. II.3.9. Application internationale et matérielle
§ 1. Le présent titre et les dispositions y afférentes du livre 7 sont exclusivement applicables aux infractions maritimes commises à bord de ou en relation avec des navires utilisés ou destinés à des fins commerciales ou professionnelles.
§ 2. Sauf dérogation expresse, le présent titre et les dispositions y afférentes du livre 7 s'appliquent à toute personne qui se trouve à bord d'un navire belge en exécution d'un contrat de travail maritime, quel que soit sa nationalité ou celle de son employeur. Lesdites personnes y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord du navire, jusqu'à la fin de leur contrat de travail.
§ 3. Le présent titre et les dispositions y afférentes du livre 7 s'appliquent également aux personnes reçues 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 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 navigants continuent d'être assujettis au présent titre et aux dispositions y afférentes du livre 7, jusqu'à leur retour en Belgique ou dans le pays d'embarquement.
§ 5. En dérogation des paragraphes 2, 3 et 4, les articles II.3.17, II.3.18, II.3.19, § 3, II.3.25, II.3.26, II.3.29, II.3.30, §§ 2 et 3, II.3.31, II.3.32, II.3.33, II.3.43 et II.3.44, s'appliquent à tout le monde.

Chapitre 2 – Interdictions

Art. II.3.10. Fautes de discipline maritimes
Il est interdit aux navigants de commettre les fautes de discipline maritimes suivantes :
1° la désobéissance simple ;
2° la négligence à prendre son poste ;
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 pour la consommation propre ;
9° la dégradation volontaire de matériel du bord ;
10° l'emploi sans autorisation du matériel du bord ;
11° le manque de respect aux supérieurs.

Art. II.3.11. 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 de perturber l'ordre.

Art. II.3.12. Allumer des feux
Il est interdit à quiconque d'allumer des feux dans les lieux où cela est interdit à bord, et de circuler dans lesdits lieux avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie.

Art. II.3.13. Destruction de matériel du bord
Il est interdit à quiconque de détruire, mettre hors d'usage ou abandonner volontairement du matériel du bord.

Art. II.3.14. Dégradation du matériel du bord
Il est interdit au capitaine et aux officiers de volontairement dégrader ou laisser dégrader du matériel du bord.

Art. II.3.15. Embarquement d'objets saisissables
Il est interdit à quiconque d'embarquer ou de détenir à bord, ou encore de débarquer, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, des objets ou substances dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur en frais et dommages.
Le capitaine pourra saisir les objets ou substances visés au paragraphe 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. II.3.16. Contrebande
Il est interdit au capitaine d'embarquer, de débarquer ou de permettre l'embarquement ou le débarquement de marchandises de contrebande, à l'insu du propriétaire du navire ou de l'armateur, et, ce faisant, de donner lieu soit à la confiscation du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire.

Art. II.3.17. Vol
Il est interdit à quiconque de commettre un vol à bord.

Art. II.3.18. Altération de vivres
Il est interdit à quiconque d'altérer volontairement des vivres qui se trouvent à bord ou sont destinés pour une utilisation à bord.

Art. II.3.19. Abandon de poste
§ 1. 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 tout Belge et à tout étranger 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, aux délits maritimes visés aux paragraphes 1er et 2.

Art. II.3.20. Abandonnement du navire par le capitaine
Hors en cas de force majeure ou d'autorisation, il est interdit au capitaine d'abandonner son navire lorsque son contrat de travail est encore en cours.

Art. II.3.21. Désobéissance
Il est interdit aux personnes embarquées, y compris aux officiers, de formellement refuser d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou en son nom par un officier, en vue du salut et de la sécurité du navire et des personnes embarquées.

Art. II.3.22. Rébellion
§ 1. Il est interdit à quiconque de commettre une rébellion contre le capitaine ou contre un officier, telle que qualifiée par l'article 269 du Code pénal.
§ 2. Les actes de résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

Art. II.3.23. Diffamation
§ 1. Il est interdit à toute personne embarquée d'outrager par paroles, faits, gestes ou menaces, le capitaine ou un officier du bord dans ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.
§ 2. L'interdiction visée au paragraphe 1er s'applique également au capitaine d'un navire étranger qui se trouve dans les eaux sous juridiction belge.

Art. II.3.24. Coups
Il est interdit à toute personne embarquée de frapper l'une des personnes spécifiées à l'article II.3.23 dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

Art. II.3.25. Complot
§ 1. Il est interdit à quiconque de faire partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine.
On entend par complot, la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.
§ 2. Les actes de résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

Art. II.3.26. Prise du navire

§ 1. Il est interdit à quiconque de s'emparer du navire par fraude, violence ou menaces envers le capitaine.

§ 2. Il est interdit à quiconque de commettre un meurtre pour faciliter le crime prévu au paragraphe 1er.

§ 3. Les actes de résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

Art. II.3.27. Abus d'autorité

§ 1. Il est interdit au capitaine, 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 capitaine, 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 capitaine d'user, de faire ou de laisser user de violence, sans motifs légitimes, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Art. II.3.28. Usurpation du commandement

Il est interdit au capitaine de favoriser, soit expressément, soit tacitement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction du navire et de consentir à n'être que porteur d'expédition.

Art. II.3.29. Commandement illicite

§ 1. Il est interdit à quiconque de prendre indûment le commandement d'un navire ou d'exercer indûment des fonctions pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis.

§ 2. Il est interdit au propriétaire du navire et à l'armateur de se rendre complice des faits prévus au paragraphe 1er.

Art. II.3.30. Embarquement illicite

§ 1. Il est interdit au capitaine 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 capitaine 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.

§ 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. II.3.31. Débarquement illicite

Il est interdit au capitaine d'un navire qui accoste dans un port du Royaume ou y séjourne, de débarquer, sans l'autorisation de la police de la navigation, une personne qui s'est trouvée à bord de son navire sans son consentement préalable ou qui n'est pas munie des documents requis pour être admise en territoire belge.

Art. II.3.32. Accostage ou amarrage illicite

Il est interdit à quiconque d'accoster ou d'amarrer un bateau au navire avant l'arrivée dans un port ou à un autre poste de mouillage et en dépit de l'interdiction du capitaine ou d'un officier mandaté par ce dernier, sauf en qualité de fonctionnaire public dans l'exercice de sa fonction.

Art. II.3.33. Vente d'alcool
Il n'est pas interdit aux fournisseurs agréés par le capitaine du navire de distribuer ou de vendre des boissons alcoolisées soit à l'équipage, soit à toute autre personne se trouvant à bord.

Art. II.3.34. Abandonnement de malades et blessés
§ 1. Il est interdit au capitaine de laisser à terre ou à l'étranger, sans en aviser le consul ou, à défaut, l'autorité locale, un navigant malade ou blessé, et de ne pas lui procurer, lorsqu'il y était tenu, le moyen d'assurer le traitement ou son rapatriement.
§ 2. Il est interdit au capitaine 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 l'autorité consulaire, ou, à défaut, l'autorité locale.

Art. II.3.35. Appareillage sans vivres suffisants
Il est interdit au capitaine d'appareiller sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins de l'équipage.

Art. II.3.36. Embarquement de vivres inadéquats
Il est interdit au capitaine d'embarquer pour la consommation de son équipage des comestibles, denrées, boissons ou substances falsifiés, gâtés ou corrompus.

Art. II.3.37. Opposition à l'inspection des vivres
Il est interdit au capitaine de s'opposer ou de faire obstacle aux visites à bord des agents chargés du contrôle des approvisionnements en vivres ou à l'accomplissement de leur mission.

Art. II.3.38. Désobéissance envers les autorités
§ 1. Il est interdit au capitaine de refuser d'obéir aux ordres des consuls ou des agents chargés du contrôle de la navigation et des fonctionnaires de la police de la navigation.
§ 2. L'interdiction visée au paragraphe 1er s'applique également au capitaine d'un navire étranger qui se trouve dans les eaux sous juridiction belge.

Art. II.3.39. Manque de marques extérieures
§ 1. Il est interdit au capitaine de commander un navire qui ne porte pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements.
§ 2. Il est interdit au capitaine de volontairement effacer, altérer ou masquer les marques visées au paragraphe 1er.

Art. II.3.40. Infraction relative aux registres de bord
Il est interdit au capitaine d'enfreindre les réglementations relatives à la mise à jour des registres de bord.

Art. II.3.41. Infraction aux dispositions du Code Civil
Il est interdit au capitaine et aux officiers d'agir autrement que conformément aux articles 59, 60, 86, 87 et 988 à 998 du Code Civil.

Art. II.3.42. Infraction aux dispositions relatives à la procédure pénale
Il est interdit au capitaine et aux officiers d'agir autrement que conformément aux articles II.7.130, § 1 à 5.

Art. II.3.43. Remise et rédaction de faux documents de bords
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. II.3.44. Contrefaçon ou falsification de livrets marins
Il est interdit à quiconque de contrefaire ou de falsifier un livret de marin ou un document similaire et de faire usage d'un livret de marin ou d'un document similaire contrefait ou falsifié.

Art. II.3.45. Non-assistance à personne en danger
§ 1. Il est interdit au capitaine de ne pas prêter assistance, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, à une personne quelconque, même ennemie, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes.
§ 2. Il est interdit au capitaine, après un abordage, de :
1° ne pas mettre en œuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour le navire ou pour les personnes embarquées.
2° omettre de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Art. II.3.46. Abandonnement du navire en danger par le capitaine
§ 1. Il est interdit au capitaine d'abandonner sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage, son navire pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger.
§ 2. Il est interdit au capitaine de négliger, en abandonnant son navire, de sauver par tous les moyens les personnes embarquées, ainsi que les documents et l'argent du bord, les objets et marchandises les plus précieux.
§ 3. Il est interdit au capitaine forcé d'abandonner son navire, de ne pas rester à bord le dernier.

Art. II.3.47. Vente du navire
Il est interdit au capitaine de vendre le navire dont la conduite lui était confiée, sans autorisation.

Art. II.3.48. Détournement du navire
Il est interdit au capitaine de détourner le navire dont il a été chargé de la conduite, dans une intention frauduleuse à son profit.

Art. II.3.49. Lancement à la mer, destruction d'objets et fausse route
Il est interdit au capitaine, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, de jeter à la mer ou de détruire, sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou effets du bord, ou de faire fausse route.

Art. II.3.50. Échouement intentionnel et autres dommages
§ 1. Il est interdit au capitaine d'échouer, de détruire ou de perdre, dans une intention criminelle, le navire dont il a la conduite, et de gravement l'endommager par tout moyen autre que l'incendie.
§ 2. Il est interdit aux personnes embarquées autres que le capitaine de commettre les faits visés au paragraphe1er.

§ 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'instiguer les faits visés au paragraphe 1er ou paragraphe 2 dans une intention criminelle.

Art. II.3.51. Actes de piraterie
§ 1. Il est interdit au capitaine et aux autres personnes embarquées de commettre des actes de piraterie.
§ 2. Il est interdit au capitaine de livrer volontairement son navire aux pirates.
§ 3. Il est interdit aux hommes d'équipage de livrer le navire aux pirates contre le gré du capitaine.

Art. II.3.52. Navigation de course et de guerre
§ 1. 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, sans autorisation de l'autorité compétente.
§ 2. Il est interdit à tout navigant de prêter sciemment ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre.

Titre 4 – Passagers clandestins

Art. II.3.53. Travail obligatoire
Lorsqu'un passager clandestin est trouvé à bord d'un navire belge, il pourra être astreint à travailler en cas d'urgence ou en raison de sa présence à bord.

Art. II.3.54. Notification et mise à disposition des autorités
§ 1. Le capitaine doit, s'il constate la présence d'une personne clandestine à bord de son navire, en informer sans délai, dans le premier port où il fait escale après cette constatation :
1° la police de la navigation s'il s'agit d'un port belge ;
2° le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel se trouve ledit premier port et aux autorités locales, lorsqu'il s'agit d'un navire belge à l'étranger.
À cet effet, le capitaine établit une déclaration en double exemplaire, signée par lui et contenant notamment les informations suivantes :
1° les nom, prénoms, lieu et date de naissance, adresse et nationalité ou nationalités de la personne clandestine ;
2° toute particularité concernant la personne clandestine ;
3° le lieu d'embarquement, ou à défaut de renseignements précis, le lieu présumé d'embarquement ;
4° la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque la personne clandestine a été découverte ;
5° en résumé, les circonstances de la découverte de cette personne ;
6° si le voyage au cours duquel la personne clandestine a été découverte comporte des escales dans plusieurs ports, le port de départ et les différents ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivées et de départs et, dans tout autre cas, les ports où le navire a fait escale après avoir quitté le lieu présumé d'embarquement.
Un exemplaire de cette déclaration sera remis soit à la police de la navigation, soit au fonctionnaire consulaire belge, suivant le cas.
§ 2. Si le premier port d'escale est un port belge, le capitaine peut mettre la personne découverte à bord à la disposition de la police de la navigation de la place.
Quand la police de la navigation décide de rapatrier ou de renvoyer la personne clandestine, elle peut néanmoins obliger le capitaine à la rembarquer.

§ 3. À l'étranger, le capitaine d'un navire belge met la personne clandestine de préférence à la disposition des autorités compétentes locales du premier port d'escale.
Si cette personne clandestine émet des objections à son débarquement dans ce port, elle sera débarquée dans tout autre port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article II.3.53.
Les objections en question devront être présentées dès que le capitaine aura informé la personne clandestine de sa décision de la débarquer conformément au paragraphe précédent.
Si la personne clandestine est mise à la disposition des autorités compétentes locales, un exemplaire de la déclaration du capitaine visée au paragraphe 1er sera remis auxdites autorités.
En vue d'assurer la remise de cette personne aux autorités compétentes, il est fait appel à la collaboration du fonctionnaire consulaire belge, si celui-ci est disponible.

Art. II.3.55. Frais
§ 1. Lorsqu'une personne clandestine est remise à l'autorité compétente conformément à l'article II.3.54, les frais d'entretien dans le port de débarquement ainsi que les frais éventuels de rapatriement sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire, sans préjudice du droit de répercuter ces frais sur l'État dont la personne clandestine est ressortissante.
Si l'intéressé est entretenu dans un autre lieu que le port de débarquement, ou encore s'il est renvoyé à un autre État que celui dont il est le national, seuls les frais d'entretien exposés durant une période de trois mois à dater de la mise à la disposition des autorités compétentes et les éventuels frais de renvoi ou de rapatriement sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire.
§ 2. Les frais d'entretien, de rapatriement ou de renvoi doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où la police de la navigation ou le fonctionnaire consulaire belge a mis le propriétaire du navire ou son représentant en demeure de payer.
§ 3. Dans un port belge, le capitaine ou un autre représentant du propriétaire du navire, peut être astreint à fournir une caution à l'égard de la police de la navigation pour payer les frais de rapatriement ou de renvoi et d'entretien.
La police de la navigation peut ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même propriétaire, jusqu'au moment où la caution sera fournie.

Art. II.3.56. Cas particuliers
§ 1. Si la personne clandestine a la nationalité d'un État qui n'est pas un état-membre de l'Union européenne et a été débarquée sans l'autorisation de la police de la navigation, elle sera rembarquée à bord du même navire ou rapatriée ou renvoyée aux frais du navire.
Les frais d'entretien sont également à charge du navire.
§ 2. L'article II.3.55 s'applique également au cas prévu au paragraphe 1er ainsi qu'à celui dans lequel un navigant est resté en territoire belge sans moyens financiers suffisants pour son renvoi ou rapatriement éventuel et son entretien.

LIVRE 4 – NAVIGATION

Titre 1 – Dispositions générales

Art. II.4.1. Autre réglementation
§ 1. Le présent livre s'applique sans préjudice des droits et obligations de droit international et communautaire de la Belgique en matière du statut des zones maritimes, telles que définies notamment dans le Convention de l'ONU sur le droit de la mer.
§ 2. Ce livre est sans préjudice de l'application 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 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord,
6° 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,
7° la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique.

Titre 2 – Règlement de police et de navigation

Art. II.4.2. Autre réglementation et interprétation
Ce titre s'applique sans préjudice de la Convention COLREG et est interprété conformément à celle-ci.

Art. II.4.3. Compétence de réglementation
Le Roi règle la police et la navigation dans la mer territoriale belge.

Titre 3 – Accueil des navires ayant besoin d'assistance

Art. II.4.4. Directive 2002/59/CE
Le présent titre transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du jeudi 27 juin 2002 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 93/75/CE du Conseil et la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil.

Art. II.4.5. Définition des notions
Dans le présent titre et les dispositions y afférentes dans le livre 7, l'on entend par :
1° « loi du 17 février 1993 » : la loi du 17 février 1993 portant approbation des Actes internationaux suivants : 1. Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, 2. Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République française relatif à la délimitation du plateau continental, signé à Bruxelles le 8 octobre 1990 ;
2° « loi du 10 août 1998 » : la loi du 10 août 1998 portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation du plateau continental, et Annexe, et échange de lettres, et à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signés à Bruxelles le 18 décembre 1996 ;
3° « Directives OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance » : les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, adoptées par l'OMI par la Résolution A.949(23) du 5 mars 2004 ;
4° « Résolution de l'OMI relative aux services d'assistance maritime » : la Résolution relative aux services d'assistance maritime, adoptée par l'OMI par la Résolution A.950(23) du 26 février 2004 ;
5° « zones maritimes » : les zones telles que définies à l'article II.4.6 ;

6° « navire » : en dérogation à l'article I.3, § 1, 1° : tout bâtiment de navigation, ainsi que tout ouvrage d'art fixe ou flottant ;
7° : « navire ayant besoin d'assistance » : sans préjudice des dispositions de la Convention SAR, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou de la cargaison, ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation ;
8° « lieu de refuge » : un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, pour accueillir des navires ayant besoin d'assistance ;
9° « exploitant » : l'armateur ou le gérant du navire ;
10° « agent » : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire ;
11° « certificat d'assurance » : la preuve d'assurance visée à l'article 6 de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ;
12° « services publics fédéraux ayant compétence en mer » : les services publics fédéraux ayant compétence en mer, tels que visés à l'article 7, § 1er, 1°, de l'Accord de coopération Garde côtière ;
13° « Accord de coopération Garde côtière » : l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'État fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci et du Service Fédéral Public Justice, approuvé par la loi du 4 avril 2006 ;
14° « autorité compétente » : l'autorité compétente de l'accueil des navires ayant besoin d'assistance tels que visés à l'article II.4.7.

Art. II.4.6. Application matérielle et spatiale
Le présent titre ne s'applique qu'aux situations requérant l'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans les zones maritimes définies ci-après :
1° la mer territoriale comme définie dans la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dont la limite latérale a été fixée par :
- l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 8 octobre 1990, approuvé par la loi du 17 février 1993 ;
- l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 18 décembre 1996, approuvé par la loi du 10 août 1998 ;
2° la zone économique exclusive telle que définie et délimitée dans la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord ;
3° le plateau continental tel que défini et délimité dans la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental.

Art. II.4.7. Autorité compétente
§ 1. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale est désigné comme l'autorité compétente.
L'autorité compétente est assistée par les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par le Roi.
§ 2. L'autorité 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 II.4.9, l'autorité compétente exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer.

La compétence de l'autorité compétente à exercer les compétences qui lui sont dévolues en vertu de l'alinéa 1er, est délimitée aux mesures et aux décisions visées par les articles II.4.8, § 1, alinéa 1er, et II.4.10.
§ 4. L'autorité 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. II.4.8. Mesures de sécurité et de protection de l'environnement
§ 1. L'autorité compétente, agissant en vertu de l'article II.4.7, § 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 en vertu de l'article 1413 du Code judiciaire, des articles III.64, III.83 et III.85 ou toute autre mesure de contrainte appliquée à un navire ayant besoin d'assistance n'empêche en aucun cas l'autorité compétente de prendre et de mettre en œuvre les mesures visées au paragraphe 1er.
§ 3. L'État belge peut être rendu civilement responsable pour des mesures que l'autorité compétente a prises ou non en vertu de l'article II.4.7, § 3.
§ 4. Dans le cas visé à l'article II.4.7, § 3, l'autorité compétente recueille immédiatement les avis motivés des services publics fédéraux ayant compétence en mer et des autorités 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'autorité compétente de l'évaluation préalable et des décisions visées à l'article II.4.8, § 1, alinéa 1er, et II.4.10.

Art. II.4.9. Plans
L'autorité 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 dans les zones maritimes, y compris le cas échéant les risques pour les vies humaines et le milieu marin. Ces plans sont des plans opérationnels conformément 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, sur la base des Directives OMI sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance et la Résolution OMI relative aux services d'assistance maritime 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 ;
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. II.4.10. Évaluation préalable
L'autorité compétente décide de l'acceptation d'un navire dans un lieu de refuge suite à une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base des plans visés à l'article II.4.9, 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 des vies humaines ou le milieu marin.

Art. II.4.11. Certificat d'assurance
L'absence d'un certificat d'assurance n'exonère pas l'autorité compétente de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article II.4.10 et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour que l'autorité 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 capitaine du navire la présentation d'un certificat d'assurance. La demande de présentation de ce certificat ne peut pas avoir pour effet de retarder l'accueil du navire ayant besoin d'assistance.

Titre 4 – Enlèvement des épaves

Chapitre 1 – Mer territoriale

Art.II.4.12. Définition des notions
Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par :
1° « voie navigable » : la voie d'eau qui est habituellement employée par la navigation ;
2° « autorité compétente » : l'autorité ou les autorités chargée(s) par le Roi de l'exécution et du respect de la Convention WRC et du présent chapitre ;

Art. II.4.13. Obligation *in solidum*
À chaque fois que le présent chapitre impose des obligations au propriétaire du navire, en ce comprises l'obligation d'enlèvement et les obligations financières, l'armateur et l'utilisateur du navire sont tenus *in solidum* de respecter ces obligations, et l'autorité compétente peut citer chacune de ces personnes afin d'être intégralement indemnisée, sans préjudice du droit de recours dont dispose, le cas échéant, le cité.

Art. II.4.14. Obligation d'enlèvement

§ 1. Le propriétaire d'un bâtiment coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans la mer territoriale doit renflouer, éliminer et apporter le bâtiment à l'endroit indiqué par l'autorité compétente, 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 bâtiment.

§ 2. Le propriétaire d'épaves, débris d'épave, agrès ou objets coulés ou abandonnés qui se trouvent dans la mer territoriale doit les renflouer, enlever et apporter à l'endroit indiqué par l'autorité compétente.

§ 3. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 doivent être respectées en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements, notamment ceux qui sont relatifs à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives.

