

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 décembre 2011

PROJET DE LOI
relatif à l'organisme fédéral d'enquête
sur les accidents de navigationBELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 december 2011

WETSONTWERP
betreffende de federale instantie
voor onderzoek van scheepvaartongevallen

SOMMAIRE

Page

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	5
3. Avant-projet	20
4. Avis du Conseil d'État.....	37
5. Projet de loi.....	41
6. Annexe.....	63

INHOUD

Blz.

1. Samenvatting.....	3
2. Memorie van toelichting	5
3. Voorontwerp	20
4. Advies van de Raad van State	37
5. Wetsontwerp.....	41
6. Bijlage.....	63

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 80 DE LA CONSTITUTION.**

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.**

3263

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 2 décembre 2011.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 2 février 2012.

De regering heeft dit wetsontwerp op 2 december 2011 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 2 februari 2012 door de Kamer ontvangen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
LDD	:	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail: publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a pour but de transposer partiellement en droit national 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 par la création d'un organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, en abrégé OFEAN.

La directive 2009/18/CE susmentionnée a pour objet d'améliorer la sécurité maritime, la prévention de la pollution par les navires et de réduire les risques d'accidents en mer à l'avenir.

L'article 8 de la directive 2009/18/CE susmentionnée précise que les enquêtes de sécurité sont conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial, doté des compétences nécessaires et composé d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents en mer. Afin de mener une enquête de sécurité de manière objective, l'organisme d'enquête est indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui est confiée. Les enquêtes de sécurité imposées par la directive 2009/18/CE susmentionnée concernent certains accidents de navigation impliquant des navires autorisés à battre pavillon belge et certains accidents de navigation se produisant dans des eaux sous juridiction belge.

La directive 2009/18/CE ne s'applique pas aux accidents et incidents qui impliquent uniquement les bateaux de navigation intérieure exploités sur des voies navigables intérieures.

SAMENVATTING

Het voorliggende ontwerp van wet betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen heeft tot doel richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad gedeeltelijk om te zetten in nationale regelgeving door de oprichting van een federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, afgekort FOSO.

Voormelde richtlijn 2009/18/EG heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen, de verontreiniging door schepen te voorkomen en de kans op toekomstige ongevallen op zee te verminderen.

Artikel 8 van voormelde richtlijn 2009/18/EG vereist dat de veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee. Teneinde het veiligheidsonderzoek op onpartijdige wijze te verrichten, is de onderzoeksinstantie wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van iedere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdracht. De veiligheidsonderzoeken die worden opgelegd door voormelde richtlijn 2009/18/EG hebben betrekking op bepaalde scheepvaartongevallen met schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en op bepaalde scheepvaartongevallen die voortvallen in de wateren onder Belgische jurisdictie.

Richtlijn 2009/18/EG is niet van toepassing op ongevallen en incidenten waarbij uitsluitend binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd zijn betrokken.

La directive 2009/18/CE stipule que un organisme d'enquête 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. Se contenter tout simplement de formuler des recommandations de sécurité sans prendre aucune disposition pour en assurer le suivi par les parties concernées serait ignorer l'objectif. C'est pourquoi le projet de loi prévoit à ce sujet un compte rendu destiné à la Chambre des représentants.

Le présent projet de loi est basé le plus possible sur les standards internationaux, à savoir le code OMI pour l'enquête des accidents et incidents maritimes et le code OMI pour les standards et les pratiques recommandées pour une enquête de sécurité sur les accidents et incidents maritimes.

Richtlijn 2009/18/EG bepaalt dat de onderzoeksinstanties veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsaanbevelingen doen. Het zonder meer geven van veiligheidsaanbevelingen gaat zijn doel voorbij wanneer er geen bepalingen worden opgenomen ter opvolging van de veiligheidsaanbevelingen door de partij(en) voor wie die aanbevelingen bestemd zijn. Het wetsontwerp voorziet daarom in rapportage aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Dit wetsontwerp is zoveel mogelijk gebaseerd op internationale standaarden, te weten de IMO-code voor onderzoek van ongevallen en incidenten op zee en de IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES ET MESSIEURS,

1. Considérations générales

Le présent projet de loi vise la transposition partielle de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil. En vue d'une transposition intégrale au niveau fédéral, le projet de loi donne une délégation au Roi de transposer les deux annexes de la directive 2009/18/CE (Contenu des rapports d'enquête de sécurité et Données à fournir sur les accidents et incidents en mer).

Les matières réglées par l'article 6 (Obligation de notification par les autorités régionales) et l'article 8.4 point i (demander l'aide des autorités régionales comme les opérateurs des services de trafic maritime, les pilotes,...), de la directive 2009/18/CE relèvent pour une part de la compétence régionale et pour une autre part de la compétence de l'État fédéral. Toutes autres matières réglées par la directive 2009/18/CE précitée relèvent de la compétence exclusive de l'État fédéral.

La directive 2009/18/CE fait partie du troisième paquet de sécurité maritime proposé par la Commission européenne en 2005 et définit les principes de base pour les enquêtes sur les accidents dans le secteur de la navigation maritime. Au niveau international, il existe déjà depuis un certain temps une réglementation relative aux enquêtes sur les accidents en mer.

L'article 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (CNUDM) établit ainsi le droit d'un État côtier d'enquêter sur la cause de tout accident de mer survenant dans sa mer territoriale susceptible de présenter un danger pour la vie humaine ou l'environnement, de nécessiter l'intervention de ses autorités de recherche et de sauvetage ou d'affecter d'une autre manière cet État côtier. L'article 94 de la CNUDM établit finalement que l'État du pavillon ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur certains accidents de mer ou incidents de navigation survenus en haute mer.

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Algemene beschouwingen

Het voorliggende ontwerp van wet strekt tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad. Met het oog op een volledige omzetting op federaal niveau wordt in het wetsontwerp een delegatie aan de Koning gegeven om de twee bijlagen van richtlijn 2009/18/EG (Inhoud van het rapport over het veiligheidsonderzoek en Te verstrekken gegevens over ongevallen of incidenten op zee) om te zetten in nationale regelgeving.

De aangelegenheden die worden geregeld door artikel 6 (rapportageverplichting door gewestelijke overheden) en artikel 8.4 onder i (beroep doen op gewestelijke overheden zoals operators van verkeersbegeleidingsdiensten, loodsen,...) van richtlijn 2009/18/EG behoren deels tot de bevoegdheid van de gewesten en deels tot de bevoegdheid van de federale staat. Alle andere aangelegenheden die worden geregeld door voormelde richtlijn 2009/18/EG behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de federale staat.

Richtlijn 2009/18/EG maakt deel uit van het derde maritieme veiligheidspakket dat in 2005 door de Europese Commissie werd voorgesteld en stelt de grondbeginselen vast voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector. Op internationaal vlak bestaat reeds geruime tijd regelgeving met betrekking tot het onderzoek van ongevallen op zee.

Aldus geeft artikel 2 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee (UNCLOS) van 10 december 1982 een kuststaat het recht om onderzoek te doen naar de oorzaak van elk ongeval op zee binnen diens territoriale zeeën met potentiële risico's voor mensenlevens of het milieu, waarbij de opsporings- en reddingsautoriteiten van de kuststaat worden betrokken of dat andere gevolgen voor de kuststaat heeft. Artikel 94 van UNCLOS bepaalt dat de vlaggenstaat door of ten overstaan van een naar behoren bevoegd persoon of naar behoren bevoegde personen een onderzoek laat instellen naar bepaalde ongevallen of incidenten in verband met de navigatie op volle zee.

La Convention internationale du 1^{er} novembre 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale du 5 avril 1966 sur les lignes de charge et la Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires établissent les responsabilités incombant à l'État du pavillon en ce qui concerne l'exécution d'enquêtes sur les accidents et la communication des conclusions pertinentes à l'Organisation maritime internationale (OMI).

Il convient de tenir compte du code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, qui prévoit la mise en oeuvre d'une approche commune pour la conduite des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer et la coopération entre les États en vue d'identifier les facteurs à l'origine de tels événements. Le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer a en outre été élaboré et ajouté à la résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de sécurité maritime.

Le pétrolier maltais Erika a fait naufrage le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne. Le 13 novembre 2002 le pétrolier Prestige, battant pavillon des Bahamas, subissait le même sort à 270 km des côtes de la Galice. Il a été prouvé qu'il n'existait aucune réglementation internationale impérative pour effectuer un examen technique sur l'origine d'un accident de navigation ou d'un incident. Le non-respect des résolutions de l'OMI précitées n'est pas sanctionné.

La directive 2009/18/CE oblige d'enquêter tous les accidents de navigation très graves. Toutes les leçons pertinentes tirées des analyses des enquêtes de sécurité améliorent la sécurité maritime et, partant, réduisent les risques d'accidents de navigation à l'avenir.