À ces fins, l'autorité compétente peut imposer aux propriétaires respectifs des conditions plus précises, entre autres un délai.

L'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie ni par contrainte quelconques.

§ 4. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 échouent dans le cas où une licence ou autorisation est 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 de ladite licence ou autorisation.

Art. II.4.15. Intervention d'office de l'autorité compétente

§ 1. Si les obligations visées à l'article II.4.14 ne sont pas ou pas suffisamment observées, ou dans les cas d'urgence jugés comme tels 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 bâtiment 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 bâtiment ;

2° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer les épaves, débris d'épave, agrès ou objets coulés ou abandonnés dans la mer territoriale ;

3° prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer le passage et la sécurité de la navigation ;

4° prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin.

L'exercice des attributions visées au paragraphe précédent ne peut être empêchée ni par saisie, ni par contrainte quelconque, et ne porte pas préjudice à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire telle que décrite à l'article II.4.14.

§ 2. La décision de l'autorité compétente de faire usage à l'égard d'un bâtiment ou d'une épave des compétences prévues au paragraphe 1er est publiée de manière adéquate.

Dans les cas d'urgence jugés comme tels par l'autorité, cette publication peut être omise.

Dès que la décision de l'autorité est rendue publique, il est interdit d'enlever les objets à enlever sans autorisation de l'autorité.

Art. II.4.16. Avances et garanties

§ 1. Avant d'entamer l'exécution des mesures prévues à l'article II.4.15, 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 avancée ou 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 II.4.15.
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.

Art. II.4.17. Paiement des frais encourus par l'autorité compétente
Celui qui est responsable de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le bâtiment 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 II.4.15.
La créance visée à l'alinéa 1er est privilégiée sur les montants qui, à cause de la perte du bâtiment ou à cause de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le bâtiment 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 payement par ces assureurs ne sera libératoire tant que les créances de l'autorité n'ont pas été payées.

Art. II.4.18. Retenue, saisie et vente
§ 1. Dans l'exercice des compétences visées à l'article II.4.15, l'autorité compétente est habilitée à retenir et saisir d'office le bâtiment 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 bâtiment, elle peut retenir et saisir d'office tout bâtiment dont la responsabilité peut être engagée, et ce sans autorisation judiciaire.
Les fonctionnaires habilités à retenir ou à saisir sont désignés par le Roi.
§ 2. Le bâtiment, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er est libéré conformément à l'article II.4.16 lorsque l'avance a été payée ou la garantie a été constituée.
§ 3. L'autorité compétente qui a fait enlever un bâtiment, une épave ou un autre bien ou qui est créancier pour des dommages causés par la faute d'un bâtiment, a le droit, en cas de non-paiement, de vendre le bâtiment 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 bâtiment, 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 dans deux journaux locaux et à quinze jours d'intervalle, deux avis du renflouement opéré en indiquant les caractéristiques et signes distinctifs des objets et en invitant quiconque en revendique la

propriété, à faire valoir ses titres et à payer les frais de l'enlèvement, du renflouement ou de toute autre mesure dans un délai de trente jours à compter de la date de publication du dernier avis.
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 consentis 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 récupérés 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 conditions de publicité et de délai visées au paragraphe 4.
§ 7. Pour l'application de cet article sont considérés notamment comme 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 II.4.14 ;
4° les dommages causés lors de l'exécution des compétences visées à l'article II.4.15 ;
5° les frais visés à l'article II.4.17 ;
6° les dommages au sens 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.

Chapitre 2 – Zone économique exclusive

Art.II.4.19. Définition des notions
Dans le présent chapitre et les dispositions y afférentes dans le Livre 7, l'on entend par :
1° « Zone visée par la Convention » : la zone économique exclusive d'un État Partie à la Convention WRC, établie conformément au droit international ou, si un État Partie à la Convention WRC n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale.
2° « navire », en dérogation à l'article I.3,, § 1, 1°: un bâtiment de mer de quelque type que ce soit, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plateformes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins ;
3° « accident de mer » : un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison ;
4° « épave » : à la suite d'un accident de mer :
a) un navire naufragé ou échoué ; ou
b) toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire ; ou

c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer ; ou
d) un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise ;
5° « danger » : toute circonstance ou menace qui :
a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation ; ou
b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États ;
6° « intérêts connexes » : les intérêts d'un État côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que :
a) les activités maritimes côtières, portuaires ou estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées ;
b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question ;
c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ; et
d) les infrastructures au large et sous-marines ;
7° « enlèvement » : toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave. Les termes « enlever » et « enlevé » sont interprétés selon cette définition ;
8° « propriétaire inscrit » : la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l'accident de mer. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie ;
9° « exploitant du navire » : le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, ayant accepté la responsabilité de l'exploitation du navire au nom du propriétaire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du Code international de gestion de la sécurité des navires et la prévention de la pollution (code ISM), adopté par l'OMI par la Résolution A.741(18) du 4 novembre 1993, qui a été rendu obligatoire par le chapitre IX de la Convention SOLAS, y compris ses modifications ultérieures contraignantes et entrées en vigueur pour la Belgique ;
10° « état affecté » : l'État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave ;
11° « état d'immatriculation du navire » : dans le cas d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d'un navire non immatriculé, l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon ;
12° « autorité compétente » : l'autorité ou les autorités chargée(s) par le Roi de l'exécution et du respect de la Convention WRC et du présent chapitre ;

Article II.4.20. Application spatiale
Le présent chapitre est applicable au sein de la zone économique exclusive.

Article II.4.21. Exclusions
§ 1. Le présent chapitre ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention INTERVENTION ou du Protocole INTERVENTION.
§ 2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires de guerre 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, à moins que cet État n'en décide autrement et en

ait informé le Secrétaire Général de l'OMI conformément à l'article 4.3 de la Convention WRC.

Art.II.4.22. Interprétation
Ce chapitre est interprété conformément à la Convention WRC.

Art. II.4.23. Objectifs et principes généraux
§ 1. L'autorité compétente peut prendre des mesures conformément à la Convention WRC et au présent chapitre en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave qui présente un danger dans la zone économique exclusive.
§ 2. Les mesures prises conformément au paragraphe 1er par l'autorité compétente doivent être proportionnées au danger.
§ 3. Les mesures visées au paragraphe 1er ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l'épave a été enlevée ; elles ne doivent pas porter atteinte de manière injustifiée aux droits et intérêts d'autres États, y compris l'État d'immatriculation du navire, et de toute personne physique ou morale intéressée.
§ 4. L'application de la Convention WRC et du présent Chapitre au sein de la zone économique exclusive n'autorise pas l'État à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.
§ 5. L'autorité compétente s'efforce de coopérer lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent également un autre État.

Article II.4.24. Déclaration des épaves
§ 1. Le capitaine et l'exploitant d'un navire battant son 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. En dérogation à l'article II.4.20, 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 règlement 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 conformément à l'article II.4.25, 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.

Article II.4.25. Détermination du danger
Pour établir si une épave présente un danger, l'autorité compétente tient compte des critères ci-après :
1° le type, les dimensions et la construction de l'épave ;
2° la profondeur d'eau dans la zone ;
3° l'amplitude de la marée et les courants dans la zone ;

4° les zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux directives adoptées par l'OMO, ou une zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application de l'article 211.6 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer ;
5° proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies ;
6° densité et fréquence du trafic ;
7° type de trafic ;
8° nature et quantité de la cargaison de l'épave, quantité et types d'hydrocarbures (par exemple, hydrocarbures de soute et huiles de graissage) à bord de l'épave et, en particulier, dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin ;
9° vulnérabilité des installations portuaires ;
10° conditions météorologiques et hydrographiques du moment ;
11° typographie sous-marine de la zone ;
12° hauteur de l'épave au-dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique ;
13° profils acoustiques et magnétiques de l'épave ;
14° proximité d'installations au large, de pipelines, de câbles de télécommunications et d'ouvrages analogues ; et
15° toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave.

Article II.4.26. Localisation des épaves

§ 1. Lorsqu'elle prend conscience de l'existence d'une épave, l'autorité compétente a recours à tous les moyens possibles, y compris aux bons offices des États et organisations, afin d'avertir de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.
§ 2. Si l'autorité compétente a des raisons de penser qu'une épave présente un danger, elle veille à ce que toutes les mesures possibles soient prises pour déterminer l'emplacement précis de l'épave.

Article II.4.27. Signalisation des épaves

§ 1. Si l'autorité compétente établit que l'épave constitue un danger, elle doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour signaliser l'épave.
§ 2. Pour la signalisation de l'épave, il faut s'assurer par tous les moyens possibles que les marques utilisées sont conformes au système de balisage accepté au niveau international qui est en vigueur dans les eaux où se trouve l'épave.
§ 3. L'autorité compétente diffuse les détails de la signalisation de l'épave en ayant recours à tous les moyens appropriés, y compris au moyen des publications nautiques pertinentes.

Article II.4.28. Mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves

§ 1. Si l'autorité compétente établit qu'une épave constitue un danger, elle doit immédiatement :
1° en informer l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit ; et
2° procéder à des consultations avec l'État d'immatriculation du navire et les autres États affectés par l'épave au sujet des mesures à prendre à l'égard de l'épave.
§ 2. Le propriétaire inscrit doit enlever une épave dont il est établi qu'elle constitue un danger.
§ 3. Lorsqu'il a été établi qu'une épave constitue un danger, le propriétaire inscrit, ou autre partie intéressée, fournit à l'autorité compétente la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention WRC et à l'article II.2.8, § 3 du présent chapitre, selon le cas.

§ 4. Le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'autorité compétente peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.
§ 5. Une fois que l'enlèvement visé aux paragraphes 2 et 4 a commencé, l'autorité compétente ne peut intervenir que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule efficacement d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.
§ 6. L'autorité compétente :
1° fixe un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, compte tenu de la nature du danger déterminé conformément à l'article II.4.25 ;
2° informe par écrit le propriétaire inscrit du délai fixé en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai, elle pourra elle-même enlever l'épave aux frais du propriétaire inscrit ; et
3° informe par écrit le propriétaire inscrit de son intention d'intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave.
§ 7. Si le propriétaire inscrit n'enlève pas l'épave dans le délai fixé conformément au paragraphe 6, 1°, ou si le propriétaire inscrit ne peut pas être contacté, l'autorité compétente peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.
§ 8. Dans les cas où il est nécessaire d'agir immédiatement et l'autorité compétente en a informé l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, elle peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.
§ 9. Les renseignements visés dans le présent article doivent être fournis par l'autorité compétente au propriétaire inscrit identifié dans les rapports visés à l'article II.4.24, § 3.

Article II.4.29. Responsabilité du propriétaire

§ 1. Sous réserve de l'article II.4.30, le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave effectués en application des articles II.4.26, II.4.27 et II.4.28, respectivement, sauf s'il prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave :
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 ;
2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ; ou
3° résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable commise par un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.
§ 2. Aucune disposition du présent chapitre n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention LLMC.
§ 3. Aucune demande de remboursement des frais visés au paragraphe 1er ne peut être formulée contre le propriétaire inscrit autrement que sur la base des dispositions de la Convention WRC et le présent chapitre.
§ 4. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre tiers.

Article II.4.30. Exceptions à la responsabilité

§ 1. Le propriétaire inscrit n'est pas tenu, en vertu du présent chapitre, de payer les frais mentionnés à l'article II.4.29, § 1er si, et dans la mesure où, l'obligation de payer ces frais est incompatible avec :

1° la Convention BUNKER ;

2° la Convention CLC ;

3° la Convention HNS ;

4° la Convention sur la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, faite à Paris le 29 juillet 1960 et approuvée par la loi du 1er août 1966, telle que modifiée, ou dans le domaine de l'énergie nucléaire, 1960, ou la Convention relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, faite à Vienne le 21 mai 1963, telle que modifiée ; ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité en matière de dommages nucléaires ;

à condition que la convention en question soit applicable et en vigueur.

§ 2. Pour autant que les mesures prises en vertu du présent chapitre soient considérées comme des opérations d'assistance en vertu de la législation nationale applicable ou d'une convention internationale, cette législation ou convention s'applique aux questions de la rémunération ou de l'indemnisation des entreprises d'assistance à l'exclusion des règles du présent chapitre.

Article II.4.31. Action directe contre l'assureur

Toute demande de remboursement de frais découlant de cette Convention peut être formulée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense (sauf la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire inscrit) 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 au paragraphe 1er. 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 II.4.32. Délais

Les droits à remboursement des frais en vertu de la Convention WRC ou du présent chapitre s'éteignent à défaut d'une action en justice intentée dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'existence d'un danger a été établie conformément à la Convention WRC ou au présent chapitre. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date de l'accident de mer qui a causé l'épave. Lorsque cet accident de mer consiste en une série de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article II.4.33. Enlèvement des biens autres que des épaves

L'enlèvement dans la zone économique exclusive de biens, autres que les épaves visées à l'article II.4.19, 4°, qui constituent un danger direct ou indirect pour le milieu marin est soumis aux articles II.4.12 à II.4.18.

Le premier alinéa s'applique sans préjudice de l'application des articles 25 et 26 de la Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique.

Titre 5 – Enquête sur les accidents de navigation

Art. II.4.34. Directive 2009/18/CE

Le présent titre transpose partiellement 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. II.4.35. Définition des notions

Pour l'application du présent titre, l'on entend par :

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

2° « MIK » : le Carrefour d'information maritime visé à l'article 3, 7°, de « l'Accord de coopération Garde côtière » : l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'État fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci et du Service Fédéral Public Justice, approuvé par la loi du 4 avril 2006 ;

3° « 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, tel qu'il a été mis à jour ;

4° « 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, tel qu'il a été mis à jour ;

5° « eaux maritimes belges » : les eaux navigables suivantes, dont les limites sont fixées par le Roi ;

a) la mer territoriale belge ;

b) les ports du littoral belge ;

c) l'Escaut maritime inférieur ;

d) les ports situés sur l'Escaut maritime inférieur, dont le port d'Anvers ;

e) la partie belge du canal de Terneuzen à Gand ;

f) les ports situés sur la partie belge du canal de Terneuzen à Gand, dont le port de Gand ;

g) le canal de Bruges à Zeebrugge ;

g) le canal de Bruges à Ostende ;

6° « zones maritimes » : les eaux maritimes belges, la zone économique exclusive telle que définie et délimitée dans la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et le plateau continental tel que défini et délimité dans la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental ;

7° « eaux intérieures » : les eaux publiques belges qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne font pas partie des eaux maritimes belges ;

8° « bateau de navigation intérieure », par dérogation à l'article I.X, X° : tout bâtiment de navigation qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures ;

9° « transbordeur roulier » : un navire destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers ;
10° « engin à passagers à grande vitesse » : un bâtiment de navigation destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à $3,7\ \Delta^{0,1667}$, « Δ » étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m^3), à l'exclusion des engins dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol ;
11° « accident de navigation » : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire :
a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci ; ou
b) la chute par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des mouvements du navire ou en rapport avec ces mouvements ; ou
c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire ; ou
d) des dommages matériels subis par un navire ; ou
e) l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage ; ou
f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci ; ou
g) des dégâts à l'environnement, résultant des dommages subis par un ou plusieurs navires et causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navires ;
12° « 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 ; ou
b) une pollution, quelle qu'en soit l'ampleur ; ou
c) une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre ;
13° « accident de navigation très grave » : un accident de navigation ayant entraîné :
a) la perte totale du navire, ou
b) des pertes en vies humaines, ou
c) une pollution grave ;
14° « incident » : un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement ;
15° « enquête de sécurité » : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires ;
16° « État principalement responsable de l'enquête de sécurité » : l'État assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les États ayant d'importants intérêts en jeu ;
17° « blessures graves » : des blessures subies par une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées ;
18° « État ayant d'importants intérêts en jeu » : un État :
a) qui est l'État du pavillon du navire faisant l'objet de l'enquête ; ou

b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation ; ou
c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'État 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'État 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 État ; 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 États membres de l'Espace économique européen ;
h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'État responsable de l'enquête de sécurité ;
19° « 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 LEG.3(91) du 27 avril 2006, tel qu'il a été mis à jour ;
20° « 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 ;
21° « recommandation de sécurité » : toute proposition, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle :
a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête ; ou, le cas échéant,
b) par la Commission européenne sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées ;
22° « 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) ;
23° « enquêteurs » : les membres du personnel de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation visé à l'article II.4.29, chargés de procéder à l'enquête de sécurité ;
24° « exploitant » : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire ou bien comme affréteur à coque nue, un ou plusieurs navires belges.
25° « gestionnaire du port » : la personne de droit public chargée, par le législateur compétent, de la gestion et de l'exploitation du port;
26° « 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 ;

Art. II.4.36. Application matérielle et spatiale
§ 1. Le présent titre s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui :
1° impliquent des navires belges ; ou
2° surviennent dans les zones maritimes ; ou
3° surviennent dans les eaux intérieures et impliquent des navires ; ou
4° mettent en jeu d'autres intérêts importants du Royaume de Belgique.

§ 2. Le présent titre ne s'applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement :
1° des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales ;
2° des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales ;
3° des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures ;
4° des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres ;
5° des unités fixes de forage au large.

Art. II.4.37. Objectif
§ 1. Le présent titre a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de navigation et d'incidents à l'avenir :
1° en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents de navigation et des incidents, afin d'en déterminer les causes ;
2° en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives ;
3° en veillant à ce qu'il soit vérifié s'il est donné suite ou non aux recommandations de sécurité et en examinant les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.
§ 2. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente loi n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes.

Art. II.4.38. 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 ».
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. II.4.39. Organisation de l'OFEAN
§ 1. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences du personnel de l'OFEAN.
Le ministre veille au bon fonctionnement de l'OFEAN.
§ 2. L'OFEAN se compose d'au moins un membre du personnel qui est compétent pour diriger l'OFEAN en tant que directeur et effectuer des enquêtes de sécurité.
§ 3. Les membres du personnel de l'OFEAN et les experts externes désignés sont soumis au secret professionnel en ce qui concerne les informations obtenues lors de l'exercice de leurs tâches.

Art. II.4.40. Compétences de l'OFEAN
§ 1. L'OFEAN est compétent pour mener des enquêtes de sécurité sur les accidents de navigation et les incidents, visés à l'article II.4.36. 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, à moins que le présent titre n'en dispose autrement.
§ 2. Sans préjudice des dispositions 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 d'autres recommandations de sécurité.
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. II.4.41. Obligation d'enquête
§ 1. L'OFEAN effectue une enquête de sécurité après un accident de navigation très grave :
1° impliquant un navire belge, quel que soit le lieu de l'accident de navigation ;
2° survenant dans les zones maritimes ou les eaux intérieures, quel que soit le pavillon du navire 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 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 et à la Commission européenne.
§ 3. Dans le cas de tout accident de navigation ou incident autre que celui visé au paragraphe 1er ou paragraphe 2, l'OFEAN décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.
§ 4. Dans les décisions visées aux paragraphe 2, alinéa 2 et paragraphe 3, l'OFEAN tient compte de la gravité de l'accident de navigation ou de l'incident, du type de navire 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. II.4.42. Direction de et participation à l'enquête de sécurité
§ 1. En principe, chaque accident de navigation ou incident ne fait l'objet que d'une seule enquête.
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'États 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 États 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'États 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'États 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 ou, si celui-ci est survenu en pleine mer et si la Belgique est le dernier pays visité par le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse. L'OFEAN demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres organismes d'enquête compétents d'États 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'États ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre les objectifs visés à l'article II.4.37 et de manière à prévenir des accidents de navigations 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.
§ 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, point c), du Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. Les enquêteurs de l'OFEAN peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque ceci est, selon leur jugement professionnel, 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. II.4.43. Implication de marins

Lorsque l'OFEAN effectue une enquête de sécurité, conformément à l'article II.4.41, § 1er, sur un accident de navigation dans lequel un marin à qui s'applique le Traité MLC est décédé ou a subi de graves lésions, ceci est également considéré une enquête conformément à la disposition 5.1.6 du Traité MLC.

Art. II.4.44. Contribution à l'OFEAN

§ 1. En vue de la couverture des frais de création, de personnel et de fonctionnement de l'OFEAN, une contribution annuelle est due à l'OFEAN.
La contribution visée à l'alinéa 1er est due par les exploitants de navires belges et par les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge.
§ 2. La contribution des exploitants d'un navire belge est due chaque année civile.
La contribution est solidairement due par les exploitants du navire belge.
La contribution des exploitants s'élève à 0,0128 euro par jauge brute du navire belge dont ils sont les exploitants au 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 dont ils sont exploitants.
§ 3. La contribution d'un navire étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge est calculée selon la formule suivante :
(235 000 – BE)/AN où
BE = contribution totale des exploitants de navires belges visée à l'article 15, paragraphe 2, alinéa 3.
AN = nombre total d'escales de navires sous pavillon étranger dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge durant la période du 1er octobre de l'année civile antérieure au 30 septembre de l'année civile en cours où la contribution est due.
La contribution est due solidairement par les exploitants du navire sous pavillon étranger.
§ 4. Les montants visés au paragraphe 2, alinéas 3 et 5, et 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 2015.
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 arrondi à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.
§ 5. L'OFEAN est chargé de la perception des contributions visées au paragraphe 2 et paragraphe 3, majorées des montants visés à l'article II.4.45, § 1er et § 2.
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.
En vue de la perception des contributions visées au paragraphe 3, majorées de la contribution visée à l'article II.4.45, § 2, le Ministre peut conclure un accord de coopération avec l'administration des ports concernés.

§ 6. Pour l'application du présent article, tout navire effectuant une activité d'interface navire/port est considéré comme faisant une escale dans un port.
Le nombre d'escales par navire individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d'escales annuelles qui sont nécessaires pour l'octroi d'un « pilotage exemption certificate » à délivrer par la région compétente, que le bâtiment de navigation soit soumis ou non à l'obligation de pilotage.

Art. II.4.45. Coût du recours à des experts externes
§ 1. Si l'OFEAN fait appel à des experts externes pour l'enquête sur un accident de navigation impliquant un navire belge, le coût réel des experts externes, en ce compris tous les frais engagés par ces derniers, est à charge des exploitants des navires belges.
Le coût réel visé à l'alinéa 1er pour le recours à des experts externes entre le 1er octobre de l'année civile antérieure et le 30 septembre de l'année civile en cours est divisé par le nombre de navires sous pavillon belge dont les exploitants sont redevables de la contribution visée à l'article II.4.44, § 2, pendant l'année civile en cours.
Le montant fixé conformément à l'alinéa 2 est ajouté au montant de la contribution fixée conformément à l'article II.4.44, § 2, et est mentionné dans l'avis visé à l'article II.4.44, § 5, alinéa deux.
§ 2. Si l'OFEAN fait appel à des experts externes pour l'enquête sur un accident de navigation impliquant un navire sous pavillon étranger, le coût réel des experts externes, en ce compris tous les frais engagés par ces derniers, est à charge des exploitants des navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port belge qui était le port de destination ou de départ de ce navire pendant le voyage où l'accident de navigation est survenu.
Le coût réel visé à l'alinéa 1er pour le recours à des experts externes entre le 1er octobre de l'année civile antérieure et le 30 septembre de l'année civile en cours est divisé par le nombre d'escales de navires sous pavillon étranger ayant mouillé dans le port belge visé à l'alinéa 1er entre le 1er octobre de l'année civile en cours et le 30 septembre de l'année civile suivante.
Le montant fixé conformément à l'alinéa deux est ajouté au montant de la contribution fixée conformément à l'article II.4.44, § 3 et due par les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port visé à l'alinéa premier entre le 1er octobre de l'année civile en cours et le 30 septembre de l'année civile suivante, et est mentionné dans l'avis visé à l'article II.4.44, § 5, alinéa deux.
§ 3. Si l'OFEAN fait appel à des experts externes pour l'enquête sur un accident de navigation impliquant un ou plusieurs navires belges et un ou plusieurs navires sous pavillon étranger, le coût réel des experts externes, en ce compris tous les frais engagés par ces derniers, est répercuté pour la moitié conformément au paragraphe 1er et pour l'autre moitié conformément au paragraphe 2.

Art. II.4.46. Fonds budgétaire de l'OFEAN
En application de l'article 62 de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, un fonds budgétaire relatif au fonctionnement de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation est créé.

Art. II.4.47. Rapport annuel
Au plus tard le 30 septembre de chaque année, l'OFEAN remet un rapport annuel au ministre, 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. II.4.48. Obligations de notification

§ 1. Le MIK, toute autorité, tout officier ou fonctionnaire public 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 belge, le capitaine, le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant de ce navire 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 belge et d'autres navires, l'OFEAN le notifie immédiatement à l'État du pavillon de l'autre navire 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'États ayant d'importants intérêts en jeu.

Art. II.4.49. Coopération avec d'autres organismes d'enquête compétents

§ 1. Si, conformément à l'article II.4.42, 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 État 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 identique aux organismes d'enquête compétents responsables de l'enquête de sécurité, si la Belgique est un État 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 États 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. II.4.50. 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 le directeur de l'OFEAN visé à l'article II.4.39, § 2, le juge nécessaire ;

2° la conservation des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité ;

3° la restitution des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité ;

4° la destruction des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité pour des raisons de sécurité ou de santé publique ;

5° la récupération des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident en vue d'une enquête complémentaire par l'OFEAN.

Il est interdit de contaminer, d'endommager, de détruire, d'enlever, de déplacer sans l'autorisation de l'OFEAN ou de soustraire de quelque manière que ce soit à l'enquête de sécurité menée par l'OFEAN, les biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident.

Art. II.4.51. Carte de légitimation

Le Roi détermine la forme et le contenu de la carte de légitimation des enquêteurs de l'OFEAN.

Art. II.4.52. 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 II.4.42, § 3, exercent, le cas échéant en collaboration avec les autorités 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, à son contenu et à l'épave ou à la structure, en ce compris la partie habitable d'un navire, la cargaison, les équipements et les débris. L'entrée dans une habitation, à bord ou non d'un navire, 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 ou 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, 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° demander et obtenir le libre accès aux examens ou analyses des prélèvements effectués sur les personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, et aux résultats de ceux-ci ;

11° auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité ;

12° obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'État fédéral, l'État du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis en Belgique ;

13° demander l'aide des autorités compétentes de l'État fédéral, notamment des inspecteurs de la navigation et du MIK.

Art. II.4.53. Obligation de collaboration

§ 1. 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.

§ 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. II.4.54. Confidentialité

§ 1. Sans préjudice des dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée 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° les registres 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 II.4.56 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.

Art. II.4.55. Destruction ou disparition d'informations

Il est interdit, après un accident de navigation ou un incident, de détruire ou de faire disparaître des informations y relatives.

Art. II.4.56. Publication de rapports

§ 1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente loi donnent lieu à la publication d'un rapport, accessible au public via un site Internet, 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 œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur de la navigation, le rapport 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 Internet, 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 et aux parties concernées. Afin d'améliorer la qualité des rapports visés au paragraphe 1er de la manière la mieux à même d'atteindre les objectifs visés à l'article II.4.37, l'OFEAN tient compte des remarques techniques que la Commission européenne pourrait formuler sur les rapports, quelles que soient les conclusions.

Art. II.4.57. Preuve dans d'autres procédures judiciaires
Les rapports de l'OFEAN visés à l'article II.4.56, §§ 1er et 2, et les recommandations de sécurité ne peuvent pas être utilisées comme preuve dans le cadre d'une procédure pénale, disciplinaire ou de droit civil.
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 l'enquêteur de l'OFEAN et l'expert externe sont associés ou ont été associés à l'enquête de sécurité.

Art. II.4.58. Recommandations de sécurité
§ 1. Les recommandations de sécurité formulées par l'OFEAN sont dûment prises en considération par leurs destinataires qui, le cas échéant, en assurent un suivi adéquat conformément au droit belge en vigueur, au droit de l'Union européenne et au droit international.
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.
§ 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. II.4.59. Transmission d'informations à la Commission européenne
§ 1. 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. II.4.60. Traitement équitable des gens de mer
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 gens de mer en cas d'accident de mer.

LIVRE 5 – SÛRETÉ

Titre 1 – Sûreté maritime

Chapitre 1 – Dispositions générales

Art. II.5.1. Règlement (CE) n° 725/2004 et Directive n° 2005/65/CE
Le présent titre a pour objet la mise en œuvre du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, et la transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

Art. II.5.2. Définition des notions
Dans le présent titre, les dispositions relatives dans le Livre 7 et, sauf dérogation explicite, ses arrêtés d'exécution, 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° « code ISPS » : le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires, visé au chapitre XI-2 de l'Annexe de la convention SOLAS, dans sa version actualisée ;
3° « Règlement (CE) n° 725/2004 » : le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
4° « Directive 2005/65/CE » : la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;
5° « interface navire/port » : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire ;
6° « installation portuaire » : un emplacement où a lieu l'interface navire/port, comprenant les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas ;
7° « port » : toute étendue déterminée de terre et d'eau, dont le périmètre est délimité par le Roi conformément à l'article II.5.3, § 2, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, qui constitue un ensemble spatial, économique ou fonctionnel ;
8° « zone de sûreté portuaire » : toute zone dans un port essentielle pour une sûreté maritime sur la base d'une évaluation de sécurité spécifique ;
9° « gestionnaire du port » : la personne de droit public chargée, par le législateur compétent, de la gestion et de l'exploitation du port, ainsi que de la coordination et le contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné. Il peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports ;
10° « agent de sécurité de l'installation portuaire » : l'agent de sécurité visé à l'annexe II, partie A, point 17 du règlement (CE), n° 725/2004 ;
11° « incident de sûreté » : tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, d'une installation portuaire ou d'un port ;
12° « action illicite intentionnelle » : un acte intentionnel qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que dans le trafic maritime national, et à leurs passagers ou à leur cargaison, et aux installations portuaires ou aux ports ;
14° « DGCC » : la Direction Générale Centre de Crise du SPF Intérieur ;
15° « OCAM » : l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, tel qu'institué par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace.

Art. II.5.3. Application spatiale
§ 1. Le présent titre s'applique aux ports dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au règlement (CE) n° 725/2004.
§ 2. Le périmètre des ports visés au paragraphe 1er est délimité par le Roi, en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sûreté portuaire.
Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du règlement (CE) n° 725/2004, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.
§ 3. Le présent titre ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.

Chapitre 2 - Autorités

Partie 1 - Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Art. II.5.4. Création et tâches

§ 1. Une Autorité Nationale de Sûreté Maritime est créée.

§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime fait office de point de contact pour la sûreté maritime tel que visée à l'article 2.6 du règlement (CE) n° 725/2004 ; d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.7 du règlement (CE) 725/2004 et de point de contact pour la sûreté portuaire tel que visé à l'article 3.4 de la directive 2005/65/CE.

§ 3. L'Autorité Nationale 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 dans le sens de l'article II.5.7 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 ;

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. II.5.5. Organisation

§ 1. 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. II.5.6. 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. II.5.7. Fixation de normes
Le Roi adopte, sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, des normes contraignantes en matière de sûreté maritime.

Partie 2 - Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

Art. II.5.8. Création, tâches et organisation
§ 1er. 1. Le Roi crée un Comité Local pour la Sûreté Maritime dans chaque port et détermine la composition et le fonctionnement.
§ 2. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime fait office d'autorité de sûreté portuaire telle que visée à l'article 3.5 de la directive 2005/65/CE.
§ 3. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est notamment chargée de :
1° contrôler l'exactitude des informations fournies par l'officier de sécurité de l'installation portuaire ou le gestionnaire du port ;
2° 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 l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification substantielle ;
3° de contrôler l'élaboration et l'exécution des plans de sûreté des installations portuaires et des ports ;
4° du suivi en temps réel des évaluations de la sûreté, et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports ;
5° de dresser une liste des installations portuaires devant satisfaire au code ISPS, ainsi que de remettre tous les deux ans un avis motivé, pour chaque installation portuaire devant satisfaire au code ISPS, à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.
§ 4. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime rend compte de ses activités auprès de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

Art. II.5.9. 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.

Agents de sûreté maritime.

Art. II.5.10. Désignation
§ 1. Le Roi désigne un agent de sûreté maritime pour chaque port.
§ 2. Lorsque l'agent de sûreté maritime n'est pas le même que l'(les) agent(s) de sûreté de l'(des) installation(s) portuaire(s) en vertu du règlement (CE) n° 725/2004, ils travaillent en étroite collaboration.

Art. II.5.11. Tâche
L'agent de sûreté maritime fait fonction de personne de contact locale pour toutes les questions relatives à la sûreté maritime du port concerné.

Chapitre 3 - Structure de sûreté portuaire

Partie 1 - Niveaux de sûreté

Art. II.5.12. 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 minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;
2° Niveau de sûreté 2 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incidents de sûreté ou d'actions illicites intentionnelles ;
3° Niveau de sûreté 3 : désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté maritimes spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté ou une action illicite intentionnelle est probable ou imminente, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

Art. II.5.13. 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.

Partie 2 - Évaluation de la sûreté

Art. II.5.14. Exécution
Dans chaque port, le gestionnaire du port procède à une évaluation de la sûreté.
Chaque évaluation d'un port prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port, et tient compte des évaluations des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre auxquelles il a été procédé en application du règlement (CE) n° 725/2004.
Chaque évaluation de la sûreté d'un port est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.

Art. II.5.15. Approbation
Chaque évaluation de la sûreté d'un port est soumise pour approbation à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, qui décide sur avis motivé du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.

Art. II.5.16. Évaluation
L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

Partie 3 - Plan de sûreté portuaire

Art. II.5.17. Élaboration

§ 1. Dans chaque port, le gestionnaire du port élabore un plan de sûreté portuaire sous le contrôle du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.

§ 2. Chaque plan de sûreté portuaire est établi en tenant compte des résultats des évaluations de la sûreté portuaire effectuées pour le port concerné et des exigences fixées par le Roi.

§ 3. Chaque plan de sûreté portuaire inclut au minimum :

1° l'intégration des plans de sûreté établis en vertu du règlement (CE) n° 725/2004 pour les installations portuaires ;

2° le cas échéant, les zones de sûreté portuaire identifiées ;

3° un ensemble de mesures, de procédures et d'actions détaillées sur le plan de la sûreté maritime pour chaque niveau de sûreté dans le port ou, le cas échéant, dans les zones de sûreté portuaire identifiées.

Le cas échéant, les mesures, les procédures et les actions peuvent varier selon la zone de sûreté portuaire en fonction des résultats des évaluations de la sûreté ;

4° une structure de coordination entre les différentes mesures, procédures et actions visées au 3° ;

5° une structure organisationnelle à l'appui du renforcement de la sûreté maritime ;

6° une structure de concertation entre les différentes parties intéressées sur le plan de la sûreté maritime.

Art. II.5.18. Approbation

Chaque plan de sûreté portuaire et sa modification substantielle est soumis pour approbation au ministre, qui décide sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

Art. II.5.19. Certificat de sûreté portuaire

§ 1. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime délivre un certificat de sûreté portuaire au gestionnaire du port comme preuve d'approbation visée à l'article II.5.18.

§ 2. Le Ministre peut, sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, retirer le certificat de sûreté portuaire :

1° si le gestionnaire du port a contrevenu au plan de sûreté portuaire, au présent titre ou à ses arrêtés d'exécution ;

2° si le gestionnaire du port n'a pas agi selon les instructions du Ministre conformément à l'article II.5.20.

Art. II.5.20. 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 II.5.18 ;

2° imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans son délai imposé ;

3° suspendre des plans de sûreté portuaire et imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans son délai imposé ;

4° retirer des certificats de sûreté portuaire délivrés conformément à l'article II.5.19.

Art. II.5.21. 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 fonctionnaires du SPF Mobilité et Transports visés à l'article II.7.138, § 1, 2°.

Art. II.5.22. Test
Chaque plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile et tenant compte des exigences fixées par le Roi par le biais d'un exercice du plan de sûreté.

Chapitre 4 - Organismes de sûreté reconnus

Art. II.5.23. 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. II.5.24. Compétences
§ 1. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés conformément à l'article II.5.23 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.

Chapitre 5 - Information et échange de données

Art. II.5.25. 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 concernés.
Le service de police informé d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire en informe immédiatement l'OCAM et les autorités administratives et judiciaires par les procédures y élaborées et procède aux constatations nécessaires.

Titre 2 – Piraterie

Art. II.5.26. Définition des notions
§ 1. Dans le présent titre et les dispositions y afférentes dans le Livre 7, on entend par :
1° « piraterie » : chaque acte de piraterie maritime constitutifs d'une des infractions définies sous 2° ;
2° « infraction de piraterie » :
a) tout acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire privé agissant à des fins privées et dirigé :
i) contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
ii) contre un autre navire, des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire est un navire pirate ;

c) toute tentative, tout acte préparatoire, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.
2° « navire pirate » :
a) un navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement se servent ou entendent se servir pour commettre une infraction de piraterie ;
b) un navire qui a servi à commettre une infraction de piraterie 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 ;
§ 2. Les actes de piraterie perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'État dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des infractions de piraterie.
§ 3. Les infractions de piraterie et les actes équivalents commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à des actes de piraterie, dans la mesure prévue par le droit international.

Art. II.5.27. Interdictions
§ 1. Il est interdit de commettre une infraction de piraterie.
§ 2. Il est interdit de participer 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.
§ 3. Il est interdit de diriger un groupe de pirates.

Titre 3 – Recours à des entreprises de sécurité maritime

Art. II.5.28. Définition des notions
Dans le présent titre, l'on entend par :
1° « BMP » : les pratiques les plus récentes de gestion optimale de la planification et des opérations pour les exploitants et capitaines de navire qui visent la protection passive contre la piraterie dans certaines zones maritimes telles qu'elles ont été établies par les organisations professionnelles internationales représentant le secteur de la navigation maritime et les directives de l'OMI ;
2° « entreprise de sécurité maritime » : une entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ;
3° « piraterie » : l'acte tel que défini dans l'article II.5.26, 1°.

Art. II.5.29. Autre réglementation
Le présent titre s'applique sans préjudice des dispositions de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. II.5.30. Titre 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 sous les conditions énoncées ci-après :
1° le contrat visé à l'article II.5.32, écrit pour un voyage, un groupe de voyages ou une période déterminée et conclu avec l'entreprise de sécurité maritime est communiqué ministre compétent pour le Transport et la Navigation maritimes et au ministre de l'Intérieur selon la procédure déterminée 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 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ;
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. II.5.31. Obligations de notification
§ 1. Le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime au service désigné par le Roi.
Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.
§ 2. Le capitaine du navire, le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie sans délai au Centre de Crise du gouvernement, tous les cas où en vue de lutter contre la piraterie le feu a été ouvert à partir du navire ou dans lesquels des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du navire.
Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

Art. II.5.32. Contrat écrit
À chaque fois qu'il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée, le propriétaire ou l'exploitant inscrit conclut un contrat écrit avec cette entreprise qui, sans préjudice des prescriptions légales, contient au moins les éléments suivants :
1° l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres ;
2° l'interdiction de sous-traitance ;
3° l'assurance en responsabilité civile et contractuelle de l'entreprise de sécurité maritime ;
4° un exposé des règles et procédures que les agents de sécurité maritime respecteront conformément au droit belge ;
5° un exposé des règles BMP qui s'appliquent, sans préjudice de l'application du droit belge, ainsi que des directives de l'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 du personnel engagé à bord de manière à permettre l'évaluation du respect des conditions de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ; en cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées dans le délai prescrit, le propriétaire ou l'exploitant inscrit peut transmettre ces données au service compétent du Service public fédéral Intérieur au plus tard deux jours ouvrables 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 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ou une autre disposition applicable, le Roi peut par un arrêté délibéré en Conseil des ministres décider de retirer l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime ;

Art. II.5.33. Compétence du capitaine
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 II.7.139.
Le capitaine exerce cette compétence dans le cadre de lutte contre la piraterie après avoir reçu l'avis du dirigeant opérationnel des agents à bord du navire et conformément aux méthodes et procédures fixées en vertu de l'article 13.24 de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. II.5.34. Statut des agents
Les agents de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire ne font pas partie de l'équipage.

Art. II.5.35. 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. II.5.36. Reportage
Le ministre compétent pour les Affaires maritimes et la Navigation et le Ministre de l'Intérieur font, tous les cinq ans, rapport au Conseil des ministres sur l'application du présent titre.

Livre 6 – MILIEU MARIN

Art. II.6.1. Définition des notions
On entend dans le présent livre, dans les dispositions du livre 7 qui s'y rapportent et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, par :
1° « substances 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, ainsi que toutes les substances soumises au contrôle en vertu de la Convention MARPOL ;
2° « rejet » : tout déversement de substances nocives ou de liquides contenant de telles substances provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend 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 "offshore" 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 I.3, § 1, 1°: tout bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin et englobant les bateaux de plaisance, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes ;
4° « événement » : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer de substances nocives ou de liquides contenant de telles substances ;
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 marchandises.
7° « bateau de plaisance » : tout bâtiment d'une longueur hors tout de 2,5 à 24 mètres, avec ou sans moyen de propulsion propre, qui n'est utilisé que pour l'agrément et la pratique des sports nautiques.

Art. II.6.2. Application internationale et matérielle
§ 1. Sauf disposition expresse contraire, le présent livre s'applique à tous les navires quel que soit le pavillon qu'ils sont habilités à battre.
§ 2. Le Roi peut rendre le présent livre applicable, en tout ou en partie, à des bâtiments autres que les navires.
§ 3. Les dispositions du présent livre et de ses arrêtés d'exécution 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 certaines catégories de navires de l'application d'une ou plusieurs règles et prescriptions édictées par ou en vertu du présent livre.
§ 5. La Prescription 4.2 de l'Annexe I et la Prescription 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 ;
2° dans la mer territoriale de la Belgique ou d'un autre État membre de l'Espace économique européen.

Art. II.6.3. Autre réglementation et interprétation
§ 1. Le présent livre s'applique sans préjudice des actes internationaux suivants et est interprété conformément à ces derniers :
1° la Convention MARPOL ;
2° le Protocole MARPOL de 1978 ;
3° le Protocole MARPOL de 1997 ;
4° la Convention AFS ;
5° la Convention BWM ;
6° la Convention SRC.
§ 2. Le présent livre 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 sous juridiction de la Belgique.

Article II.6.4. Arrêtés d'exécution
Le Roi arrête les dispositions nécessaires à l'exécution du présent livre.
Il peut en outre opérer une distinction en fonction de la catégorie dont relève le navire, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

Art. II.6.5. Interdiction de rejet
Il est interdit à tout navire battant pavillon belge et étranger de rejeter une substance nuisible à la mer ou en mer dans l'atmosphère, sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la Convention MARPOL ou du présent livre.

Art. II.6.6. Prescriptions techniques relatives aux navires

§ 1. Le Roi fixe les conditions 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 accordé par l'OMI. Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents.

Art. II.6.7. Certificat MARPOL

§ 1. Le Contrôle de la navigation décerne 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 II.6.6.

§ 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 conditions 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 agents chargés du contrôle de la navigation.

§ 4. Le Roi détermine :

1° la manière et les conditions d'obtention, 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. Une rétribution peut être perçue pour les visites, inspections et autres prestations en vue de la délivrance, du renouvellement et de la prorogation d'un certificat MARPOL ; le propriétaire du navire ou son mandant, le demandeur ou le bénéficiaire en seront redevables à l'État.

Le Roi détermine le tarif des rétributions et les autres règles afférentes à leur application et à leur recouvrement.

Art. II.6.8. 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 1 ;

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 examiner 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.

Art. II.6.9. Obligation de notification

Le Roi détermine les cas où le capitaine d'un navire battant pavillon belge est obligé de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par Lui, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Si le navire est abandonné ou si la communication est incomplète ou ne peut être obtenue, il appartient au propriétaire, à l'affréteur, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire, ou à leurs représentants, de se conformer à cette obligation.

Le Roi fixe les règles relatives notamment au contenu de la communication ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux autorités auxquelles elle est destinée.

L'obligation visée à l'alinéa 1er vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se déroule dans la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge.

Art. II.6.10. Plan d'urgence de navigation

Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier, d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan doit être conforme aux directives de l'OMI. Il comprend au moins :

1° la procédure qui doit être suivie par la personne ayant le commandement du navire pour la notification d'incidents de pollution conformément à l'article 8 du Protocole I de la Convention MARPOL, complété par les directives de l'OMI ;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures ;

3° une description détaillée des mesures qui doivent être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement d'hydrocarbures résultant de l'accident ; et

4° les procédures et les personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution.

Art. II.6.11. Interdiction d'appareillage

§ 1. Un navire visé à l'article II.6.7, § 1, alinéa 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 de la Convention MARPOL et de l'article II.6.10, de quitter un port belge.