La directive 2009/18/CE souligne qu'une enquête technique rapide sur les accidents de mer améliore la sécurité maritime étant donné qu'elle contribue à prévenir la répétition de tels accidents qui entraînent la perte de vies humaines, la perte de navires et la pollution de l'environnement marin.

Les États membres font en sorte que les enquêtes de sécurité soient conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial, doté des compétences nécessaires et composé d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents en mer.

Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974, het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van vaartuigen van 5 april 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door vaartuigen van 2 november 1973 bepalen dat de vlaggenstaten verantwoordelijk zijn voor het instellen van een onderzoek bij ongevallen en het doorgeven van de relevante bevindingen aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Er dient rekening te worden gehouden met de aan resolutie A.849(20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 gehechte code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, die voorziet in een gemeenschappelijke aanpak voor het veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en in samenwerking tussen de staten bij de opsporing van factoren die tot ongevallen en incidenten op zee leiden. Daarnaast kwam de IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee tot stand, die is gehecht aan Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 van het Maritieme Veiligheidscomité.

De Maltese olietanker Erika leed op 12 december 1999 schipbreuk voor de Bretoense kust. Op 13 november 2002 leed de olietanker Prestige, varende onder de vlag van de Bahamas, schipbreuk op 270 kilometer voor de Galicische kust. Na deze scheepvaartongevallen is aangetoond dat er geen dwingende internationale regelgeving bestond voor het voeren van een technisch onderzoek naar de oorzaken van een scheepvaartongeval of incident. Het niet naleven van voormelde IMO resoluties wordt immers niet gesanctioneerd.

Richtlijn 2009/18/EG legt de verplichting op om zeer ernstige scheepvaartongevallen te onderzoeken. De relevante lessen getrokken uit het veiligheidsonderzoek verbeteren de maritieme veiligheid en verminderen daardoor de risico's op toekomstige scheepvaartongevallen.

Richtlijn 2009/18/EG benadrukt dat de spoedige uitvoering van het technische onderzoek naar ongevallen op zee de maritieme veiligheid bevordert doordat het herhaling van dergelijke ongevallen, waarbij mensenlevens en schepen verloren gaan en verontreiniging van het mariene milieu optreedt, kan helpen voorkomen.

De lidstaten zorgen ervoor dat veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt, en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee.

Les enquêtes de sécurité doivent, conformément à la directive, se dérouler en collaboration avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire et de telle manière que les responsables de l'enquête technique de s'acquitter de leurs fonctions dans les meilleures conditions possibles.

Dans le cadre de l'enquête de sécurité, la directive veut que les déclarations des témoins soient protégées pour qu'elles ne soient pas utilisées à des fins autres que celles des enquêtes de sécurité.

La directive 2009/18/CE stipule qu'un organisme d'enquête 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. Se contenter tout simplement de formuler des recommandations de sécurité sans prendre aucune disposition pour en assurer le suivi par les parties concernées serait ignorer l'objectif. C'est pourquoi le projet de loi prévoit à ce sujet un compte rendu destiné à la Chambre des représentants.

Le projet de loi vise la création d'un organisme national 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.

Le présent projet de loi rejoint de près les recommandations reprises dans le rapport du 3 février 2011 au nom de la commission spéciale chargée d'examiner la sécurité du réseau ferroviaire en Belgique suite à l'accident dramatique survenu à Buizingen.

Le présent projet de loi est basé le plus possible sur les standards internationaux, à savoir le code OMI précité pour l'enquête des accidents et incidents maritimes et le code OMI précité pour les standards et les pratiques recommandées pour une enquête de sécurité sur les accidents et incidents maritimes.

Dans le cadre de l'enquête sur les accidents de navigation, il doit être fait mention de la Commission Sécurité nautique des Embouchures de l'Escaut (ci-après dénommée "CSNE"). La CSNE est composée de représentants de la Région flamande et des Pays-Bas et a pour tâche de promouvoir la sécurité de la navigation dans la zone mentionnée ci-dessus de l'Escaut au moyen de l'analyse et d'avis concernant l'exécution de la gestion nautique opérationnelle.

De veiligheidsonderzoeken dienen overeenkomstig de richtlijn in samenwerking met de gerechtelijke autoriteiten zodanig te gebeuren opdat de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke onderzoekers hun taak onder de best mogelijke voorwaarden kunnen verrichten.