Art. II.6.12. Habilitations
Le Roi peut autoriser des organismes ou des personnes à effectuer certaines activités désignées par Lui au profit du Contrôle de la navigation.

Livre 7 – APPLICATION

Titre 1 – Sanctions

Chapitre 1 – Dispositions générales

Section 1 – Degrés de sanction

Art. II.7.1. Sanctions pénales et administratives
§ 1. Les infractions décrites dans le présent code sont punies par une sanction de niveau 1, niveau 2, niveau 3, niveau 4 ou niveau 5.
La sanction de niveau 1 consiste en une amende administrative de 10 à 200 euros.
La sanction de niveau 2 consiste soit en une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et une amende pénale de 26 à 1.000 euros, ou dans l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 20 à 400 euros.
La sanction de niveau 3 consiste soit en une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et une amende pénale de 50 à 5.000 euros, ou dans l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 40 à 1.000 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 dans l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 250 à 2.000 euros.
La sanction de niveau 5 consiste soit en une réclusion de cinq ans ou à perpétuité et une amende pénale de 500 à 7.000.000 euros, ou dans l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 250 à 3.000 euros.
§ 2. Les décimes additionnels visés à l'article 1, 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 ce code.
L'autorité de sanction communique dans sa décision le coefficient de multiplication conformément à la loi précitée du 5 mars 1952 et précise le montant résultant de cette majoration.

Art. II.7.2. Sanctions disciplinaires
§ 1. Par dérogation à l'article II.7.1, les transgressions disciplinaires de navigation décrites à l'article II.3.10, ainsi que le renoncement aux obligations professionnelles en vertu de l'art. II.7.173, sont punies par l'une des sanctions disciplinaires suivantes :
1° une amende de minimum 100 euros et de maximum 12.500 euros, qui est versée au Trésor ;
2° l'avertissement ;
3° la réprimande ;
4° la suspension des brevets ou licences et l'interdiction d'exercer les fonctions pour un terme ne dépassant pas deux ans ;
5° le retrait des brevets ou licences et l'interdiction définitive d'exercer les fonctions.

Le Conseil d'enquête maritime peut laisser à un officier un brevet ou une licence d'un grade inférieur à celui dont il était titulaire.
Le Conseil d'enquête maritime peut interdire au porteur d'un diplôme étranger d'exercer à bord des navires belges les fonctions que ce document lui permet de remplir.
§ 2. Pour les transgressions disciplinaires de navigation décrites à l'article II.3.10, l'amende maximale s'élève à 600 euros. Si la sécurité des navires, des passagers ou de la cargaison a été mise en péril par ces transgressions, l'amende minimale s'élèvera à 300 euros.
§ 3. L'amende dont question au paragraphe 1, 1° peut être infligée en même temps qu'une autre sanction disciplinaire.

Section 2 – Sanction pénale

Art. II.7.3. 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. II.7.4. Participation
Le Chapitre VII du Livre 1 du Code pénal est d'application.

Art. II.7.5. 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 40 pour cent du montant minimal prescrit.
S'il existe des circonstances atténuantes, la peine d'emprisonnement peut être réduite conformément à l'article 85 du Code pénal.

Art. II.7.6. Responsabilité civile
Les personnes qui, en vertu de l'article 1384 du Code civil, sont responsables du dédommagement et des coûts sont civilement responsables du paiement des amendes pénales auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.

Section 3 – Sanction administrative

Art. II.7.7. Personnes sanctionnables
L'amende administrative ne peut être infligée qu'au contrevenant, même si l'infraction a été commise par un préposé ou un mandataire.
La décision administrative déclarant la culpabilité ne peut être prise qu'à l'égard du contrevenant, même si l'infraction a été commise par un préposé ou un mandataire.

Art. II.7.8. Récidive
En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation pour une décision administrative ou judiciaire déclarant la culpabilité, une décision administrative imposant une amende administrative de niveau 1, 2, 3, 4 ou 5 ou une condamnation judiciaire à une sanction de niveau 1, 2, 3, 4 ou 5, le montant de l'amende administrative peut être portée au double du maximum.
Ce délai d'un an prend cours le jour où la décision administrative n'est plus susceptible de recours ou le jour où la décision judiciaire est coulée en force de chose jugée.
Le délai se compte de quantième à veille de quantième, à dater du lendemain de l'acte ou de l'événement qui y donne cours.

Art. II.7.9. Concours

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

§ 2. Quand un même fait constitue plusieurs infractions ou lorsque différentes infractions soumises simultanément à l'autorité de sanction constituent la manifestation successive et continue de la même intention délictueuse, l'amende administrative la plus forte est seule infligée.

Quand l'autorité de sanction constate que des infractions ayant antérieurement fait l'objet d'une décision infligeant une amende administrative définitive et d'autres faits dont elle est saisie et qui, à les supposer établis, sont antérieurs à ladite décision et constituent avec les premières infractions la manifestation successive et continue de la même intention délictueuse, elle tient compte, pour la fixation de l'amende administrative, des amendes administratives déjà infligées. Si celles-ci lui paraissent suffire à une juste répression de l'ensemble des infractions, elle se prononce sur la culpabilité et renvoie dans sa décision aux amendes administratives déjà infligées. Le total des amendes administratives infligées en application du présent article ne peut excéder le maximum de l'amende administrative la plus forte.

Art. II.7.10. Conséquence de sanctions antérieures

Pour la détermination du montant de l'amende, il ne peut être tenu compte d'une décision infligeant une amende administrative ou déclarant la culpabilité adoptée trois ans ou plus avant les faits.

Ce délai de trois ans commence à courir au moment où la décision est devenue exécutoire ou lorsque la décision judiciaire statuant sur le recours du contrevenant est coulée en force de chose jugée.

Art. II.7.11. Circonstances atténuantes

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende administrative peut être réduite au-dessous du montant minimal porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 40 pour cent du montant minimal prescrit.

Art. II.7.12. Mise en œuvre

§ 1. L'autorité de sanction peut décider qu'il sera sursis à l'exécution de la décision infligeant une amende administrative, en tout ou en partie, pour autant que le contrevenant ne s'est pas vu infliger une amende administrative de niveau 2, 3, 4 ou 5 ou n'a pas été condamné à une sanction pénale de niveau 2, 3, 4 ou 5 durant les cinq années qui précèdent la nouvelle infraction.

Toutefois, une sanction de niveau 1, 2, 3, 4 ou 5 prononcée antérieurement pour des faits unis par une même intention délictueuse ne fait pas obstacle à l'octroi d'un sursis.

§ 2. L'autorité de sanction accorde le sursis par la même décision que celle par laquelle elle inflige l'amende.

La décision accordant ou refusant le sursis doit être motivée.

§ 3. Le délai d'épreuve ne peut être inférieur à une année ni excéder trois années, à compter de la date de la notification de la décision infligeant l'amende administrative ou à dater du jugement ou de l'arrêt coulé en force de chose jugée.

§ 4. Le sursis est révoqué de plein droit en cas de nouvelle infraction commise pendant le délai d'épreuve et ayant entraîné l'application d'une amende administrative d'un niveau supérieur à celui de l'amende administrative antérieurement assortie du sursis.

§ 5. Le sursis peut être révoqué en cas de nouvelle infraction commise pendant le délai d'épreuve et ayant entraîné l'application d'une amende administrative d'un niveau égal ou inférieur à celui de l'amende administrative antérieurement assortie du sursis.
§ 6. Le sursis est révoqué dans la même décision que celle par laquelle est infligée l'amende administrative pour la nouvelle infraction commise dans le délai d'épreuve.
La mention de la révocation du sursis dans la décision se fait tant lorsque la révocation a lieu de plein droit que dans le cas où elle est laissée à l'appréciation de l'autorité de sanction.
§ 7. L'amende administrative qui devient exécutoire par suite de la révocation du sursis est cumulée sans limite avec celle infligée du chef de la nouvelle infraction.
§ 8. En cas de recours contre la décision de l'autorité de sanction infligeant une amende administrative, le tribunal de police ne peut pas révoquer le sursis accordé par l'autorité de sanction. Il peut cependant accorder le sursis lorsque l'autorité de sanction l'a refusé.

Chapitre 2 – Sanctions des infractions

Section 1 – Exécution de conventions et d'actes internationaux

Art. II.7.13. Infraction à l'article I.9
§ 1. Est punie d'une sanction de niveau 2, toute personne qui commet une infraction aux décisions ayant été prises en application de l'article I.9.
§ 2. Est punie d'une sanction de niveau 5 :
1° quiconque aura violé une norme de produit prise en application de l'article I.9 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 cette action ou omission illicite aura été commise 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°;
3° quiconque aura violé une norme de produit prise en application de l'article I.9 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 cette action ou omission illicite aura été commise par négligence grave provoquant 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 ;
Dans les cas visés aux points 1° et 2°, l'amende minimale sera doublée.
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 – Bâtiments

Art. II.7.14. Infraction aux articles II.1.8 à II.1.17
§ 1. Est / sont puni(s) d'une sanction de niveau 3 :

1° le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine et quiconque enfreignent les articles II.1.8 à II.1.17 ou leurs arrêtés d'exécution ;
2° le capitaine qui enfreint l'article II.1.8, § 2, II.1.9, §§ 1 à 2, ou II.1.13, deuxième alinéa.
§ 2. 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.
§ 3. Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation relative à l'enregistrement qui leur est imposée par les articles II.1.8 à II.1.17 ou en vertu de celui-ci, peuvent être retenus par les contrôleurs de la navigation jusqu'à l'accomplissement de cette obligation.

Art. II.7.15. Infraction aux articles II.1.18 à II.1.23
Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint les articles II.1.18 à II.1.23 ou leurs arrêtés d'exécution.

Art. II.7.16. Infraction aux articles II.1.27 ou II.1.29
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 II.1.29.

Art. II.7.17. Infraction à l'article II.1.33
Est puni d'une sanction de niveau 1, le capitaine ou son mandataire qui enfreint l'article II.1.33.

Art. II.7.18. Infraction aux articles II.1.34 ou II.1.35
Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque empêche ou entrave l'inspection visée à l'article II.1.34, §§ 1 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 II.1.35.

Art. II.7.19. Infraction aux articles II.1.40 à II.1.56, II.7.107, II.7.109 ou II.7.136
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un bâtiment ou fait naviguer dans les eaux maritimes ou les eaux intérieures belges un bâtiment dont l'état compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou l'environnement marin ;
2° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait naviguer un bâtiment sans certificat de navigabilité requis en vertu des articles II.1.45 à II.1.48, II.1.55 et II.1.56 ou de ses arrêtés d'exécution, ou au mépris de l'interdiction de départ décidée ou de la rétention effectuée par l'autorité compétente 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 capitaine de commettre l'infraction.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque enfreint les articles II.1.40 à II.1.56, II.7.107 ou II.7.136, §§ 2 et 3 ou leurs arrêtés d'exécution ;

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 peines prévues dans le présent article peuvent, à l'égard du capitaine, être réduites à un quart de celles auxquelles le propriétaire peut être condamné, s'il est prouvé que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou verbal de ce propriétaire d'agir en infraction de cet article.
§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 1, tout homme d'équipage qui provoque la rétention ou l'interdiction de départ d'un bâtiment de navigation par des allégations reconnues inexactes.
Si les allégations inexactes ont été faites sciemment, le coupable est puni d'une sanction de niveau 2.

Section 3 – Armateurs

Art. II.7.20. Infraction aux articles II.2.4 ou II.7.108
Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque enfreint l'article II.2.4 ou la décision d'expulsion visée à l'article II.7.108.

Art. II.7.21. Infraction aux articles II.2.6 à II.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 II.2.6 à II.2.17 du présent code ne soient à bord ou ne soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article II.2.15, § 4 ; aucune réclusion ni aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.
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 ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge.

Art. II.7.22. Infraction aux articles II.2.18 à II.2.28
Est puni d'une sanction de niveau 5 :
1° quiconque exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention PAL, la Directive (CE) n° 392/2009, les articles II.2.18 à II.2.28 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution ne soient à bord ou ne soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article II.2.26, § 2.
2° quiconque exploite un navire sans disposer de l'assurance ou de toute autre garantie financière prescrite par la Convention PAL, la Directive (CE) n° 392/2009, les articles II.2.18 à II.2.28 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution.
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 ou quitte un port du territoire belge.

Art. II.7.23. Infraction à l'article II.2.42
Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint les articles II.2.42, §§ 1 à 4.

Art. II.7.24. Infraction au Règlement (UE) n° 1177/2010
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 1 :
1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 1er, du Règlement (UE) n° 1177/2010;

2° quiconque commet une infraction à l'article 12 du Règlement (UE) n° 1177/2010.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque commet une infraction à l'article 6 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
2° quiconque commet une infraction à l'article 8 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
3° quiconque commet une infraction à l'article 15 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
4° quiconque commet une infraction à l'article 16 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
5° quiconque commet une infraction à l'article 17 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
6° quiconque commet une infraction à l'article 18 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
7° quiconque commet une infraction à l'article 19 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
8° quiconque commet une infraction à l'article 22 du Règlement (UE) n° 1177/2010.
§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 1er, du Règlement (UE) n° 1177/2010;
2° quiconque commet une infraction à l'article 9 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
3° quiconque commet une infraction à l'article 10 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
4° quiconque commet une infraction à l'article 11 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
5° quiconque commet une infraction à l'article 13 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
6° quiconque commet une infraction à l'article 23 du Règlement (UE) n° 1177/2010.
§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4 :
1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 2, du Règlement (UE) n° 1177/2010;
2° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 2, du Règlement (UE) n° 1177/2010;
3° quiconque commet une infraction à l'article 14 du Règlement (UE) n° 1177/2010;
4° quiconque commet une infraction à l'article 24 du Règlement (UE) n° 1177/2010.

Art. II.7.25. Infraction aux articles II.2.48 à II.2.51
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles II.2.48 à II.2.51 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution.
§ 2. Lors de la constatation d'une des infractions visées au paragraphe 1, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, une somme peut être 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, est déterminé par le Roi ;
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 pli recommandé à la poste ; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt.
§ 3. Si l'auteur de l'infraction ou son représentant légal en Belgique ne paie pas immédiatement la somme proposée, il devra consigner entre les mains des agents chargés du contrôle 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 bateau ou à son représentant en Belgique dans les deux jours ouvrables.
Les risques et les frais afférents au navire restent à charge de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.
La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais 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 des amendes administratives, 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 dus à l'État ; l'excédent éventuel est restitué ;
2° lorsque le bâtiment est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du bâtiment, à défaut du paiement de l'amende, les frais de justice et les contributions légales dans un délai de 40 jours du prononcé du jugement ; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.
Le produit 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 conservation et de remorquage du bâtiment et les contributions légales. L'excédent éventuel est restitué au propriétaire du bâtiment vendu.
§ 5. En cas d'acquittement de l'intéressé, ou, en cas de poursuite administrative, si aucune amende administrative n'a été imposée, la somme perçue ou consignée ou le bâtiment saisi est restitué ; les frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, seront 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 bâtiment saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation du bâtiment, 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 bâtiment saisi est restitué.
§ 8. Les agents chargés du contrôle de la navigation et les agents de la Police de la navigation sont chargés de l'exécution des paragraphes 2 à 7, pour autant qu'ils aient été individuellement désignés à cette fin par le procureur général près la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur résidence.

Art. II.7.26. Infraction aux articles II.2.53 à II.2.59
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint les articles II.2.53 à II.2.59 du présent Code ou leurs arrêtés d'exécution.
§ 2. En dérogation à l'article 43, premier alinéa du Code pénal, le juge ne peut pas prononcer la confiscation spéciale du navire en s'appuyant uniquement sur l'infraction précitée. En cas de condamnation du transporteur, le juge pourra toutefois imposer l'interdiction temporaire d'utiliser le bateau en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises sur les voies 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 est devenue définitive.
§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque enfreint la disposition du jugement ou à l'arrêt imposant une interdiction en application du paragraphe 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 bateau concerné aux frais et risques du propriétaire, pour une durée égale à celle pendant laquelle l'interdiction n'a pas été respectée.

Art. II.7.27. Infraction aux articles II.2.60 à II.2.61

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint la Convention CDNI, les articles II.2.60 à II.2.61 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution, sans préjudice de l'éventuel dédommagement.

§ 2. En cas de constatation d'une des infractions visées au paragraphe 1, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, une somme peut être 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 pli recommandé à la poste ; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt.

§ 3. Si l'auteur de l'infraction ou son représentant légal en Belgique ne paie pas immédiatement la somme proposée, il devra consigner entre les mains des agents chargés du contrôle 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.

Si la somme précitée n'est pas payée à l'expiration d'un délai de 6 jours, le Ministère public pourra ordonner la saisie du navire.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du bateau ou à son représentant en Belgique dans les deux jours ouvrables.

Les risques et les frais afférents au navire restent à charge de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais 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 des amendes administratives, 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 dus à l'État ; l'excédent éventuel est restitué ;

2° lorsque le bâtiment est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du bâtiment, à défaut du paiement de l'amende, les frais de justice et les contributions légales dans un délai de 40 jours du prononcé du jugement ; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

Le produit 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 conservation et de remorquage du bâtiment et les contributions légales. L'excédent éventuel est restitué au propriétaire du bâtiment vendu.

§ 5. En cas d'acquittement de l'intéressé, ou, en cas de poursuite administrative, si aucune amende administrative n'a été imposée, la somme perçue ou consignée ou le bâtiment saisi est restitué ; les frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, seront 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 bâtiment saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation du bâtiment, 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 bâtiment saisi est restitué.
§ 8. Les agents chargés du contrôle de la navigation et les agents de la Police de la navigation sont chargés de l'exécution des paragraphes 2 à 7, pour autant qu'ils aient été individuellement désignés à cette fin par le procureur général près la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur résidence.

Section 4 – Personnes embarquées

Art. II.7.28. Infraction aux articles II.3.1 à II.3.2
Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque enfreint les articles II.3.1 à II.3.2 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution ;
2° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente ou à des experts, effectuée en exécution du titre précité ou de ses arrêtés d'exécution.
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 capitaine de commettre l'infraction.

Art. II.7.29. Infraction aux articles II.3.3 à II.3.7
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque conduit un bateau de plaisance sans avoir sur lui le brevet de conduite ou le certificat reconnu équivalent pour la conduite de ce bâtiment ;
2° quiconque omet de présenter à l'autorité ou au fonctionnaire qui lui en fait la demande, le brevet de conduite ou le certificat reconnu équivalent ;
3° quiconque omet de remettre son brevet de conduite dans les dix jours à l'autorité qui l'a délivré alors qu'il se sait atteint d'un des défauts physiques ou d'une des affections déterminés par le Roi.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° quiconque conduit un bateau de plaisance sans être titulaire du brevet de conduite ou du certificat reconnu équivalent pour la conduite de ce bâtiment ;
2° quiconque conduit un bateau de plaisance alors qu'il se sait atteint d'un des défauts physiques ou d'une des affections déterminés par le Roi.

Art. II.7.30. Récidive d'infraction à l'article II.3.10

Est puni d'une sanction de niveau 2, tout homme d'équipage qui, durant un même voyage, commet à plusieurs reprises des transgressions disciplinaires de navigation comme visé à l'article II.3.10.

Art. II.7.31 Infraction à l'article II.3.11
Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.11.
La peine minimale est doublée à l'égard de la personne ayant le commandement du navire qui commet l'infraction pendant qu'il est chargé de la conduite du navire.

Art. II.7.32. Infraction à l'article II.3.12
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.12 .
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque commet l'infraction visée au paragraphe 1 si les faits ont eu pour conséquence un incendie à bord.

Art. II.7.33. Infraction aux articles II.3.13 of II.3.14
Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque enfreint l'article II.3.13 ou II.3.14

Art. II.7.34. Infraction à l'article II.3.15
Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.15.

Art. II.7.35. Infraction à l'article II.3.16
Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.16.

Art. II.7.36. Infraction à l'article II.3.17
Est puni des peines déterminées dans le Code pénal, quiconque enfreint l'article II.3.17. Si le délit est commis par la personne ayant le commandement du navire ou par un homme d'équipage, ces peines ne pourront toutefois pas être inférieures à celles prévues pour les vols domestiques.

Art. II.7.37. Infraction à l'article II.3.18
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque enfreint l'article II.3.18 en mélangeant des vivres à des matières non malfaisantes.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.18 à l'aide de matières malfaisantes.

Art. II.7.38. Infraction à l'article II.3.19, §§ 1 ou 2
Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.19, §§ 1 ou 2 .

Art. II.7.39. Infraction à l'article II.3.19, § 3
Sans préjudice des articles 66, 67 et 69, alinéa 2, du Code pénal, est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.19, § 3.

Art. II.7.40. Infraction à l'article II.3.20
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque enfreint l'article II.3.20 lorsque le navire est à l'abri dans un port.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.20 lorsque le navire est en rade foraine ou en mer. Dans ce dernier cas, la peine minimale sera doublée.

Art. II.7.41. Infraction à l'article II.3.21
Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.21.

Si l'infraction est commise conjointement par les hommes d'équipage, la peine minimale sera doublée. S'il s'agit d'officiers, ils seront punis avec 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 de la personne ayant le commandement du navire ou d'un officier.

Art. II.7.42. Infraction à l'article II.3.22

Sera puni des peines prévues aux articles 271, 272 et 274 du Code pénal et suivant les distinctions y établies, quiconque enfreint l'article II.3.22.
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 de la personne ayant le commandement du navire ou d'un officier.

Art. II.7.43. Infraction à l'article II.3.23

Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.23.

Art. II.7.44. Infraction à l'article II.3.24

Sera puni des peines prévues aux articles 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 II.3.24.

Art. II.7.45. Infraction à l'article II.3.25

Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.25.
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 de la personne ayant le commandement du navire ou d'un officier.

Art. II.7.46. Infraction à l'article II.3.26, § 1

Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque enfreint l'article II.3.26, § 1.
Pour un officier ou le chef du complot, la durée minimale de la réclusion est de 15 ans.
Il en va de même si les violences ou les menaces ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité de travail personnel permanente, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave.
Il en va de même pour les coupables ayant soumis des personnes à des tortures corporelles.
Si les violences ou les menaces exercées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée, la durée minimale de la réclusion sera de 20 ans.
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 de la personne ayant le commandement du navire ou d'un officier.
Les peines déterminées par le présent article seront aussi appliquées lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables.

Art. II.7.47. Infraction à l'article II.3.26, § 2

Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque enfreint l'article II.3.26, § 2. Toutefois, la durée minimale de la réclusion sera à perpétuité.

Les peines déterminées par le présent article seront aussi appliquées lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables.