De getuigenverklaringen dienen in het kader van het veiligheidsonderzoek beschermd te worden, opdat deze niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek worden gebruikt.

Richtlijn 2009/18/EG bepaalt dat de onderzoeksinstanties veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken. Het zonder meer geven van veiligheidsaanbevelingen gaat zijn doel voorbij wanneer er geen bepalingen worden opgenomen ter opvolging van de veiligheidsaanbevelingen door de partij(en) voor wie die aanbevelingen bestemd zijn. Het wetsontwerp voorziet daarom in rapportage aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Het wetsontwerp voorziet in de oprichting van een federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, afgekort FOSO.

FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de aan haar toevertrouwde taken.

Dit wetsontwerp sluit nauw aan bij de aanbevelingen opgenomen in het verslag van 3 februari 2011 namens de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen.

Dit wetsontwerp is zoveel mogelijk gebaseerd op internationale standaarden, te weten de voormelde IMO-code voor onderzoek van ongevallen en incidenten op zee en de voormelde IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.

In het kader van het onderzoek naar scheepvaartongevallen dient de Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden (hierna CNVS) te worden vermeld. De CNVS is samengesteld uit vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest en Nederland en heeft tot taak het bevorderen van de verkeersveiligheid in het hierna vermelde Scheldegebied door middel van het analyseren en adviseren aangaande de uitvoering van het operationele nautische beheer.

La CSNE examine entre autres les incidents de navigation et les calamités. La CSNE peut être considérée comme un organe consultatif de la Commission permanente pour la Surveillance de l'Escaut (ci-après dénommée "CP"). La CP est l'organe supérieur de l'organisation de la Gestion nautique commune (GNC). La GNC vise à mettre en place un régime nautique uniforme sur la zone de l'Escaut (les itinéraires d'accès à l'Escaut occidental, l'Escaut occidental, l'Escaut maritime et le canal de Gand-Terneuzen). La Région flamande et les Pays-Bas coopèrent à cet effet dans le domaine nautique. Cette coopération nautique est juridiquement ancrée dans le Traité du 21 décembre 2005 entre la Région flamande et le Royaume des Pays-Bas relatif à la gestion nautique commune dans le bassin de l'Escaut.

Les travaux de la CSNE ne concernent que la gestion nautique opérationnelle dans la zone précitée de l'Escaut. L'OFEAN, par contre, est appelée à analyser toutes les causes d'accidents de navigation bien définis qui se sont produits, que ce soit dans les zones maritimes belges, sur les voies navigables belges ou au niveau mondial pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge. Les rapports de la CSNE ne sont donc pas publiés. Pour l'OFEAN par contre, il existe bel et bien une obligation de publier les rapports. En vue d'arriver à plus d'efficacité, l'OFEAN peut conclure un protocole avec la CP pour réglementer la coopération entre l'OFEAN et la CSNE.

2. Commentaire par article

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 3

Cet article contient des définitions reprises 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, ainsi qu'un certain nombre d'autres définitions.

De CNVS bespreekt onder andere scheepvaartincidenten en -calamiteiten. De CNSV kan worden beschouwd als een adviesorgaan van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (hierna "de PC"). De PC is het hoogste orgaan in de organisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Het GNB beoogt een uniform nautisch regime voor het hele Scheldegebied (de aanlooproutes naar de Westerschelde, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen). Daartoe werken het Vlaamse Gewest en Nederland samen op nautisch vlak. Die nautische samenwerking is juridisch verankerd in het verdrag van 21 december 2005 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

De werkzaamheden van de CNSV hebben enkel betrekking op het operationele nautische beheer in het voormelde Scheldegebied. FOSO dient daarentegen alle oorzaken van welbepaalde scheepvaartongevallen te onderzoeken in de Belgische maritieme zones, op de Belgische binnenwateren en wereldwijd wat betreft de schepen die de Belgische vlag voeren. De rapporten van de CNSV worden ook niet openbaar gemaakt. Voor FOSO is er wel een verplichting tot publicatie van de rapporten. Met het oog op de efficiëntie kan FOSO een protocol sluiten met de PC om de samenwerking tussen FOSO en CNSV te regelen.

2. Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Art. 2

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Art. 3

Dit artikel bevat definities die werden overgenomen uit richtlijn 2002/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, evenals een aantal andere definities.

Art. 4

L'alinéa 1^{er} de l'article 4 fixe l'application matérielle et géographique du présent projet de loi régissant les enquêtes sur les accidents de navigation et les incidents.