Art. II.7.48. Infraction à l'article II.3.27
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque enfreint l'article II.3.27, § 1 ;
2° quiconque enfreint II.3.27, § 2.
§ 2. Sera puni des peines prévues aux articles 257 et 266 du Code pénal, quiconque enfreint l'article II.3.27, § 3.

Art. II.7.49. Infraction à l'article II.3.28
Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.28.

Art. II.7.50. Infraction à l'article II.3.29
Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.29.

Art. II.7.51. Infraction à l'article II.3.30, § 1
Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque enfreint l'article II.3.30, § 1.

Art. II.7.52. Infraction à l'article II.3.30, § 2 of 3
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° quiconque enfreint l'article II.3.30, § 2 ;
2° quiconque enfreint l'article II.3.30, § 3.
§ 2. Si le coupable visé au paragraphe 1 fait partie de l'équipage d'un navire belge, l'amende minimale s'élèvera à 500 euros.

Art. II.7.53. Infraction à l'article II.3.31
Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.31.

Art. II.7.54. Infraction à l'article II.3.32 à II.3.35
Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque enfreint l'article II.3.32 ;
2° quiconque enfreint l'article II.3.33 ;
3° quiconque enfreint l'article II.3.34 ;
4° quiconque enfreint l'article II.3.35 ;

Art. II.7.55. Infraction à l'article II.3.36
Est puni des peines déterminées à l'article 501 du Code pénal, quiconque enfreint l'article II.3.36.

Art. II.7.56. Infraction à l'article II.3.37
Est puni des peines 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 II.3.37.

Art. II.7.57. Infraction à l'article II.3.38
Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° quiconque enfreint l'article II.3.38, § 1 ;

2° quiconque enfreint l'article II.3.38, § 2.

Art. II.7.58. Infraction à l'article II.3.39 à II.3.45
Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° quiconque enfreint l'article II.3.39 ;
2° quiconque enfreint l'article II.3.40 ;
3° quiconque enfreint l'article II.3.41 ;
4° quiconque enfreint l'article II.3.42 ;
5° quiconque enfreint l'article II.3.43 ;
6° quiconque enfreint l'article II.3.44 ;
7° quiconque enfreint l'article II.3.45 ;

Art. II.7.59. Infraction à l'article II.3.46
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.46, § 1ou l'article II.3.46, § 2.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque commet une infraction à l'article II.3.46, § 3.

Art. II.7.60. Infraction à l'article II.3.47
Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.47.

Art. II.7.61. Infraction à l'article II.3.48 ou II.3.49
Est puni d'une sanction de niveau 5 :
1° quiconque enfreint l'article II.3.48 ;
2° quiconque enfreint l'article II.3.49.

Art. II.7.62. Infraction à l'article II.3.50
Sera puni des peines prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 518 du Code pénal et suivant les distinctions y établies, qui conque enfreint l'article II.3.50, § 1.
Les personnes embarquées enfreignant l'article II.3.50, § 2, encourent la peine immédiatement inférieure.
Les peines prévues à l'article 510 du Code pénal seront applicables à quiconque enfreint l'article II.3.50, § 3.
Les peines prévues à l'article 516 du Code pénal seront applicables à quiconque enfreint l'article II.3.50, § 4.

Art. II.7.63. Infraction à l'article II.3.51, § 1
Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque enfreint l'article II.3.51, § 1 .
S'il y a eu homicide involontaire, la peine minimale sera la réclusion de vingt ans.
S'il y a eu homicide volontaire, les coupables seront punis au minimum de réclusion à perpétuité.

Art. II.7.64. Infraction à l'article II.3.51, §§ 2 ou 3
Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque enfreint l'article II.3.51, §§ 2 ou 3 .

Art. II.7.65. Infraction à l'article II.3.52
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque enfreint l'article II.3.52, § 1.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque enfreint l'article II.3.52, § 2.

Art. II.7.66. Infraction aux articles II.3.54 et II.3.55

Est puni d'une sanction de niveau 4 :
1° quiconque enfreint l'article II.3.54 ;
2° quiconque enfreint l'article II.3.55, y compris l'appareillage, nonobstant la remise prévue à l'article II.3.55, § 3 .

Section 5 – Navigation

Art. II.7.67. Infraction aux articles II.4.2 et II.4.3
Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint les articles II.4.2 à II.4.3 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution.

Art. II.7.68. Infraction aux articles II.4.14 à II.4.18 ou l'article II.4.33
Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque :
1° enfreint les articles II.4.14 à II.4.18, en combinaison ou non avec l'article II.4.33 ;
2° enfreint les décisions prises en exécution des articles II.4.14 à II.4.18, en combinaison ou non avec l'article II.4.33.

Art. II.7.69. Infraction à l'article II.4.24
Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque enfreint l'article II.4.24.
Les infractions visées au présent article peuvent être poursuivies en Belgique.

Art. II.7.70. Infraction à l'article II.4.28
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 5 :
1° le propriétaire enregistré qui n'évacue pas une épave pour laquelle il est constaté qu'elle constitue un danger, enfreignant ainsi la Convention WRC ou les dispositions de l'article II.4.28 du présent code ;
2° le propriétaire enregistré ou toute autre partie concernée qui, en contravention de la Convention WRC ou des dispositions de l'article II.4.28, § 3 du présent code, ne fournit pas à l'autorité compétente de l'État affecté la preuve de l'assurance ou d'une autre garantie financière, comme requis par l'article 12 de la Convention WRC et l'article II.2.8, § 3 du présent code, selon le cas.
§ 2. Le paragraphe 1 est d'application aux épaves de navires belges qui se trouvent sur le territoire de tout État partie à la Convention WRC.
Les infractions visées au présent article peuvent être poursuivies en Belgique.

Art. II.7.71. Infraction aux articles II.4.34 à II.4.60
§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque enfreint les articles II.4.34 à II.4.60 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution, 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 infraction au secret professionnel visé à l'article II.4.39, § 3est puni des peines stipulées 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 II.4.53, § 2.

Section 6 – Sûreté

Art. II.7.72. Infraction au Règlement (CE) N°725/2004 ou aux articles II.5.1 à II.5.25
Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° quiconque enfreint le Règlement (CE) n° 725/2004 ;

2° quiconque enfreint les articles II.5.1 à II.5.25 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution ;
3° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente, effectuée en exécution du Règlement (CE) n° 725/2004, des articles II.5.1 à II.5.25 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution.

Art. II.7.73. Infraction aux articles II.5.26 à II.5.27

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque commet un délit de piraterie visé à l'article II.5.26, § 1.
S'il s'agit d'un délit visé à l'article II.5.26, § 1, a) ou b), la peine minimale sera la réclusion de vingt ans.
La durée minimale de la réclusion s'élève à 15 ans :
1° si la violence, la menace, la détention ou la déprédation a causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité physique ou psychique permanente, soit la perte complète de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave,
2° si le pirate a soumis les personnes se trouvant à bord à des actes visés à l'article 417ter, alinéa premier, du Code pénal,
3° si une atteinte grave a été portée à la sécurité de la navigation ou à la protection de l'environnement.
Si la violence, la menace, la détention ou la déprédation, exercée sans intention de donner la mort, l'a pourtant cause, la durée minimale de la réclusion sera de 20 ans.
Si un meurtre ou un assassinat a été commis, la réclusion minimale sera la perpétuité.
A l'exception du délit visé à l'article II.5.26, § 1, 2°, c), les peines seront appliquées, lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque commet une infraction à l'article II.5.27, § 2.
Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque commet une infraction à l'article II.5.27, § 3.
La durée minimale de la réclusion sera toutefois de 15 ans
§ 3. Par dérogation à l'article II.7.1, les délits visés dans le présent article ne pourront pas être sanctionnés par une amende administrative.

Section 7 – Milieu marin

Art. II.7.74. Infraction aux articles II.6.1 à II.6.12, II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92 ou II.7.111 à II.7.120

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 5 :
1° le propriétaire, l'affréteur, l'administrateur ou l'exploitant du navire à bord duquel l'article II.6.5 ou II.6.11 ou ses arrêtés d'exécution n'a pas été respecté ;
2° sans préjudice du paragraphe 2, toute autre personne qui enfreint l'article II.6.5 ou ses arrêtés d'exécution.
Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau 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, l'amende sera doublée.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :
1° le capitaine d'un navire autre qu'un bateau de pêche ou de plaisance qui enfreint les articles II.6.5, II.6.8, II.6.9 ou II.6.11 ou ses arrêtés d'exécution, qui s'oppose à ce qui est stipulé dans les articles II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92, II.7.112 et II.7.113, §§ 2 à 7 ou qui n'observe pas les obligations y prévues ;

2° le skipper ou le patron d'un bateau de pêche ou d'un bateau de plaisance qui enfreint l'article II.6.5, qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telle que prévue à l'article II.7.113, §§ 6 à 7 ;
3° les officiers du navire ou d'autres membres de l'équipage d'un navire qui enfreignent l'article II.6.5, II.6.8 ou II.6.11 ou ses arrêtés d'exécution, qui s'opposent à ce qui est stipulé dans les articles II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92, II.7.112 et II.7.113, §§ 2 à 7 ou qui n'observent pas les obligations y prévues ;
§ 3. Dans les cas suivants, le juge prononce en toute hypothèse une peine d'emprisonnement :
1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou 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 324bis du Code pénal.
3° l'infraction a causé la mort d'une personne.
§ 4. Le paragraphe précédent s'applique, indépendamment du droit international, notamment l'article 230 de la Convention des NU sur le droit de la mer.
§ 5. Celui qui est condamné à une amende en vertu du paragraphe 1 ou 2 ou qui a consenti à conclure une transaction conformément à l'article 216bis 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 des dispositions du Livre Ier du Code pénal, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, deuxième alinéa, du Code pénal, peut être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour les infractions aux articles II.6.1 à II.6.12 ou II.7.111 à II.7.120 du présent code ou de leurs arrêtés d'exécution.
§ 7. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infraction aux articles II.6.5, II.6.8, II.6.9, II.6.11, II.7.88, § 1, II.7.89, II.7.92 et II.7.112, les agents chargés du contrôle de la navigation et les agents de la Police de la navigation peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins qu'une somme ne soit déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal au maximum prévu aux articles II.7.74, §§ 1 et 2 pour les infractions, 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. Les navires qui sont immobilisés en mer ou dans les ports belges en vertu de l'article II.7.113, §§ 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 au maximum prévu à l'article II.7.74, §§ 1 et 2 pour les infractions, 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.
§ 9. L'amende prononcée 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.

Section 8 – Application

Art. II.7.75. Obstacle ou entrave au respect
Est puni d'une sanction de niveau 4, quiconque empêche ou entrave l'application régi par ou en vertu du présent code, en compris le constat d'infractions et l'enquête par les fonctionnaires compétents et par les experts désignés par les autorités.

Art. II.7.76. Outrage ou agression sur les contrôleurs de la navigation

Est punie des peines prévues aux articles 276 et 280 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 299, 400 et 401 du même Code, ainsi que des articles II.3.23 et II.3.24 du présent code, toute personne outrageant ou frappant les contrôleurs de la navigation dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

Art. II.7.77. Infraction à l'article II.7.103

Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque ne respecte pas les mesures prescrites en application de l'article II.7.93.

Art. II.7.78. Infraction à l'article II.7.126

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque commet une infraction aux décisions prises en exécution de l'article II.7.126.

§ 2. Lors de la constatation d'une des infractions visées au paragraphe 1, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, une somme peut être 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, est déterminé par le Roi ;

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 pli recommandé à la poste ; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt.

§ 3. Si l'auteur de l'infraction ou son représentant légal en Belgique ne paie pas immédiatement la somme proposée, il devra consigner entre les mains des contrôleurs 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 bateau ou à son représentant en Belgique dans les deux jours ouvrables.

Les risques et les frais afférents au navire restent à charge de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais 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 dus à l'État ; l'excédent éventuel est restitué ;

2° lorsque le bâtiment est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du bâtiment, à défaut du paiement de l'amende, des frais de justice et des contributions légales dans un délai de 40 jours du prononcé du jugement ; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

Le produit 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 conservation et de remorquage du bâtiment et les contributions légales. L'excédent éventuel est restitué au propriétaire du bâtiment vendu.
§ 5. En cas d'acquittement de l'intéressé, ou, en cas de poursuite administrative, si aucune amende administrative n'a été imposée, la somme perçue ou consignée ou le bâtiment saisi est restitué ; les frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, seront 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 bâtiment saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation du bâtiment, 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 bâtiment saisi est restitué.
§ 8. Les agents chargés du contrôle de la navigation et les fonctionnaires de la Police de la navigation sont chargés de l'exécution des paragraphes 2 à 7, pour autant qu'ils aient été individuellement désignés à cette fin par le procureur général près la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur résidence.

Art. II.7.79. Infraction à l'article II.7.171 à II.7.209

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque entrave le fonctionnement du Conseil d'enquête maritime ou l'exécution de ses décisions.
§ 2. Est punie d'une sanction de niveau 2, toute personne visée à l'article II.7.172, § 2, 1° qui exerce des fonctions au mépris d'une décision du Conseil d'enquête maritime.
§ 3. Les membres du Conseil d'enquête maritime, dans l'exercice de leurs fonctions, sont assimilés aux juges au point de vue de l'application du Code pénal.
§ 4 Est puni d'une sanction de niveau 1, l'assesseur du Conseil d'enquête maritime qui omet de donner suite à la convocation qui lui est adressée conformément à l'article II.7.191.
§ 5 L'expert ou traducteur qui se sera rendu coupable de négligence grave dans l'accomplissement de sa mission auprès du Conseil d'enquête maritime sera puni d'une sanction de niveau 3.
Ils seront punis des peines prévues aux articles 218 et 223 du Code pénal, s'ils se sont rendus coupables des infractions prévues auxdits articles.
§ 6. Est punie d'une sanction de niveau 2, toute personne régulièrement convoquée pour le Conseil d'enquête maritime qui refuse de prêter serment ou de témoigner.
Les articles 218, 222, 223, 224 et 225 du Code pénal sont applicables aux témoignages reçus par le Conseil d'enquête maritime ou par les personnes auxquelles il a remis délégation.
§ 7. L'article 243 du Code pénal est applicable aux greffiers et aux huissiers du Conseil d'enquête maritime.

Titre 2 – Constatation des infractions

Chapitre 1 – Le Contrôle de la navigation

Section 1 – Organisation et compétences générales

Art. II.7.80. 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. II.7.81. Compétences

§ 1. 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, 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) l'exécution de la saisie judiciaire de navires ou de bateaux de navigation intérieure ;
d) le contrôle du respect des articles II.2.1 à II.2.28 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que de la Convention BUNKER, de la Convention CLC, de la Convention PAL, de la Convention WRC et du Règlement (CE) n° 392/2009;
e) le contrôle du respect des articles II.7.210 à II.7.216 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que du Règlement (UE) n° 1177/2010;
f) le contrôle du respect des articles II.5.1 à II.5.25 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que du Règlement (CE) n° 725/2004, en ce 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'il estime 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, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ;
§ 2. Sans préjudice du droit d'action du Ministère public et du juge d'instruction, visé aux articles 28ter, § 3, et 56, § 2, du Code d'instruction criminelle, les contrôleurs de la navigation peuvent, d'initiative, procéder notamment :
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 ;
2° à la fourniture de mises en garde ;
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 II.7.84 à II.7.96 ;
5° à l'établissement d'un procès-verbal d'infractions.

Art. II.7.82. Qualité d'officier de police judiciaire

§ 1. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi disposent de la qualité d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi.

Le Roi détermine les conditions relatives à l'expérience et à la formation de ces contrôleurs de la navigation.

§ 2. 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.

§ 3. Afin de pouvoir exercer leurs compétences d'officier de police judiciaire, les contrôleurs de la navigation visés au paragraphe 1 prêtent serment, dans les termes suivants, auprès du procureur général du ressort de leur domicile :

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge et je jure de remplir mes fonctions de contrôleur en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

§ 4. Les contrôleurs de la navigation peuvent exercer leurs compétences en dehors du ressort de leur domicile.

Art. II.7.83. 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.

Ils doivent plus particulièrement exercer dans la mesure du possible leurs compétences sans gêner inutilement l'exploitation commerciale des bateaux.

Article II.7.84. 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 pour s'assurer que les dispositions de la législation dont ils exercent la surveillance sont effectivement observées.

Art. II.7.85. 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. II.7.86. 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.

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 visés à l'article II.7.94.

Art. II.7.87. 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. II.7.88. Recherche et visite domiciliaire

§ 1. 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 soumises à la juridiction belge, ainsi que pénétrer dans tous les locaux qui ont trait à la navigation et tous les autres lieux qui sont soumis à leur contrôle 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 de police.
§ 3. Pour obtenir une autorisation de visite domiciliaire, les contrôleurs de la navigation adressent une demande motivée au juge de police. 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.
A 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 II.7.97, § 2, toutes les pièces motivant l'obtention d'une autorisation de visite domiciliaire, comme visé 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. II.7.89. Examen de supports d'information

§ 1. Les contrôleurs de la navigation peuvent se faire produire tous les supports d'information qui se trouvent sur les lieux qui sont soumis à leur contrôle à condition que ces supports

d'information contiennent des données dont l'établissement, la tenue à jour ou la conservation est rendu obligatoire par ou en vertu de la loi, même lorsque les contrôleurs de la navigation ne sont pas chargés de la surveillance de cette législation.
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 1 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 1 sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique à partir d'un lieu qui est soumis au contrôle 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 1 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 documents spécialement établis en vue de présenter les données enregistrées sur les supports informatiques sous une forme lisible et intelligible.
§ 7. Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre des copies, sous n'importe quelle forme, des supports d'information visés aux paragraphes 1 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 de supports d'information visés aux paragraphes 1 et 2 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'informations au sens du paragraphe 1, alinéa 1er, les documents requis par ou en vertu de la loi devant se trouver à bord d'un navire, quelle qu'en soit la nationalité.

Art. II.7.90. 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 II.7.89, § 1.
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. II.7.91. Traduction de données
Lorsque la surveillance le requiert, les contrôleurs de la navigation peuvent exiger une traduction des données visées à l'article II.7.89, § 1. dans une des langues nationales, si elles sont établies dans une autre langue qu'une des langues nationales.

Art. II.7.92. 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 (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. II.7.93. 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, 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 – y compris le moyen de transport par lequel l'infraction a été perpétrée – 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.

Art. II.7.94. Réalisation d'images

§ 1. 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 de police. La demande d'obtention de cette autorisation adressée par l'inspecteur de la navigation au juge de police doit au moins comprendre les données mentionnées à l'article II.7.88, § 3.
Cette autorisation du juge de police n'est toutefois pas requise dans les cas déterminés par la loi.
§ 3. Servent de preuve les constatations faites par les contrôleurs de la navigation au moyen des images qu'ils ont faites, et ce jusqu'à preuve du contraire, pour autant qu'il soit satisfait aux conditions mentionnées ci-après :
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 II.7.102, doit également comprendre les données suivantes :
a) l'identité du fonctionnaire 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. II.7.95. Constat écrit des mesures

§ 1. Les saisies et mises sous scellés pratiquées en vertu des articles II.7.90 et II.7.93 ainsi que les mesures prises en exécution des articles II.7.89, § 4 et II.7.92 doivent faire l'objet d'un constat écrit.
Les mesures de recherche visées à l'article II.7.89, § 1, 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 1 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 pli recommandé à la poste avec accusé de réception à la personne concernée.
§ 3. L'écrit visé au paragraphe 1 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° la reproduction du texte des articles II.7.75 et II.7.77;
5° les voies de recours contre les mesures.
Lorsque les mesures visées à l'alinéa 1er, 3°, concernent les mesures de recherche visées à l'article II.7.89, §1, 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 législation 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 II.7.89, § 1, 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 prises ou les mesures d'examen ont eu lieu dans les cas et sous les conditions visés à l'article II.7.89, § 1, 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. II.7.96. Préparation et remise d'actes
Les contrôleurs de la navigation doivent préparer ou remettre tout acte et tout autre document en remplacement des actes et documents mentionnés dans la réglementation applicable.

Art. II.7.97. Devoirs des contrôleurs de la navigation
§ 1. 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'exercice de leur mission de surveillance, les règles de déontologie.
Le Roi détermine les prescriptions de la déontologie.

Art. II.7.98. Collaboration avec d'autres services de police
§ 1. Dans l'exercice de leur mission, les contrôleurs de la navigation peuvent requérir 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, les contrôleurs de la navigation communiquent les renseignements recueillis lors de leur enquête aux services de police et à d'autres fonctionnaires chargés de la surveillance d'une autre réglementation 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.
§ 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 législation 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 fonctionnaires chargés de la surveillance d'une autre réglementation, peuvent utiliser les renseignements obtenus sur la base des paragraphes 3 ou 4 pour l'exercice de toutes les missions concernant la surveillance dont ils sont chargés.

Art. II.7.99. Rétributions
Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception de rétributions, une rétribution peut être perçue en contrepartie de la prestation de services par le Contrôle de la navigation, qui sera due à l'État par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.
Le Roi détermine le tarif des rétributions et les autres règles afférentes à leur application et à leur recouvrement.

Section 2 – Procès-verbaux

Sous-section 1 – Auditions

Art. II.7.100. Prescriptions générales
Lors de l'audition de personnes, entendues en quelque qualité que ce soit, seront respectées au moins les prescriptions suivantes :
1° au début de toute audition, il est communiqué à la personne interrogée :
a) qu'elle peut demander que toutes les questions qui lui sont posées et les réponses qu'elle donne soient actées dans les termes utilisés ;
b) qu'elle peut demander qu'il soit procédé à toute mesure relevant du pouvoir des contrôleurs de la navigation en vertu du présent code ;
c) que ses déclarations peuvent être utilisées comme preuve en justice ;
2° toute personne interrogée peut utiliser les documents en sa possession, sans que cela puisse entraîner le report de l'audition. Elle peut, lors de l'interrogatoire ou ultérieurement, exiger que ces documents soient joints au procès-verbal d'audition ;
3° le procès-verbal mentionne avec précision l'heure à laquelle l'audition prend cours, est éventuellement interrompue et reprise, et prend fin. Il mentionne avec précision l'identité des

personnes qui interviennent lors de l'audition ou à une partie de celle-ci, ainsi que le moment de leur arrivée et de leur départ. Il précise également les circonstances particulières et tout ce qui peut éclairer d'un jour particulier la déclaration ou les circonstances dans lesquelles elle a été faite.
A la fin de l'audition, le procès-verbal est donné en lecture à la personne interrogée, à moins que celle-ci ne demande que lecture lui en soit faite. Il lui est demandé si ses déclarations ne doivent pas être corrigées ou complétées.
Si la personne interrogée souhaite s'exprimer dans une langue autre que celle de la procédure, soit il est fait appel à un interprète assermenté, soit ses déclarations sont notées dans sa langue, soit il lui est demandé de noter elle-même sa déclaration. Si l'interrogatoire a lieu avec l'assistance d'un interprète, son identité et sa qualité sont mentionnées.
Le procès verbal d'audition reproduit le texte du présent article.

Art. II.7.101. Copie pour la personne interrogée
Sans préjudice des dispositions de lois particulières, les contrôleurs de la navigation qui interrogent une personne l'informent qu'elle peut demander une copie du texte de son audition, qui lui est délivrée gratuitement.
Cette copie lui est remise ou adressée immédiatement ou dans le mois.
Toutefois, le fonctionnaire désigné par le Roi peut, par décision motivée, retarder le moment de cette communication pendant un délai de trois mois maximum renouvelable une fois. Cette décision est déposée au dossier.
Le procès verbal d'audition reproduit le texte du présent article.

Sous-section 2 – Constatation d'infractions

Art. II.7.102. Données à reprendre
Tout procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution 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. II.7.103. Envoi
§ 1. Le procès-verbal constatant une infraction est transmis au Ministère public.
Un exemplaire du procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou à ses arrêtés d'exécution est transmis à l'administration compétente, visée à l'article II.7.142.
§ 2. Une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement (CE) n° 725/2004, aux articles II.5.1 à II.5.25 du présent code ou à leurs arrêtés d'exécution est en outre communiquée sur-le-champ à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

Art. II.7.104. 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 défaut, à la représentation diplomatique de l'État dont il est ressortissant. 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. II.7.105. Force probante

§ 1. Les procès-verbaux dressés par les contrôleurs de la navigation font foi jusqu'à preuve du contraire pour autant que, conformément à l'article II.7.104, alinéa 1 ou 2, une copie en soit transmise dans un délai de quatorze 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 quatorze 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, l'avertissement, la fourniture d'un avertissement, la fixation d'un délai pour se conformer aux prescriptions ou l'adoption des mesures visées aux articles II.7.84 à II.7.96 et II.7.98, § 1 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 – Bâtiments

Art. II.7.106. Jaugeage des navires

Les contrôleurs de la navigation peuvent retenir tout navire qui enfreint les articles II.1.24 à II.1.39 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution. Ils décident de la libération du navire dès qu'il est satisfait aux conditions qu'ils ont imposées.

Art. II.7.107. Sécurité des navires

§ 1. Les contrôleurs de la navigation peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles II.1.40 à II.1.56 du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, 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 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 le retenir ou de lui refuser l'accès à un port belge.

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 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 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 a été retenu 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 quinze 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 de rétention, 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. II.7.108. 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 II.1.40 à II.1.56 du présent code, comporte la vérification de la présence à bord d'un certificat visé à l'article II.2.5.
Si le certificat visé à l'article II.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 II.1.40 à II.1.56 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, paragraphe 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 visé à l'article II.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'Etat auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Art. II.7.109. Assurance obligatoire

Les contrôleurs de la navigation peuvent arrêter tout navire qui n'est pas muni des certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement (CE) n° 392/2009, les articles II.2.1 à II.2.28 du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, ou pour lequel la preuve visée par l'article II.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou qui n'est pas assuré conformément à l'article II.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 retenu 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. II.7.110. 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 (UE) n° 1177/2010 et leur apporter l'aide qu'ils estiment nécessaires à la réalisation de leur mission.

Sous-section 3 – Milieu marin

Art. II.7.111. Directives relatives aux navires

§ 1. 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 II.6.1 à II.6.12 du présent code et leurs arrêtés d'exécution, 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 fonctionnaires de la Police de la navigation sont plus particulièrement compétents pour contrôler :

1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article II.6.7 ;

2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article II.6.8 ;

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. II.7.112. 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 contrôleurs de la navigation 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. II.7.113. Surveillance des navires étrangers

§ 1. Un navire battant pavillon étranger qui, conformément à 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, conformément à la Convention MARPOL, ne doit pas être muni d'un certificat 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 fonctionnaires de la Police de la navigation entreprendront une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'OMI. À la demande exclusive d'un État côtier qui n'est pas membre de l'Espace économique européen ou de l'État du pavillon, cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre État côtier. Les contrôleurs de la navigation peuvent se faire assister d'experts.
Si l'inspection visée au paragraphe 1er révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article II.6.5, 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, les États membres concernés coopèrent étroitement à l'inspection visée au paragraphe 2 et à la prise de décision concernant les mesures appropriées pour le rejet en question ;
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 fonctionnaires de la Police de la navigation, les commandants de bâtiments patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans 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 présente 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'ils interviennent sur la base du paragraphe 4 ou du paragraphe 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 prévu à l'article II.7.74, § 8 ;
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 prévu à l'article II.7.74, § 8 ;
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. II.7.114. Information à d'autres États et à la Commission européenne

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article II.6.5 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.
L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article II.6.5, 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. II.7.115. 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 en vertu des articles II.6.1 à II.6.12 et II.7.111 à II.7.120 et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales.
Une poursuite pénale sur la base de l'article II.7.169, 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'Etat 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 échantillons et l'engagement d'une poursuite judiciaire, le cautionnement visé à l'article II.7.74, §§ 7 à 9 est levé.
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. II.7.116. Rétention de navires belges

Les contrôleurs de la navigation et les fonctionnaires de la Police de la navigation peuvent retenir un navire belge :
1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables requis en vertu de l'article II.6.7 ;
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 II.6.7, § 1, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.
Le navire est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les fonctionnaires de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.

Art. II.7.117. Rétention de navires étrangers

Les contrôleurs de la navigation peuvent retenir un navire battant pavillon 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 II.6.10 ;
7° dans le cas où le navire n'est pas doté d'un numéro d'identification OMI, comme imposé par l'article II.6.6, § 4.
Les contrôleurs de la navigation peuvent retenir un navire battant pavillon 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 est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les fonctionnaires de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.

Art. II.7.118. Dispenses
§ 1. Dans des cas particuliers, les contrôleurs de la navigation peuvent accorder à un navire non muni d'un certificat valable, comme prévu à l'article II.6.7, une dispense de l'interdiction visée à l'article II.6.11 :
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 II.6.1 à II.6.12 portant sur la construction, l'aménagement, l'équipement ou le fonctionnement d'un navire.
La dispense prévue à l'alinéa 1er peut être assortie de restrictions ou de conditions.

Art. II.7.119. Procès-verbaux
Si le certificat visé à l'article II.6.7 est refusé ou si un navire est retenu en application de l'article II.7.116 ou II.7.117, les contrôleurs de la navigation ou les fonctionnaires 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 II.6.5 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation, qui sont prévues à l'article II.7.113, §§ 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, skipper 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. II.7.120. Recours

Dans les quinze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article II.7.119, 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 II.7.119, 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.

Chapitre 2 – La Police de la navigation

Art. II.7.121. Organisation et compétences générales

La Police de la navigation est chargée de la police des eaux dans les zones maritimes et sur les eaux sous juridiction belge. 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 et sur les bateaux à l'occasion de l'exercice des missions de police judiciaire et de police administrative ;
5° la prise de toutes les mesures de police administrative nécessaires dans le cadre de la police des eaux.

Art. II.7.122. 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 déterminées à l'article II.7.121, 1°, 2° et 3°, la Police de la navigation peut :
1° monter à tout moment à bord de navires ;
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 ;
5° fouiller le chargement 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. La Police de la navigation est à cet effet habilitée à 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 ;
6° exiger que le capitaine ou le patron 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° retenir le navire pendant le temps strictement nécessaire à l'exercice de ses compétences à bord. La durée durant laquelle le navire est retenu légitimement ne donne droit à aucune indemnisation.

Art. II.7.123. Mesures à prendre d'office.
En cas d'absence, refus, opposition ou défaut de collaboration dans l'exécution des mesures de police prises en vertu des articles II.7.121, 5°, et II.7.122, il peut être procédé à l'exécution forcée et les mesures sollicitées peuvent être exécutées à charge du contrevenant, du propriétaire du bateau ou du chargement ou de celui qui a le chargement sous sa garde.
Le bateau ou le chargement peut, le cas échéant, être retenu 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 du même montant n'a été constituée au sein d'une banque ou d'une institution de crédit agréée en Belgique.
La somme consignée est restituée après déduction des frais mentionnés ci-dessus, augmentés, le cas échéant, des frais de justice.

Art. II.7.124. Procès-verbaux
La Police de la navigation constate par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux lois et arrêtés d'exécution concernant la navigation aérienne.
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, le fait de donner un avertissement ou d'accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l'infraction.

Art. II.7.125. Collaboration avec d'autres autorités
§ 1. En vue de l'exercice de ses compétences visées à l'article II.7.121, 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 II.1.40 à II.2.28 et de leurs arrêtés d'exécution, 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. II.7.126. 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. II.7.127. Rétributions
Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception de rétributions, une rétribution peut être perçue en contrepartie de la prestation de services par la Police de la navigation qui sera due à l'État par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.
Le Roi détermine le tarif des rétributions et les autres règles afférentes à leur application et à leur recouvrement.

Art. II.7.128. 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. II.7.129. Autorité à bord

Le commandant 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 passagers 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. II.7.130. Constatation de délits

§ 1. Lorsque, durant le voyage, un délit de navigation ou tout autre délit ou infraction est commis à bord du navire visé à l'article II.3.9, le commandant, assisté d'un officier, diligentera une instruction préliminaire et entendra les témoins.
Il sera dressé procès-verbal du tout, signé par le commandant et l'officier et mention en sera faite sur le registre de bord.
Le procès-verbal ainsi dressé fera foi jusqu'à preuve du contraire.
§ 2. Au premier port étranger où le navire abordera, le commandant 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 du procès, dans un port belge.
§ 3. Au premier port belge où le navire abordera, le commandant 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 commandant déposera ses procès-verbaux entre les mains de la Police de la navigation, au plus tard le lendemain du jour où le crime ou le délit aura été découvert ; s'ils se sont passés à l'étranger, dans une localité où réside un consul, il les déposera, dans le même délai, auprès du consul ; et si les faits ont eu lieu soit pendant ou après l'appareillage, soit en mer, soit dans une localité étrangère où il n'y a pas de consul de Belgique, il les déposera, dans le même délai, entre les mains de 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 commandant et de ses déclarations ; leurs procès-verbaux feront foi de ce qu'ils constatent 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 commandant, 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 commandant, 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.

Art. II.7.131. Arrestation de passagers poursuivis ou condamnés

§ 1. Si un individu poursuivi ou condamné par la Justice belge se trouve à bord d'un navire belge qui a quitté la mer territoriale, le ministre compétent en matière de Justice, par

l'intervention d'un consul ou par tout autre moyen, le cas échéant par le biais de moyens de télécommunications, transmettra au commandant une copie du mandat d'arrêt ou de l'ordre d'arrestation délivré par l'autorité judiciaire compétente. Le commandant 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 registre 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 sa prise de corps, le délai de détention à bord, en exécution du paragraphe 1, sera comptabilisé sur la durée de sa peine privative de liberté.

Art. II.7.132. Recours à des agents de sécurité maritime
Pour protéger le navire contre la piraterie telle que définie à l'article II.5.26, le commandant peut faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant inscrit fait appel conformément aux articles II.5.28 à II.5.36.

Art. II.7.133. Compétences du capitaine en matière de piraterie
Sans préjudice des compétences des commandants visées à l'article II.7.134 et des officiers de police judiciaire, 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 de leur 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.
Les capitaines visés à l'alinéa 1er peuvent saisir tous les éléments à bord du navire pouvant servir de preuve de piraterie.

Art. II.7.134. Compétences du commandant d'un navire de guerre ou d'un navire d'État en matière de piraterie
§ 1. 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 II.5.26 et II.5.27.
§ 2. Les commandants visés au paragraphe 1 peuvent :
1° accompagner individuellement ou en convoi des navires ;
2° rechercher les infractions de piraterie et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire ;
3° 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. À cette fin, ils ont le droit d'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 ;
4° embarquer une équipe de protection militaire belge sur un navire civil ;
5° 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 ;

6° saisir tous les documents et tout ce qui pourra servir à la manifestation de la vérité à bord d'un navire pirate.
§ 3. Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants, d'une infraction de piraterie vers la position ou le port approprié. 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. 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 peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Art. II.7.135. Privation de la liberté
§ 1. La personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles II.5.26 et II.5.27 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 II.7.134, § 1er, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, soit sur l'initiative du capitaine visé à l'article II.7.133. 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 vingt-quatre heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les vingt-quatre heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant 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 vingt-quatre heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire belge et au maximum un mois.
L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audiovisuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect, tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges.
Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne.
Tous les éléments visés au présent paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition.

L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant 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 vingt-quatre heures de son arrivée sur le territoire belge, il sera présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire belge et d'un mois maximum visés au paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. À défaut d'audition dans les vingt-quatre heures ou en cas de non-respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté.
Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre un 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.

Chapitre 4 – Autres autorités

Art. II.7.146. Fonctionnaires consulaires belges
§ 1 Les fonctionnaires consulaires belges peuvent constater les infractions par les navires belges aux dispositions des articles II.1.24 à II.1.39 et de leurs arrêtés d'exécution. 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 belges, des dispositions du présente code en matière de sécurité des navires et de leurs arrêtés d'exécution, 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° quand le fonctionnaire consulaire belge interdit le départ du navire conformément au paragraphe 3, 3°.
À cette fin, le fonctionnaire consulaire belge désigne trois experts de 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 qu'ils désignent ont le droit de se rendre en tout temps à bord des navires pour y effectuer les constatations rentrant dans leur mission. Ils ont également le droit d'exiger la production de tous les documents de bord et de toutes pièces à conviction.
Ils peuvent en tout temps donner les instructions qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles II.1.40 à II.1.56 du présent livre, notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire ainsi que l'exécution de certains travaux.
Tout capitaine ou propriétaire est tenu de donner aux fonctionnaires consulaires et aux 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 II.1.40 à II.1.56 et de leurs arrêtés d'exécution. Ils dressent un procès-verbal de toute infraction constatée, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.
§ 43. À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire portant le pavillon belge :
1° si le navire ou bâtiment 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 prévus à l'article II.1.52, § 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 prévu au paragraphe 2, 1°, la surveillance effectuée a relevé que le navire ou le bâtiment ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises ;
3° s'il existe des présomptions que la non-observance des conditions prévues à l'article II.1.48, 1°, compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison, ou l'environnement marin.
Les dispositions de l'article II.7.107, §§ 5 et 6 sont d'application correspondante.
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 II.2.1 à II.2.28 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que de la Convention PAL, de la Convention BUNKER, de la Convention CLC, de la Convention WRC et du Règlement (CE) n° 392/2009.
§ 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 (CE) n° 392/2009, les articles II.2.1 à II.2.28 du présent code ou leurs arrêtés d'exécution, si la preuve visée par l'article II.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article {4}5{4}.

§ 6. Les consuls belges à l'étranger exercent le reste des compétences qui leur sont octroyées par les articles II.7.107, II.7.109 et II.7.130.
§ 7. Le Roi fixe les attributions des fonctionnaires consulaires belges en matière de vérification du nombre des membres de l'équipage à bord des navires et de la possession des certificats d'aptitude physique, brevets, licences ou autres attestations similaires.

Art. II.7.137. Autorités responsables de l'enlèvement des épaves
Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu des articles II.4.12 à II.4.33 de ce code et de leurs arrêtés d'exécution :
1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'État et leurs préposés ;
2° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord ;
3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet.
4° les fonctionnaires 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 de toute infraction constatée, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire..

Art. II.7.138. Autorités compétentes en matière de sûreté maritime
§ 1. Sont également chargés de surveiller le respect des articles II.5.1 à II.5.25 de ce code, de leurs arrêtés d'exécution et du Règlement (CE) n° 725/2004:

1° dans le cadre de leur mission et de leurs compétences respectives, les fonctionnaires 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 agents désignés par le Roi et assermentés à cette fin du SPF Mobilité et Transports siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein des organes visés à l'article II.5.5, § 2.
§ 2. Les fonctionnaires visés au paragraphe 1 constatent, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement (CE) n° 725/2004, ainsi que les infractions aux articles II.5.1 à II.5.25 et à leurs arrêtés d'exécution.
Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi ainsi qu'au contrevenant ou son représentant légal en Belgique.
Les fonctionnaires visés au 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 fonctionnaires 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 fonctionnaires visés au paragraphe 1er, 2° peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au paragraphe 1er :
1° à l'exclusion des lieux d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où les articles II.5.1 à II.5.25 et leurs arrêtés d'exécution sont applicables ;
Les lieux servant d'habitation ne peuvent être visités à tout moment qu'avec l'autorisation de l'occupant ou du juge de police compétent ;
2° interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice du contrôle ;
3° effectuer des contrôles d'identité des personnes dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, paragraphe 1er et paragraphe 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police ;
4° se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livre, registre, document, disque, disquette, bande ou n'importe quel autre support d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé ;
5° faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.
§ 5. En vue de l'exercice de leurs compétences, les fonctionnaires 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 fonctionnaires visés au paragraphe 1er.

Art. II.7.139. Autorités compétentes pour le milieu marin
Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article II.6.5 :
1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'État et leurs préposés ;
2° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord ;
3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet ;

4° les fonctionnaires désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.
Les fonctionnaires et agents visés au deuxième alinéa, 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 visées au paragraphe premier dressent un procès-verbal des infractions qu'elles constatent, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. II.7.140. Autres fonctionnaires compétents en matière de maintien
Sans préjudice des compétences des officiers de police judiciaire, les autres fonctionnaires désignés par le Roi surveillent le respect des dispositions du présent Code et de ses arrêtés d'exécution ; ils sont également chargés de rechercher et de constater les infractions à ces dispositions.

Titre 3 – Poursuite des infractions

Chapitre 1 – Décision de poursuivre

Art. II.7.141. Poursuites éventuelles
§ 1. Sans préjudice des droits de la partie civile, les infractions punies d'une sanction de niveau 2, 3, 4 ou 5 conformément au titre 1 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 216ter du Code d'instruction criminelle.
§ 2. Les infractions qui, conformément au titre 1, sont punies d'une sanction de niveau 1 peuvent donner lieu, sur l'initiative de l'autorité de sanction, à une amende administrative, à une déclaration de culpabilité ou à un classement sans suite.
L'autorité de sanction dispose des mêmes pouvoirs lorsque le Ministère public renonce à poursuivre l'auteur d'une infraction punie d'une sanction de niveau 2, 3, 4 ou 5 conformément au titre 1.

Art. II.7.142. Compétence d'imposer une amende administrative
Le Roi, sur proposition du Ministre, désigne l'autorité de sanction habilitée à infliger les amendes administratives.

Art. II.7.143. Relation entre les poursuites
L'application d'une amende administrative est exclue par :
1° la poursuite pénale, même si un acquittement la clôture ;
2° l'extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ;
3° la médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle.

Art. II.7.144. Communication des décisions en matière de poursuites pénales
§ 1. Le Ministère public notifie à l'autorité de sanction sa décision d'intenter ou non les poursuites pénales, de proposer une extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou une médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle.
§ 2. Si le Ministère public renonce à intenter les poursuites pénales, à proposer l'extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou une médiation pénale visée

à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle, il envoie une copie des pièces de procédure de l'enquête complémentaire à l'autorité de sanction.
§ 3. L'autorité dont un membre du personnel a dressé le procès-verbal est informée de toute décision rendue sur l'action publique du chef d'infraction à la législation dont elle exerce la surveillance.
Ces renseignements lui sont donnés dans le mois de la prise de la décision, selon le cas, par le Ministère public ou le greffier du tribunal de première instance ou de la cour d'appel qui l'a prononcée.
§ 4. Toute décision rendue sur l'action publique du chef d'infraction aux dispositions du présent code fait également l'objet d'une information à l'autorité de sanction.
Ces renseignements lui sont donnés dans le mois de la prise de la décision, selon le cas, par le Ministère public ou le greffier du tribunal de première instance ou de la cour d'appel qui l'a prononcée.
Une copie de la décision est transmise à l'autorité de sanction si elle en fait la demande, selon le cas, par le greffier du tribunal de première instance ou de la cour d'appel qui l'a prononcée.

Art. II.7.145. Décision de l'autorité de sanction
Lorsque le Ministère public renonce à intenter les poursuites pénales, à proposer l'extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou une médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle ou si le Ministère public n'a pas pris de décision dans un délai de six mois à compter du jour de la réception du procès-verbal de constatation de l'infraction, l'autorité de sanction décide s'il y a lieu d'entamer la procédure d'amende administrative.

Chapitre 2 – Poursuite administrative

Art. II.7.146. Indépendance et impartialité
L'autorité de sanction doit exercer cette compétence de façon indépendante et impartiale.
Ses fonctionnaires ne peuvent prendre aucune décision dans un dossier dans lequel ils sont déjà intervenus dans une autre qualité, ni avoir un intérêt direct ou indirect dans les entreprises ou institutions concernées par la procédure.

Art. II.7.147. Greffe
L'autorité de sanction dispose d'un greffe.
Le Roi en détermine les tâches et les modalités de fonctionnement.

Art. II.7.148. Collaboration d'autres autorités
L'autorité de sanction peut requérir des ministres compétents ou des institutions ou services publics compétents, les renseignements administratifs qu'elle estime nécessaires pour pouvoir disposer de tous les éléments lui permettant de décider en pleine connaissance de cause des suites à donner au dossier qu'elle traite.
À cette fin, tous les services de l'État, y compris les parquets, les greffes des cours et tribunaux, la police, tous les services des provinces, des agglomérations, des fédérations de communes, des communes, des associations dont elles font partie, des institutions publiques qui en dépendent, sont tenus, vis-à-vis de l'autorité de sanction et à sa demande, de lui fournir tout renseignement, ainsi que de lui produire des copies, sous n'importe quelle forme, de tous les supports d'information.
Les services précités sont tenus de fournir sans frais ces renseignements et copies.
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.