Le point 1° à l'alinéa 1^{er} de l'article 4 associe l'application du présent projet de loi à l'implication des navires belges dans des accidents de navigation et des incidents partout dans le monde.

Le point 2° à l'alinéa 1^{er} de l'article 4 prévoit que le présent projet de loi s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui surviennent dans des zones maritimes belges impliquant les navires quelque soit le pavillon qu'ils sont habilités de battre.

Le point 3 à l'alinéa 1^{er} de l'article 4 prévoit que le présent projet de loi s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui surviennent dans les eaux intérieures belges impliquant des navires quelque soit le pavillon qu'ils sont habilités de battre.

Le point 4° à l'alinéa 1^{er} de l'article 4 prévoit finalement qu'il est possible également d'enquêter sur les accidents de navigation et sur les incidents qui ne répondent pas aux critères d'application aux points précédents de l'alinéa 1^{er} de l'article 4 s'ils mettent en jeu un important intérêt de l'État belge à l'article 3, 21° de du présent projet de loi.

L'alinéa 2 de l'article 4 prévoit quels accidents de navigation et incidents sont exclus du champ d'application du projet de loi.

Art. 5

Le premier alinéa, points 1° et 2°, ne demande aucun commentaire particulier. Le point 3 prévoit des modalités complémentaires qui permettront de vérifier 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.

Il est ainsi donné suite à une réflexion du Parlement européen et du Conseil qui veut qu'une organisation diligente d'enquêtes techniques sur les accidents de mer améliore la sécurité maritime car elle contribuera à prévenir la répétition de tels accidents qui entraînent la perte de vies humaines, la perte de navires et la pollution de l'environnement marin. Point 3 de l'article 5 fait suite à la considération (25) de la directive 2009/18/

Art. 4

Het eerste lid van artikel 4 bepaalt het materiële en geografische toepassingsgebied van dit wetsontwerp met betrekking van tot de scheepvaartongevallen en incidenten.

Punt 1° van het eerste lid van artikel 4 koppelt de toepassing van dit wetsontwerp aan de betrokkenheid van Belgische schepen bij scheepvaartongevallen en incidenten eender waar ter wereld.

Punt 2° van het eerste lid van artikel 4 voorziet in de toepassing van dit wetsontwerp bij scheepvaartongevallen en incidenten die zich voordoen in de Belgische maritieme zones waarbij schepen, ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren, betrokken zijn.

Punt 3° van het eerste lid van artikel 4 voorziet in de toepassing van dit wetsontwerp bij scheepvaartongevallen en incidenten die zich voordoen in de Belgische binnenwateren waarbij schepen, ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren betrokken zijn.

Punt 4° van het eerste lid van artikel 4 voorziet tenslotte in de mogelijkheid dat er ook naar aanleiding van scheepvaartongevallen en incidenten, die buiten de toepassingscriteria van de vorige punten van het eerste lid van artikel 4 vallen, nog een veiligheidsonderzoek kan worden verricht wanneer de Belgische staat een staat is die een aanzienlijk belang heeft overeenkomstig artikel 3, 21°.

In het tweede lid van artikel 4 wordt bepaald op welke scheepvaartongevallen en incidenten het wetsontwerp niet van toepassing is.

Art. 5

Het eerste lid, onder 1° en 2°, behoeft geen bijzondere commentaar. Punt 3° voorziet in bijkomende modaliteiten om ervoor te zorgen dat er zal worden nagegaan of er al dan niet gevolg werd gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en dat de genomen herstelmaatregelen worden onderzocht om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

Hiermede wordt gevolg gegeven aan een overweging van het Europees Parlement en de Raad omdat een spoedige uitvoering van het technische onderzoek naar ongevallen op zee de maritieme veiligheid zal bevorderen, doordat het herhaling van dergelijke ongevallen, waarbij mensenlevens en schepen verloren gaan en verontreiniging van het mariene milieu optreedt, helpt voorkomen. Punt 3 van artikel 5 geeft gevolg aan

CE qui stipule que les recommandations de sécurité formulées par les organismes d'enquête à l'occasion d'une enquête de sécurité soient dûment prises en considération. Cette disposition permettra à l'OFEAN de vérifier s'il est donné suite ou non aux recommandations de sécurité et d'examiner les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.

Art. 6

Cet article transpose littéralement l'article 1, 2, première phrase de la directive 2009/18/CE et donne suite au considérant (26) qui stipule que le but d'une enquête technique de sécurité est de prévenir les accidents et les incidents en mer, ses conclusions et recommandations de sécurité ne devraient en aucun cas déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes.