Art. II.7.149. Moyens de défense

§ 1. Le contrevenant est invité, par une lettre recommandée à la poste, à présenter ses moyens de défense. Cette lettre communique les informations suivantes :

1° les références du procès-verbal qui constate l'infraction et relate les faits à propos desquels la procédure est entamée ;

2° le droit pour le contrevenant d'exposer ses moyens de défense par écrit ou oralement dans un délai de trente jours à compter du jour de la notification, à savoir le jour où la lettre recommandée a été présentée par les services de la poste à la personne du destinataire ou à son domicile ou au siège social ;

3° le droit de se faire assister d'un conseil ;

4° l'adresse de l'autorité de sanction où le contrevenant peut consulter son dossier ainsi que les heures d'ouverture au cours desquelles il est en droit de le consulter ;

5° le droit pour le contrevenant ou pour son conseil d'obtenir une copie du dossier ;

6° l'adresse postale, l'adresse mail et les heures d'ouverture de l'autorité de sanction en vue de la présentation des moyens de défense.

Si le contrevenant a omis de retirer la lettre recommandée à la poste dans le délai requis, l'autorité de sanction peut encore lui envoyer, par pli ordinaire, à titre informatif, une seconde invitation à présenter ses moyens de défense.

Cette seconde invitation ne fait pas courir un nouveau délai de trente jours pour introduire des moyens de défense.

§ 2. Les moyens de défense peuvent être présentés par écrit, y compris par courrier électronique.

Ils peuvent aussi être présentés oralement auprès de l'autorité de sanction.

Art. II.7.150. Consultation du dossier

L'autorité de sanction met à la disposition du contrevenant ou de son avocat le dossier relatif aux infractions pouvant donner lieu à l'application de l'amende administrative afin qu'il puisse le consulter au greffe et elle l'autorise, sur demande, à prendre une copie des pièces du dossier. L'article 460ter du Code pénal est applicable au contrevenant qui est assimilé à l'inculpé en vue de l'application de cette disposition.

Les frais des copies sont à charge du contrevenant. Le tarif en est établi par le Roi.

Art. II.7.151. Prescription

L'amende administrative ne peut plus être infligée cinq ans après les faits.

Toutefois, les actes d'instruction ou de poursuites, y compris les notifications des décisions du Ministère public d'intenter des poursuites pénales ou de ne pas poursuivre, et l'invitation au contrevenant de présenter des moyens de défense, accomplis dans le délai déterminé à l'alinéa 1er, en interrompent le cours. Ces actes font courir un nouveau délai d'égale durée, même à l'égard des personnes qui n'y sont pas impliquées.

Art. II.7.152. Obligation d'attendre la défense

L'amende administrative ne peut être infligée avant l'échéance du délai prévu à l'article II.7.149 ou avant la défense écrite ou orale du contrevenant, lorsque celle-ci est présentée avant la fin du délai précité.

Art. II.7.153. Délai raisonnable

Si la durée des poursuites par l'autorité de sanction dépasse le délai raisonnable, celle-ci peut se limiter à une simple déclaration de culpabilité ou infliger une amende administrative inférieure au minimum prévu par la loi.

Art. II.7.154. Obligation de motivation
La décision infligeant l'amende administrative est motivée. Elle contient, entre autres, les considérations de droit et de fait pour, d'une part, répondre aux moyens de défense présentés et, d'autre part, motiver le montant de l'amende administrative.
Elle comprend, en outre, notamment les éléments suivants :
1° les dispositions qui lui servent de base légale ;
2° les références du procès-verbal constatant l'infraction et relatant les faits à propos desquels la procédure a été entamée ;
3° la date de l'invitation à présenter des moyens de défense ;
4° le montant de l'amende administrative ;
5° les dispositions de l'article II.7.159, § 1 et 2, relatif au paiement de l'amende ;
6° les possibilités de recours.

Art. II.7.155. Notifications au contrevenant
La décision est notifiée au contrevenant par lettre recommandée à la poste conformément à l'article II.7.149, § 1 en même temps qu'une invitation à acquitter l'amende dans le délai visé à l'article II.7.159, § 1.
La notification éteint l'action publique.
Si le contrevenant a omis de retirer la lettre recommandée à la poste dans le délai requis, l'autorité de sanction peut lui envoyer, à titre informatif, une copie de la décision par pli ordinaire.

Art. II.7.156. Exécution
La décision a force exécutoire.

Art. II.7.157. Recours
§ 1. Le contrevenant qui conteste la décision de l'autorité de sanction visées à l'article II.7.154 dépose un recours, dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision sous peine de nullité, auprès du tribunal de police par le biais d'une requête.
Ce recours suspend l'exécution de la décision.
Le recours contre la décision de l'autorité de sanction a pour effet de saisir le tribunal de police, sans que ce dernier ne puisse majorer le montant de l'amende administrative.
La décision du tribunal de police ne peut pas faire l'objet d'un appel.
§ 2. Les règles de preuve applicables aux poursuites pénales sont d'application à la procédure de recours par-devant le tribunal de police.

Art. II.7.158. Communications à l'autorité verbalisante et au Ministère public
Les décisions administratives ou judiciaires infligeant les amendes administratives, déclarant la culpabilité ou par lesquelles l'infraction est classée sans suite sont communiquées par l'autorité de sanction à l'autorité qui a dressé le procès-verbal et au Ministère public.

Art. II.7.159. Paiement
§ 1. L'amende administrative doit être payée dans un délai de trois mois à compter du jour de la notification de la décision infligeant l'amende administrative ou à compter du jour où la décision judiciaire est coulée en force de chose jugée.
L'autorité de sanction peut toutefois accorder au contrevenant, sur sa demande et s'il y a lieu, un délai plus long, qui ne pourra en aucun cas dépasser le délai de prescription de l'action en récupération de l'amende visé à l'article II.7.160, § 2. Dans ce cas, l'autorité de sanction communique par écrit, au contrevenant, le plan d'apurement.

§ 2. L'amende administrative est acquittée par versement ou virement au(x) compte(s) désigné(s) par le Roi.
§ 3. Le Roi peut déterminer d'autres modalités de paiement des amendes administratives infligées.

Art. II.7.160. Recouvrement
§ 1. Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende administrative, soit dans le délai de trois mois prévu à l'article II.7.159, soit après un jugement ou un arrêt coulé en force de chose jugée, ou ne respecte pas le plan d'apurement qui lui a été accordé en vertu de l'article II.7.159, l'autorité de sanction saisit l'administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines en vue du recouvrement du montant de cette amende.
À cet effet, l'autorité de sanction transmet une copie de la décision administrative à l'administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines et, le cas échéant, du jugement ou de l'arrêt coulé en force de chose jugée.
Les poursuites à intenter par l'administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines se déroulent conformément à l'article 3 de la loi domaniale du 22 décembre 1949.
§ 2. L'action en récupération de l'amende administrative se prescrit par dix ans à dater du jour où la décision de l'autorité de sanction n'est plus susceptible de recours.
§ 3. Le paiement de l'amende met fin à l'action de l'autorité de sanction.
§ 4. L'administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines communique au début de chaque année à l'autorité de sanction, les informations de l'année écoulée en ce qui concerne les dossiers dont elle a été chargée, d'une part, au sujet du recouvrement des amendes administratives, tant en ce qui concerne leur montant total qu'en ce qui concerne le montant recouvré dans chaque dossier particulier dont elle est chargée, et, d'autre part, au sujet des dossiers qu'elle a classés définitivement sans suite.

Chapitre 3 – Dispositions particulières

Section 1 – Délits de navigation

Art. II.7.161. Qualification des délits de navigation
Les faits pour lesquels ce code impose des peines correctionnelles sont des délits.
Les faits pour lesquels ce code impose des peines pénales sont des crimes.

Art. II.7.162. Compétence internationale
Les délits de navigation commis à bord d'un navire belge sont réputés être commis sur le territoire de la Belgique.
Pourra être poursuivi en Belgique tout capitaine ou homme d'équipage d'un navire belge qui, hors du territoire de la Belgique, se sera rendu coupable des infractions prévues aux articles II.3.8 à II.3.52.
Pourra de même être poursuivi en Belgique, tout Belge ou tout étranger qui, hors du territoire belge, se sera rendu coupable des infractions prévues par les articles II.3.19, § 3, II.3.25, II.3.26, II.3.30, §§ 2 et 3, II.3.31, II.3.54 et II.3.55.
Les poursuites visées au présent article pourront avoir lieu, même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire de la Belgique.

Art. II.7.163. 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 du délit appartiendra au tribunal correctionnel d'Anvers ou à la Cour d'assises d'Anvers.

Art. II.7.164. Prescription
Les faits pour lesquels le présent code impose des peines pénales ou correctionnelles se prescrivent à l'expiration d'un délai respectif de 10 et de 5 ans, à compter du jour du délit.

Art. II.7.165. Application du Livre I du Code pénal
Pour autant qu'il n'en soit pas stipulé autrement dans le présent code, toutes les dispositions du livre I du Code pénal s'appliquent aux délits de navigation.

Art. II.7.166. Délits de navigation commis par le commandant
La Police de la navigation et le consul poursuivent d'office ou sur dénonciation des délits commis par un commandant et agissent conformément à l'article II.7.130, § 6.
La Police de la navigation et le consul procède au débarquement du commandant si cela s'avère requis pour garantir la sécurité du navire ou des passagers 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. II.7.167. Transgressions disciplinaires et infractions
Si le fait déféré au tribunal correctionnel ne constitue qu'une faute de discipline, le juge appliquera la peine disciplinaire.
Si le fait constitue un crime, le tribunal se conformera à l'article 193 du Code d'instruction criminelle.

Section 2 – Piraterie

Art. II.7.168. Compétence internationale
§ 1. Les infractions de piraterie visées aux articles II.5.26 et II.5.27 commises à bord d'un navire belge sont réputées être commises sur le territoire belge.
§ 2. Le procureur fédéral est compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, hors du territoire de la Belgique, se sera rendue coupable d'une infraction de piraterie visée aux articles II.5.26 et II.5.27 lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés par des militaires belges.
§ 3. Les poursuites visées au paragraphe 2 pourront avoir lieu, même si la personne n'est pas trouvée sur le territoire belge.
§ 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'État 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 :
1° soit devant la juridiction de l'État du pavillon du navire contre lequel les faits ont été commis ;
2° soit devant la juridiction de l'État dont l'auteur est ressortissant ou du lieu où il peut être trouvé ;
3° soit devant la juridiction d'un État tiers et ce, dès lors que les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet État d'une manière conforme au droit international applicable.

§ 5. Les constitutions de partie civile ne sont recevables qu'après la décision du procureur fédéral d'exercer l'action publique.
§ 6. Les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées aux articles II.5.26 et II.5.27.

Section 3 – Milieu marin

Art. II.7.169. Compétence internationale
Pourra être poursuivie en Belgique, dans la mesure où le droit international l'autorise, toute personne qui commet une infraction aux articles II.6.1 à II.6.12 ou II.7.111 à II.7.120, ou à leurs arrêtés d'exécution, 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 battant pavillon belge ;
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 la 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. II.7.170. Compétence territoriale
Pour les navires battant pavillon belge, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.
Pour des navires battant pavillon étranger, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se situe le port d'escale ou de départ en Belgique.
Pour les navires battant pavillon étranger et naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive, sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de Bruges.

Titre 4 – Le Conseil d'Enquête maritime

Chapitre 1 – Institution et compétences

Art. II.7.171. Directive 2008/106/CEE
Ce titre concerne notamment la transposition partielle de la Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (refonte).

Art. II.7.172. Institution et compétences
§ 1. Il est institué un Conseil d'Enquête maritime.
§. 2. Il est compétent pour :
1° l'exercice d'une juridiction disciplinaire sur les commandants, les officiers et les marins de navires belges et des autres navires qui sont désignés par arrêté Royal, conformément à l'article II.7.173 ;

2° la suspension et l'annulation de brevets, de licences et les brevets d'aptitude conformément à l'article II.7.174 ;
3° le traitement des procédures de recours visées à l'article II.7.175 ;
4° la délivrance de l'autorisation de retenir un navire comme visés à l'article II.7.176 ;
5° l'accomplissement des tâches qui lui ont été confiées par le présent code ou des lois spéciales.

Art. II.7.173. Sanction disciplinaire
§ 1. Lorsqu'une des personnes visées à l'article II.7.172, § 2, 1° a manqué à ses devoirs professionnels ou a commis une transgression disciplinaire en matière de navigation, le Conseil d'Enquête maritime peut, même en l'absence de tout accident, lui appliquer une sanction disciplinaire, en suivant la procédure instituée par le présent titre.
§ 2. La juridiction du conseil et les peines qu'il prononce sont exclusivement disciplinaires.

Art. II.7.174. Suspension et annulation de brevets, licences et brevets d'aptitude
§ 1. Si le Conseil d'Enquête maritime constate l'inaptitude physique d'une personne sur laquelle il exerce sa juridiction, il peut suspendre ou annuler son brevet ou sa licence ; si la personne navigue sans brevet ou licence ou si elle est porteuse d'un diplôme étranger, le conseil peut lui interdire l'exercice de ses fonctions sur les navires visés à l'article II.7.172, § 2, 1°.
§ 2. Le Conseil d'Enquête maritime peut annuler les brevets d'aptitude belges des personnes qui les ont obtenus de façon frauduleuse.
§ 3. La suspension des brevets ou licences prononcée contre une personne qui a été ou qui est ultérieurement condamnée à une peine privative de la liberté ne court pas pendant le temps où le condamné subit sa peine ou la fait prescrire.

Art. II.7.175. Traitement des procédures de recours
§ 1. Le Conseil d'Enquête maritime connaît l'appel des décisions de l'autorité compétente conformément à l'article II.7.107, § 6.
§ 2. Le Conseil d'Enquête maritime connaît des appels contre les décisions de l'autorité compétente introduits conformément à l'article II.7.108, alinéa 4.
§ 3. Le Conseil d'Enquête maritime connaît des appels contre les décisions de l'autorité compétente introduits conformément à l'article II.7.109, alinéa 3.
§ 4 Le Conseil d'Enquête maritime connaît l'appel des décisions de l'autorité compétente conformément à l'article II.7.120.

Art. II.7.176. Autorisation de retenir un navire
Dans le cas prévu à l'article II.7.107, § 3, alinéa 2, le président du Conseil d'Enquête maritime peut autoriser l'autorité compétente à retenir un navire, le capitaine ou le propriétaire du navire entendu ou dûment appelé.

Chapitre 2 – Organisation

Art. II.7.177. Siège
§ 1. Le siège du Conseil d'Enquête maritime est à Anvers.
§ 2. Le Conseil d'Enquête maritime peut, d'office ou par ordonnance rendue sur requête du commissaire de l'État, décider qu'il se transportera en une autre commune de Belgique.

Art. II.7.178. Composition
Le Conseil d'Enquête maritime est composé d'un président, d'un vice-président et de dix assesseurs.

Art. II.7.179. Nomination du président et du vice-président
§ 1. Le président et le vice-président du Conseil d'Enquête maritime sont nommés par le Roi, sur proposition du Ministre, pour une période de 6 ans, renouvelable.
§ 2. Nul ne peut être nommé à ces fonctions s'il n'est Belge et s'il ne remplit les conditions prévues par l'article 207, § 3, du Code judiciaire.
§ 3. Le président prête, entre les mains du Ministre, le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831.
Les vice-présidents prêtent le même serment entre les mains du président.

Art. II.7.180. Nomination des assesseurs
§ 1. Les assesseurs du Conseil d'Enquête maritime sont nommés par le Roi pour un terme de six ans, renouvelable.
§ 2. Nul ne peut être nommé assesseur s'il n'est Belge, s'il ne jouit de ses droits civils et politiques et s'il n'est âgé de trente ans au moins.
§ 3. Parmi les assesseurs, deux au moins doivent être porteurs du brevet d'aptitude belge de capitaine, deux au moins du brevet d'aptitude belge de mécanicien ou de motoriste, et deux au moins du brevet d'aptitude belge de patron des eaux illimitées. Ces assesseurs devront avoir navigué en ces qualités respectives pendant deux ans au moins au cours des vingt années qui précèdent leur nomination.

Art. II.7.181. Le greffier et le greffier adjoint
§ 1. Il y a auprès du Conseil d'Enquête maritime un greffier et un greffier adjoint.
§ 2. Le greffier et le greffier adjoint sont nommés pour une période de 6 ans renouvelable et révoqués par le Roi.
§ 3. Nul ne peut remplir les fonctions de greffier s'il n'est Belge, s'il n'est âgé de vingt-cinq ans accomplis, s'il n'a rempli pendant cinq ans au moins les fonctions de greffier adjoint d'une cour ou d'un tribunal de première instance ou de commerce, ou du Conseil d'Enquête maritime. Nul ne peut être nommé greffier adjoint s'il n'est Belge et s'il n'est âgé de vingt et un ans accomplis.
§ 4. Le greffier et les greffiers adjoints prêtent entre les mains du président le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 en y ajoutant les mots :
« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de... (greffier ou greffier adjoint) en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».
§ 5. Les articles 168, 169 et 782 du Code Judiciaire sont d'application analogue au greffier et au greffier adjoint du Conseil d'Enquête maritime.

Art. II.7.182. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint
§ 1. Il y a auprès du Conseil d'Enquête maritime un Commissaire de l'État et un Commissaire adjoint.
§ 2. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint sont nommés pour une période de 6 ans renouvelable et révoqués par le Roi.
§ 3. Nul ne peut remplir les fonctions de Commissaire de l'État et de Commissaire adjoint s'il n'est Belge, s'il n'est âgé de vingt-cinq ans et s'il n'est titulaire d'une licence ou d'un master en droit.
§ 4. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint prêtent entre les mains du Roi le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 en y ajoutant les mots :

« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de... (Commissaire de l'État ou Commissaire adjoint) en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».
§ 5. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint exercent leur mission sous l'autorité du Roi.
§ 6. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint de l'État recueillent tous renseignements de nature à éclairer le Conseil d'Enquête maritime sur les faits relevant de sa compétence. Ils ont l'initiative de l'application des mesures prévues aux articles II.7.173 et II.7.174.
§ 7. Le Commissaire de l'État juge de l'opportunité des poursuites disciplinaires. Ses décisions de classement sont motivées.
Cet alinéa n'est pas applicable aux procédures mises en place conformément à l'article II.7.175.
§ 8. Le Commissaire de l'État et le Commissaire adjoint de l'État constatent les transgressions en matière de navigation venues à leur connaissance au cours de l'exercice de leurs fonctions. Ils disposent, à cette fin, des pouvoirs des officiers de police judiciaire, auxiliaires du procureur du Roi.

Art. II.7.183. Incompatibilités et récusation
§ 1. Les conjoints, les cohabitants légaux, les parents et alliés jusqu'au 3e degré du/des président, vice-président, assesseurs, Commissaire de l'État, Commissaire adjoint de l'État, greffier ou greffier adjoint ne peuvent pas faire partie en même temps du Conseil d'Enquête maritime.
§ 2. Les articles 293 à 299 du Code judiciaire sont d'application correspondante au président et aux vice-présidents du Conseil d'Enquête maritime.
Peuvent toutefois être nommés aux fonctions de président ou de vice-président du Conseil d'Enquête maritime :
1° les présidents de Chambre et les conseillers à la Cour d'appel, effectifs ou honoraires ;
2° les vice-présidents et juges des tribunaux de première instance, effectifs ou honoraires ;
§ 3. Les articles 297 et 298 du Code judiciaire sont d'application correspondante aux assesseurs du Conseil d'Enquête maritime.
Les assesseurs ne peuvent pas être choisis parmi les huissiers ni les receveurs des impôts.
§ 4. Les articles 293 à 299 inclus du Code judiciaire sont d'application correspondante au Commissaire de l'État et au Commissaire adjoint de l'État, au greffier et au greffier adjoint.
Peuvent toutefois être nommés aux fonctions de Commissaire de l'État, de Commissaire adjoint de l'État, de greffier ou de greffier adjoint du Conseil d'Enquête maritime, les fonctionnaires de l'ordre administratif.
Les greffiers et les greffiers adjoints des tribunaux et des Cours d'appel peuvent aussi être nommés aux fonctions de greffier ou de greffier adjoint du Conseil d'Enquête maritime.
§ 5. Si l'un des cas énumérés à l'article 828 du Code judiciaire se présente, le Conseil d'Enquête maritime statuera sur la récusation du président, des vice-présidents, des assesseurs, du Commissaire de l'État, des Commissaires adjoints de l'État, du greffier ou du greffier adjoint.
Le Conseil d'Enquête maritime décidera aussi de la récusation des assesseurs qui sont au service d'un armement en cause.

Art. II.7.184. Prise de décision
§ 1. Le Conseil d'Enquête maritime se réunit valablement lorsque trois membres sont présents, à savoir le président ou le vice-président et deux assesseurs.
§ 2. Le Conseil d'Enquête maritime décide à la majorité des voix des membres présents. En cas de parité de voix, la voix du président est prépondérante.

Art. II.7.185. Empêchements
En cas d'empêchement, le président est remplacé par le vice-président, le Commissaire de l'État par le Commissaire adjoint de l'État et le greffier par le greffier adjoint. L'article 329 du Code judiciaire est applicable au Conseil d'Enquête maritime.

Art. II.7.186. Chambres
Le Conseil d'Enquête maritime peut se diviser en chambres.

Art. II.7.187. Règlement du Conseil d'Enquête maritime
Le règlement du Conseil d'Enquête maritime est établi par arrêté royal sur la proposition du président.

Chapitre 3 – Procédure

Art. II.7.188. Constatation des transgressions disciplinaires de navigation par le commandant
Toute transgression disciplinaire de navigation est constatée par le commandant dans un procès-verbal et consignée dans le registre de bord.
Le procès-verbal est signé par le commandant et par l'intéressé, pour prise de connaissance. Si ce dernier refuse de le signer, il en sera fait mention au procès-verbal.
Le procès-verbal est immédiatement envoyé au propriétaire du navire ou à l'armateur, qui renvoie les documents au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime.

Art. II.7.189. Collaboration avec d'autres autorités
Lorsqu'une autorité compétente constate des faits qui relèvent de la compétence du Conseil d'Enquête maritime dans un procès-verbal, il en envoie une copie au Commissaire de l'État.
Le Commissaire de l'État peut charger l'autorité verbalisante de collecter des informations supplémentaires.

Art. II.7.190. Dépôt de plaintes
Tout intéressé a le droit de déposer plainte entre les mains du Commissaire de l'État.