L'utilisation des conclusions et recommandations de sécurité afin de déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes pourrait décourager les membres du personnel des parties concernées de participer à une enquête de sécurité et de mettre de l'information sensible à la disposition des enquêteurs. C'est pourquoi il faut protéger les déclarations des témoins et empêcher qu'elles soient utilisées à des fins autres que celles des enquêtes de sécurité, avec pour objectif d'éviter toute mesure discriminatoire ou de rétorsion à l'encontre des témoins prise en raison de leur participation aux enquêtes.

Art. 7

L'alinéa 1^{er} prévoit la création d'un organisme d'enquête permanent et impartial, dénommé "Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation" (en abrégé OFEAN).

L'alinéa 2 prévoit la transposition de l'article 8, 1, de la directive 2009/18/CE en prévoyant que l'OFEAN est autonome et fonctionnellement indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, des services de la Direction générale du Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports et de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées.

overweging (25) van richtlijn 2009/18/EG om op passende wijze rekening te houden met de veiligheidsaanbevelingen van de onderzoeksinstantie die naar aanleiding van een veiligheidsonderzoek worden gedaan. Deze bepaling zal FOSO toelaten om de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken en om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

Art. 6

Dit artikel is de letterlijke omzetting van artikel 1, 2, eerste zin van richtlijn 2009/18/EG en geeft gevolg aan overweging (26) waarin wordt vermeld dat het technische veiligheidsonderzoek ten doel heeft ongevallen en incidenten op zee te voorkomen, zodat de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen in geen geval gebruikt kunnen worden om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden.

Het gebruiken van de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden zou de personeelsleden van betrokken partijen kunnen afschrikken om deel te nemen aan een veiligheidsonderzoek en om gevoelige informatie ter beschikking van de onderzoekers te stellen. Daarom moet worden verhinderd dat getuigenverklaringen voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek worden gebruikt, teneinde te vermijden dat getuigen wegens hun medewerking aan veiligheidsonderzoeken door discriminerende of vergeldingsmaatregelen worden getroffen.

Art. 7

In het eerste lid wordt een onpartijdige en permanente onderzoeksinstantie onder de benaming "Federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen" (afgekort FOSO) opgericht.

Het tweede lid voorziet in de omzetting van artikel 8, 1, van richtlijn 2009/18/EG door voor FOSO wat betreft organisatie, juridische structuur en besluitvorming in een autonome en functionele onafhankelijkheid te voorzien ten aanzien van de diensten van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer alsmede van iedere partij of instantie waarmee er belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.

Art. 8

Le paragraphe 1^{er} habilite le Roi à fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences de son personnel. Pour garantir l'indépendance, le ministre en charge de la navigation assure le bon fonctionnement de l'OFEAN et l'OFEAN dépend de l'autorité hiérarchique de ce ministre. Tout lien avec le Service public fédéral Mobilité et Transports est évité. Le ministre doit si nécessaire, notamment en cas de dysfonctionnement de l'OFEAN ou de son personnel, prendre les mesures appropriées et le cas échéant, rendre des comptes à la Chambre des représentants. La responsabilité politique du ministre et le contrôle politique effectué par la Chambre des représentants contribuent à l'indépendance et l'impartialité de l'OFEAN.

Art. 9

Le paragraphe 2 habilite l'OFEAN à examiner les suites qui ont été réservées à ses recommandations de sécurité et à éventuellement formuler d'autres recommandations de sécurité. L'OFEAN rend compte de cet examen à la Chambre des représentants, ce qui a également été recommandé dans le rapport du 3 février 2011 de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident de Buizingen.

Art. 10

L'OFEAN ouvre toujours une enquête de sécurité à la suite d'un accident de navigation très grave:

- impliquant un navire belge, quel que soit le lieu de l'accident de navigation;
- survenant dans les zones maritimes ou les eaux intérieures, quel que soit le pavillon du navire impliqué dans l'accident de navigation;
- touchant d'importants intérêts de la Belgique, quel que soit le lieu de l'accident de navigation ou le pavillon du navire impliqué.

En cas de grave accident de navigation, l'OFEAN effectue toujours une évaluation préalable afin de décider s'il est nécessaire ou non de procéder à une enquête de sécurité. Par conséquent, l'OFEAN n'est pas obligatoirement tenue de procéder à une enquête

Art. 8

Paragraaf 1 machtigt de Koning bij een Ministerraad overlegd besluit tot het bepalen van de organisatie, de samenstelling en de werking van FOSO en de bevoegdheden van het personeel van FOSO. Ten behoeve van de onafhankelijkheid staat de minister bevoegd voor de scheepvaart in voor de goede werking van FOSO en staat FOSO onder het hiërarchisch gezag van deze minister. Hierdoor wordt iedere band met de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vermeden. De minister moet wanneer nodig en zeker bij het disfunctioneren van FOSO of diens personeel de gepaste maatregelen nemen en hierover desgevallend aan de Kamer van volksvertegenwoordigers verantwoording afleggen. De politieke verantwoordelijkheid van de minister en de politieke controle door de Kamer van volksvertegenwoordigers dragen bij tot de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van FOSO.

Art. 9

In paragraaf 2 wordt aan FOSO de bevoegdheid gegeven om te onderzoeken welke gevolgen er werden gegeven aan haar veiligheids-aanbevelingen en om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te formuleren. FOSO rapporteert aan de Kamer van volksvertegenwoordigers over dit onderzoek, hetgeen ook in het verslag van 3 februari 2011 namens de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen werd aanbevolen.

Art. 10

FOSO stelt steeds een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval:

- waarbij een Belgisch schip betrokken is, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval,
- in de maritieme zones of de binnenwateren ongeacht de vlag van het schip dat bij het scheepvaartongeval betrokken is;
- waarbij België een staat is die een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval of de vlag van het betrokken schip.

In geval van een ernstig scheepvaartongeval doet FOSO steeds een voorafgaande beoordeling om te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten. Er rust bijgevolg geen verplichting op FOSO om een veiligheidsonderzoek te verrichten naar

de sécurité à la suite d'un accident grave de navigation. Toutefois, si l'OFEAN décide de ne pas effectuer d'enquête de sécurité, il en informe alors le ministre en charge de la navigation par décision motivée, et à la Commission européenne.

Dans le cas de tout accident de navigation ou incident autre que ceux susmentionnés, l'OFEAN doit décider de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Art. 11 à 14

Dans ces articles, sont réglés les cas et les modalités de coopération avec les instances d'enquêtes des autres États membres de l'Espace économique européen, des pays tiers ainsi que la méthodologie commune d'enquête sur les accidents et incidents maritimes.

L'adoption d'un cadre de coopération entre les différentes instances nationales d'enquête des États membres est prévue. Cette coopération concerne notamment l'assistance technique réciproque. Cela signifie que lorsque plusieurs instances d'enquête dont l'OFEAN, sont impliquées dans une enquête de sécurité, les frais de fonctionnement de l'OFEAN ne sont pas portés en compte.

Art. 15

Dans cet article, le financement de l'OFEAN est réglé de façon structurelle pour couvrir les coûts liés à sa création, le personnel et de fonctionnement de toutes natures afin d'aboutir son indépendance comme cela a été recommandé dans le rapport du 3 février 2011 de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident de Buizingen.

L'avant-projet de loi soumis à l'avis du Conseil d'État était applicable aux accidents de navigation avec des bateaux de navigation intérieure. Le présent projet de loi exclut les accidents de navigation avec des bateaux de navigation intérieure de son champ d'application, conformément à la directive 2009/18/CE précitée.

Le Conseil d'État a remarqué dans son avis du 18 mai 2011 sur l'avant-projet de loi relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation que l'introduction de redevances pour les navires belges et les régies portuaires autonomes porte atteinte au principe d'égalité constitutionnel, le secteur de la navigation

aanleiding van een ernstig scheepvaartongeval. Mocht FOSO echter besluiten om geen veiligheidsonderzoek te verrichten dan moet dit gemotiveerd besluit toegezonden worden aan de minister bevoegd voor de scheepvaart en aan de Europese Commissie.

In geval van een ander scheepvaartongeval of incident dan voornoemd dient FOSO te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten.

Art. 11 tot 14

In deze artikelen worden de gevallen en modaliteiten van samenwerking met de onderzoeksinstanties van andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte, derde landen en de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee geregeld.

Er wordt voorzien in een raamwerk voor permanente samenwerking tussen de nationale onderzoeksinstanties van de lidstaten. Deze samenwerking omvat onder andere het bieden van wederzijdse technische hulp. Dit betekent dat wanneer meerdere onderzoeksinstanties waaronder FOSO betrokken zijn bij een veiligheidsonderzoek de kosten van de activiteiten van FOSO niet in rekening worden gebracht.