Art. II.7.191. Convocation du Conseil d'Enquête maritime
§ 1. Le président du Conseil d'Enquête maritime, à la requête du Commissaire de l'État ou même d'office, rend une ordonnance fixant les lieu, jour et heure pour la réunion du Conseil et désignant les assesseurs appelés à siéger.
Le Commissaire de l'État se charge de la convocation des assesseurs.
§ 2. Le Commissaire de l'État et la personne à l'encontre de laquelle l'application d'une mesure disciplinaire est demandée peuvent s'opposer à ce que les assesseurs n'ayant pas suivi toute l'enquête aient voix délibérative.
§ 3. Avant de siéger, les assesseurs prêtent, entre les mains du président, le serment suivant : « Je jure de remplir fidèlement les fonctions d'assesseur pour le Conseil d'Enquête maritime en honneur et conscience, avec exactitude et probité, de garder le secret des délibérations et de juger sans haine, sans crainte et sans complaisance, avec la seule volonté de dire la vérité et d'exécuter la loi ».

Art. II.7.192. Convocations
§ 1. Toute convocation à comparaître devant le Conseil est notifiée par le Commissaire de l'État par envoi recommandé à la poste.

Dans la convocation, le Commissaire de l'État mentionne les faits pour lesquels l'intéressé doit comparaître et le Commissaire de l'État avertit l'intéressé du fait que le Conseil peut imposer une sanction disciplinaire.
§ 2. Si les poursuites ont été intentées au moyen d'un procès-verbal dressé par le commandant, ce dernier sera également convoqué, en plus de l'intéressé, en vue d'être auditionné par le Conseil d'Enquête maritime.
§ 3. Un délai d'au moins 14 jours s'écoulera entre la convocation et la comparution devant le Conseil d'Enquête maritime. Si la personne convoquée n'a ni domicile, ni résidence, ni domicile élu en Belgique, l'article 55 du Code judiciaire est d'application. Si la personne convoquée démontre qu'elle est en mer pour des raisons professionnelles, le président peut fixer une nouvelle date de comparution.
L'article 53bis du Code judiciaire est d'application correspondante aux convocations pour le Conseil d'Enquête maritime.
En cas d'urgence, le président peut abréger les délais visés à l'alinéa précédent, voire ordonner la convocation d'heure à heure.

Art. II.7.193. Exposé par le président
Au jour fixé, le président communique au Conseil l'avis reçu, la plainte déposée ou expose les faits qui ont motivé la réunion.

Art. II.7.194. Enquête par le Conseil d'Enquête maritime
§ 1. Le Conseil d'Enquête maritime est tenu de procéder à l'enquête avec la plus grande célérité.
§ 2. Le Conseil d'Enquête maritime a les pouvoirs d'enquête les plus étendus. Il peut se rendre à bord et y faire toutes constatations, entendre les témoins et ordonner le dépôt de tous écrits ou pièces à conviction. En cas de refus des intéressés de déposer les pièces réclamées, le président, avec l'assentiment du Commissaire de l'État, peut procéder à la saisie des pièces.
Le Conseil d'Enquête maritime peut ordonner des expertises et notamment une expertise médicale relative aux personnes sur lesquelles s'exerce sa juridiction.
Les règles prescrites pour les expertises ordonnées par le juge d'instruction sont d'application correspondante aux expertises ordonnées par le Conseil d'Enquête maritime. Les experts déposent leur rapport au greffe du Conseil d'Enquête maritime.
§ 3. Le Conseil d'Enquête maritime peut charger un ou plusieurs de ses membres de faire certaines constatations, même en dehors des eaux maritimes belges.

Art. II.7.195. Auditions
§ 1. L'article 939 du Code judiciaire est d'application correspondante aux interrogatoires des intéressés et des témoins.
§ 2. Il n'y a pas lieu à reproche de témoins devant le Conseil d'Enquête maritime.
§ 3. Le serment n'est pas exigé des personnes impliquées. Il sera toujours loisible à une personne qui se considère comme impliquée de se faire considérer comme telle.
§ 4. Si un témoin régulièrement convoqué néglige de comparaître ou de produire une excuse valable, le fait est acté au procès-verbal et le Commissaire de l'État peut adresser une plainte à ce propos au procureur du Roi, sur la réquisition duquel le juge d'instruction pourra, à moins que le témoin ne réside à l'étranger, délivrer un mandat d'amener conformément à l'article 80 du Code d'instruction criminelle.
§ 5. L'intéressé peut faire entendre des témoins et en faire convoquer par le Commissaire de l'État.
Si le Conseil d'Enquête maritime décide que les témoins ne seront pas convoqués ou ne seront pas entendus, il en est fait mention au procès-verbal.

La personne impliquée au cours de l'enquête peut demander qu'un témoin soit entendu à nouveau. Si, en raison de circonstances spéciales, il ne peut être fait droit à cette demande, il sera fait mention de ces circonstances au procès-verbal.
§ 6. Les assesseurs, le Commissaire de l'État et les personnes impliquées sont autorisés à poser directement des questions aux témoins, dans l'ordre déterminé par le président.
Si le Conseil d'Enquête maritime décide que la question n'est ni pertinente, ni relevante et qu'il ne doit pas y être répondu, il en est mention au procès-verbal.
§ 7. Le Conseil d'Enquête maritime peut déléguer un de ses membres pour recevoir la déposition d'un témoin incapable de se transporter devant le Conseil d'Enquête maritime.
§ 8. Le Conseil d'Enquête maritime peut donner délégation aux consuls pour recevoir les dépositions des témoins résidant à l'étranger et adresser des lettres rogatoires aux autorités étrangères.

Art. II.7.196. Droits de la défense
L'intéressé peut se faire assister ou représenter par un conseil.
L'intéressé et son conseil peuvent prendre connaissance du procès-verbal de l'enquête, ainsi que de tous documents produits et sont autorisés à assister à toute mesure d'instruction.

Art. II.7.197. Audiences et prononcés
§ 1. Les audiences du Conseil d'Enquête maritime sont publiques.
Le Conseil d'Enquête maritime peut toutefois ordonner le huis clos lorsque la personne intéressée le demande ou si la publicité des débats est dangereuse pour les mœurs ou la sécurité publique.
§ 2. Les décisions sont toujours prononcées publiquement. Il en est délivré copie, ainsi que de toutes les pièces de l'information, à la personne intéressée qui en fait la demande. Les tiers ne peuvent obtenir ces copies qu'avec l'autorisation du président.
§ 3. Les articles 759 à 762, 778, alinéa 1er, et 782bis du code judiciaire sont d'application correspondante au Conseil d'Enquête maritime.

Art. II.7.198. Frais de la procédure
Les frais de procédure sont arrêtés par le Conseil d'Enquête maritime et recouvrés comme en matière répressive. Ils sont à la charge de la personne à laquelle une mesure disciplinaire est appliquée. Toutefois, le Conseil d'Enquête maritime peut mettre tout ou partie de ces frais à charge de l'État.

Art. II.7.199. Constitution de partie civile et intervention
Il n'y a lieu devant le Conseil d'Enquête maritime ni à constitution de partie civile, ni à intervention quelconque, même aux fins de jugement commun.

Art. II.7.200. Notification des décisions aux personnes concernées
Le Commissaire de l'État notifie aux personnes concernées les décisions prises par le Conseil d'Enquête maritime en vertu des articles II.7.173, II.7.174 ou II.7.175 par envoi recommandé à la poste.

Art. II.7.201. Notification des faits et des décisions aux autorités compétentes
§ 1. Si certains faits révélés par l'enquête paraissent constituer une infraction, le Commissaire de l'État en donne connaissance à l'autorité compétente et lui transmet toutes les pièces ou en fait des copies.
§ 2. Le Commissaire de l'État porte les décisions du Conseil d'Enquête maritime à la connaissance de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports.

Si la décision concerne le porteur d'un diplôme étranger, le Commissaire de l'État en informe les autorités du pays qui a délivré ce diplôme.

Art. II.7.202. Opposition

§ 1. Une décision définitive est réputée contradictoire dès que l'intéressé a comparu sur l'avertissement prévu à l'article II.7.192, § 1er, et avant la décision définitive ou qu'il était représenté.

§ 2. L'opposition aux décisions rendues par défaut doit être formée par envoi recommandé à la poste dans les trente jours après la notification de la décision visé à l'article II.7.200.

Si la personne concernée n'a ni domicile, ni résidence, ni domicile élu en Belgique, l'article 55 du Code judiciaire est d'application.

Par dérogation aux alinéas précédents, le délai sera porté à trois mois si l'intéressé démontre qu'il se trouvait en mer pour des raisons professionnelles au moment de la notification de la décision visé à l'article II.7.200.

§ 3. L'opposition suspend l'exécution de la décision.

§ 4. Les coûts de l'opposition sont à charge de la personne qui fait opposition, si le défaut lui est imputable.

Art. II.7.203. Appel

§ 1. Sont exclusivement susceptibles d'appel :

1° les décisions du Conseil d'Enquête maritime qui infligent une sanction disciplinaire en vertu de l'article II.7.173 ;

2° les décisions du Conseil d'Enquête maritime qui suspendent ou annulent un brevet d'aptitude en vertu de l'article II.7.174;

§ 2. L'appel visé au paragraphe 1 est introduit auprès du tribunal de première instance d'Anvers, division d'Anvers. Il est toutefois introduit auprès du tribunal de première instance de Flandre occidentale, division de Bruges, pour ce qui concerne les membres d'équipage des navires de pêche.

§ 3. L'appel est introduit dans les trente jours qui suivent la notification de la décision visée à l'article II.7.200.

Si la personne concernée n'a ni domicile, ni résidence, ni domicile élu en Belgique, l'article 55 du Code judiciaire est d'application.

Par dérogation aux 1er et 2ème alinéas, le délai sera porté à trois mois si l'intéressé démontre qu'il se trouvait en mer pour des raisons professionnelles au moment de la notification de la décision visé à l'article II.7.200.

§ 4. Le tribunal de première instance statue en dernier ressort.

§ 5. L'appel suspend l'exécution de la décision.

Art. II.7.204. Révision

§ 1. Le Conseil d'Enquête maritime peut, le Commissaire de l'État entendu, réviser sa décision suspendant ou annulant, pour cause d'incapacité physique, les brevets ou licences, s'il estime que l'état de l'intéressé s'est modifié.

§ 2. La demande en révision est adressée, sans formalité, au président par le Commissaire de l'État ou par l'intéressé.

Si la révision est demandée, le président doit convoquer le Conseil d'Enquête maritime dans les six mois.

§ 3. La demande en révision ne peut être formulée qu'un an après la décision dont la révision est demandée.

Si la demande en révision est rejetée, toute nouvelle demande ne pourra être formulée qu'après l'expiration d'un délai d'un an.

§ 4. Les frais de la demande de révision sont à charge de l'intéressé s'il est débouté.
§ 5. La demande de révision ne suspend pas l'exécution de la décision.

Art. II.7.205. Enquête nouvelle
§ 1. Si des faits nouveaux sont révélés qui auraient été de nature à influer sur la décision du Conseil d'Enquête maritime, une enquête nouvelle peut être demandée par le Commissaire de l'État et par la personne à laquelle une mesure disciplinaire a été appliquée.
§ 2. La demande d'enquête nouvelle sera formée par requête adressée au Conseil d'Enquête maritime précisant les faits invoqués.
§ 3. Le Conseil décide s'il y a lieu à nouvelle enquête.
§ 4. Les frais de la demande d'enquête nouvelle sont à charge de l'intéressé s'il est débouté.
§ 5. La demande d'enquête nouvelle ne suspend pas l'exécution de la décision.

Art. II.7.206. Réhabilitation en honneur et droits
§ 1. La personne à laquelle une mesure prévue à l'article II.7.173, autre que le retrait définitif des brevets ou licences, aura été appliquée, pourra demander sa réhabilitation auprès du Conseil d'Enquête maritime.
§ 2. Le Conseil d'Enquête maritime pourra décider d'une réhabilitation après avoir entendu le Commissaire de l'État et pour autant qu'au cours d'un délai de cinq ans de navigation depuis l'application de la sanction disciplinaire, l'intéressé a donné des preuves notoires de diligence et de capacité.
§ 3. Les frais de la demande de réhabilitation sont à charge de l'intéressé s'il est débouté.
§ 4. La demande de réhabilitation ne suspend pas l'exécution de la décision.

Art. II.7.207. Délais de prescription et de procédure
§ 1. Aucune procédure ne peut être ouverte devant le Conseil d'Enquête maritime au sujet de faits remontant à plus de douze mois.
§ 2. Le Conseil d'Enquête maritime ne peut se prononcer plus de deux ans après avoir été convoqué.
§ 3. En cas d'opposition, la décision sera non avenue à l'égard de l'opposant, si le Conseil d'Enquête maritime n'a pas à nouveau statué dans les deux ans de l'opposition.
§ 4. L'exécution des sanctions disciplinaires visées à l'article II.7.2, § 1, 1° se prescrit à l'expiration d'un délai d'un an à compter du jour de la décision définitive.

Art. II.7.208. Emploi des langues
Les dispositions légales concernant l'emploi de la langue néerlandaise en matière répressive sont d'application correspondante à la procédure par-devant le Conseil d'Enquête maritime.

Art. II.7.209. Exonération de formalités et de prélèvements
Tous les actes, jugements et autres pièces relatifs aux actions devant le Conseil d'Enquête maritime, ainsi que les registres tenus par le greffier et les extraits ou certificats desdits registres délivrés aux intéressés sont exempts de formalités et droits de timbres et d'enregistrement.

Titre 5 – L'Organisme chargé de l'application en ce qui concerne le transport de passagers

Art. II.7.210. Définitions

Il faut entendre dans le présent titre par :

1° « Règlement (UE) n° 1177/2010": 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;

2° « Organisme chargé de l'application en ce qui concerne le transport de passagers » : l'organisme chargé de l'application nationale désignée en vertu de l'article II.7.212 ;

3° « jours ouvrables » : tous les jours de la semaine à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux ;

4° « plainte » : toute dénonciation d'une infraction supposée au Règlement (UE) n° 1177/2010.

Art. II.7.211. Application internationale et matérielle

Sans préjudice de l'article II.7.215, § 3, ce titre s'applique au transport de passagers dans le champ d'application du Règlement (UE) n° 1177/2010, mais à condition seulement 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. II.7.212. Désignation de l'Organisme chargé de l'application en ce qui concerne le transport de passagers

Le Roi désigne l'organisme publique compétente conformément à l'article 25 du Règlement (UE) n ° 1177/2010.

Art. II.7.213. Dépôt de plaintes

La plainte visée à l'article 25 du Règlement (UE) n° 1177/2010 peut être introduite par lettre, par télécopie ou par un formulaire électronique auprès de l'Organisme chargé de l'application en ce qui concerne 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. II.7.214. 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 (UE) n° 1177/2010, aucune solution n'a été trouvée pour cette plainte.

Sans préjudice de l'alinéa 1er, une plainte déposée en cas d'absence de solution n'est recevable que si elle est déposée dans un délai de six mois après que l'infraction supposée au Règlement (UE) n° 1177/2010 a eu lieu.

Sans préjudice des alinéas 1er et 2, l'Organisme chargé de l'application en ce qui concerne le transport de passagers refuse le traitement d'une plainte :

1° si celle-ci est manifestement non fondée ;

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 en ce qui concerne le transport de passagers.

Art. II.7.215. Examen de la plainte
§ 1. Lorsque l'Organisme chargé de l'application en ce qui concerne le transport de passagers traite une plainte, elle examine si une infraction au Règlement (UE) n° 1177/2010 a effectivement été commise. Le plaignant est informé du résultat final de cet examen par le moyen qu'il a choisi.
§ 2. Si l'Organisme chargé de l'application en ce qui concerne le transport de passagers ne traite pas une plainte ou n'en poursuit pas le traitement, elle en informe par écrit le plaignant en indiquant les raisons dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.
§ 3. 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 en ce qui concerne le transport de passagers belge conformément à l'article 25 du Règlement (UE) n° 1177/2010, 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.

Article II.7.216. 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 6 – Le Conseil des prises

Art. II.7.217. Institution
Il est institué à Anvers un Conseil des prises.

Art. II.7.218. Compétence
Le Conseil des prises est compétent pour statuer sur la validité des prises opérées par des capteurs de nationalité belge et applique les règles du droit international.
Toutefois, si l'intérêt en litige est couvert par le pavillon d'un État allié, le litige peut être déféré avec le consentement du gouvernement belge à la juridiction de cet État.
Le Conseil des prises peut également connaître de toutes autres affaires de prises lorsque la prise a été faite dans les eaux territoriales ou les voies d'eau intérieures de la Belgique ou si l'intérêt en litige était couvert par le pavillon belge.

Art. II.7.219. Composition
§ 1. Le Conseil des prises est composé d'un président, d'un vice-président, de deux membres effectifs et de deux membres suppléants. Le président et le vice-président sont choisis parmi les conseillers de cour d'appel d'Anvers.
§ 2. Le Conseil des prises siège au nombre de trois membres. En cas d'absence ou d'empêchement, le président est remplacé par le vice-président.
Les membres suppléants siègent en cas d'absence ou d'empêchement des membres effectifs. Ils sont appelés à siéger dans l'ordre de leur nomination.

Art. II.7.220. Le Commissaire du Gouvernement
Les fonctions du Ministère public sont exercées par un Commissaire du gouvernement et, en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci, par un Commissaire du gouvernement suppléant. Le Commissaire du gouvernement ou le Commissaire du gouvernement suppléant est entendu dans chaque affaire.

Art. II.7.221. Nomination
Les membres et les Commissaires du gouvernement, effectifs et suppléants, sont nommés par le Roi sur la proposition du ministre qui a les Affaires maritimes et la Navigation dans ses attributions et le ministre en charge de la Justice.

Art. II.7.222. Le Secrétaire-greffier
Un secrétaire-greffier, nommé par le ministre qui a les Affaires maritimes et la Navigation dans ses attributions et le ministre en charge de la Justice, est adjoint au Conseil des prises.

Art. II.7.223. Prestation de serment
Le président prête le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du ministre en charge de la Justice en y ajoutant les mots :
« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de président en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».
Les membres et les Commissaires du gouvernement, effectifs et suppléants, ainsi que le secrétaire-greffier, prêtent le même serment, en personne ou par écrit, entre les mains du président en y ajoutant les mots :
« Je jure de remplir fidèlement les fonctions de membre du Conseil des prises (ou de « Commissaire du gouvernement ») en honneur et conscience, avec exactitude et probité ».

Art. II.7.224. Récusation
Le Conseil des prises statue sur la récusation du président et des membres du Conseil.

Art. II.7.225. Requêtes
§ 1. Les affaires de prises peuvent être portées à la connaissance du Conseil des prises par requête déposée par le Commissaire du gouvernement ou par tout intéressé.
§ 2. La requête d'un intéressé est envoyée sous pli recommandé au président. Elle est accompagnée des documents à l'appui.

Art. II.7.226. Publicité
L'institution d'une procédure auprès du Conseil des prises est, à la diligence du Commissaire du gouvernement, rendue publique par la voie du Moniteur belge et de deux journaux d'Anvers.
La publication énonce sommairement l'objet du litige et indique le jour, l'heure et le lieu de réunion du Conseil des prises. Elle contient en outre sommation à tous les intéressés de comparaître en personne ou par mandataire spécial et déclaration formelle qu'il sera procédé aux débats indépendamment du fait que les intéressés soient présents ou représentés. Pour autant que les circonstances le permettent et sans que le non-respect de cette prescription puisse entraîner la nullité, le contenu de la publication au Moniteur belge est adressé par voie diplomatique ou sous pli recommandé aux intéressés dont les noms et domiciles sont connus.

Art. II.7.227. Ressortissants d'un État ennemi
Le ressortissant d'un État ennemi ne peut comparaître en personne devant le Conseil des prises que moyennant l'autorisation de ce dernier. Il est admis à se faire représenter.

Art. II.7.228. Représentation dans la procédure
Nul ne peut représenter une partie devant le Conseil des prises s'il n'est pas habilité à exercer la profession d'avocat en Belgique.

Art. II.7.229. Convocation
Le Conseil se réunit sur convocation du président.

Art. II.7.230. Publicité
§ 1. Le Conseil des prises siège en séance publique ; le huis clos doit être prononcé par le Conseil sur la réquisition du Commissaire du gouvernement.
§ 2. Le Conseil des prises décide souverainement si ses délibérations seront publiques ou à huis clos.

Art. II.7.231. Instruction
Le Conseil des prises décide si l'instruction se fait oralement ou par écrit. Si elle a lieu par écrit, le Conseil des prises désigne parmi ses membres un rapporteur qui, l'instruction terminée, résume en séance du Conseil des prises les faits de l'affaire et les moyens des parties, sans adopter lui-même un point de vue.

Art. II.7.232. Témoins et experts
§ 1. Les témoins et experts sont entendus sous serment.
§ 2. Le président décide si les déclarations des témoins et des experts feront l'objet d'un procès-verbal et, dans l'affirmative, le mode d'établissement de ce procès-verbal.

Art. II.7.233. Rapport de séance
Le rapport de chaque séance est signé par le président et par le secrétaire-greffier.

Art. II.7.234. Décisions
Les décisions du Conseil des prises sont prises à la majorité. Elles sont motivées et publiées au Moniteur belge.

Art. II.7.235. Exécution
Nonobstant tout pourvoi en cassation, les décisions du Conseil des prises sont exécutoires le lendemain de leur publication.

Art. II.7.236. Pourvoi en cassation
Si la valeur du litige dépasse 20.000 euros, le jugement peut faire l'objet d'un pourvoi en cassation auprès de la Cour de Cassation conformément au régime de droit commun en termes de délai et de procédure précisé dans le Code judiciaire, étant entendu que le délai visé à l'article 1073, premier alinéa de ce code, est calculé à compter du jour de la publication de la décision au Moniteur belge.

Art. II.7.237. Recette de la prise
Toute prise déclarée bonne et valable par le Conseil appartient pour la totalité à l'État belge.

Art. II.7.238. Exonération des droits
Tous les actes de procédure sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement et de greffe.

Art. II.7.239. Indemnité de procédure
Les dispositions relatives à l'indemnité de procédure due dans le cadre de litiges portés devant les cours d'appel ou la Cour de Cassation sont d'application correspondante aux prises.

Art. II.7.240. Mesures urgentes et provisoires
À la requête de l'autorité maritime ou militaire et sans préjudice des droits des intéressés, le président du Conseil des prises peut ordonner toute mesure urgente et provisoire relativement à la prise et au bien ayant fait l'objet de la prise.

Art. II.7.241. Réquisition ou destruction volontaire
En cas de réquisition ou de destruction volontaire par l'autorité maritime ou militaire, avant que le Conseil des prises ait statué, les biens détruits ou réquisitionnés seront représentés par leur valeur au moment de la réquisition ou de la destruction volontaire.

Art. II.7.242. Indemnités
Un arrêté royal détermine les indemnités à allouer aux membres du Conseil des prises ainsi qu'aux Commissaires du gouvernement et au greffier.