Art. 15

In dit artikel wordt de financiering van FOSO structureel geregeld ter dekking van haar oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard, teneinde haar onafhankelijkheid te bewerkstelligen zoals dit onder andere ook in het verslag van 3 februari 2011 namens de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen werd aanbevolen.

Het voorontwerp van wet onderworpen aan het advies van de Raad van State was ook van toepassing op scheepvaartongevallen met binnenschepen. Het voorliggende wetontwerp sluit scheepvaartongevallen met binnenschepen die op de binnenwateren varen uit het toepassingsgebied, overeenkomstig voormelde richtlijn 2009/18/EG.

De Raad van State heeft in zijn advies van 18 mei 2011 over het voorontwerp van wet betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen opgemerkt dat het invoeren van retributies voor Belgische schepen en voor de autonome havenbedrijven een probleem doet rijzen in het licht van het

intérieure étant dispensé du paiement de cette redevance. Même si cette différence de traitement peut être justifiée de manière objective et raisonnable, la redevance dont question devait toujours être qualifiée d'impôt conformément à l'avis du Conseil d'État.

Avec l'exclusion des accidents de navigation avec des bateaux de navigation intérieure du champ d'application du présent projet de loi, il n'y a plus d'atteinte au principe d'égalité.

Il est instauré une contribution annuelle à charge des exploitants des navires belges et des ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge. Pour les exploitants des navires belges, la jauge brute des navires qu'ils exploitent sert de base de calcul pour la contribution annuelle. Pour les ports, la base de calcul pour la contribution annuelle est le total du transfert de marchandises dans le port concerné.

Une étude a estimé les frais annuels de fonctionnement de l'OFEAN à quelques 800 000 euros si l'on opte pour 4 enquêteurs dont 1 directeur, aidé par un assistant administratif. L'option de 4 enquêteurs a été retenue car elle constitue le minimum nécessaire pour assurer une permanence.

La contribution annuelle des exploitants des navires belges et des ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge s'élève au total à 800 000 euros. Les exploitants des navires belges paient 0,0126 euro par jauge brute des navires qu'ils exploitent. La contribution annuelle de l'exploitant est de minimum 25 euro et de maximum 1 500 euros par navire belge dont il est l'exploitant.

Sur la base de la jauge brute des navires belges au 16 juin 2011 et sur base des explications données précédemment le montant total payé par les exploitants des navires belges à l'OFEAN s'élève à 80 005 euros. Le fait que les exploitants des navires belges ne paient qu'1/10^e de la contribution annuelle de 800 000 euros et que les ports paient les 9/10^e restants est basé sur une étude du nombre d'accidents de navigation et d'incidents impliquant des navires belges et du nombre d'accidents de navigation et d'incidents dans les zones sous juridiction belge en 2007 et 2008.

grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. De binnenvaartsector wordt immers vrijgesteld van de betaling van deze retributie. Zelfs al zou dat verschil in behandeling op een objectieve en redelijke wijze gerechtvaardigd kunnen worden, dan nog zou dat overeenkomstig het advies van de Raad van State onder meer betekenen dat de retributie waarvan sprake als een belasting gekwalificeerd moest worden.

Door het uitsluiten van de scheepvaartongevallen met binnenschepen uit het toepassingsgebied van het voorliggende wetsontwerp is er echter geen sprake meer van een schending van het gelijkheidsbeginsel.

Er wordt een jaarlijkse bijdrage ingesteld ten laste van de exploitanten van de Belgische schepen en de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge. De basis voor de berekening van de jaarlijkse bijdrage voor de exploitanten van Belgische schepen is de brutotonnenmaat van de schepen die zij exploiteren. Voor de havens is de basis voor de berekening van de jaarlijkse bijdrage het totaal aan goederenoverslag in de desbetreffende haven.

Op basis van een studie werden de jaarlijkse kosten voor de werking van FOSO geraamd op ongeveer 800 000 euro als er wordt geopteerd voor 4 onderzoekers waaronder één directeur, aangevuld met een administratief deskundige. Er wordt geopteerd voor 4 onderzoekers omdat dit het minimale aantal is dat nodig is om te voorzien in een permanentie.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitanten van de Belgische schepen en de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge bedraagt in totaal 800 000 euro. De exploitanten van de Belgische schepen betalen 0,0126 euro per brutotonnenmaat van de Belgische schepen die zij exploiteren. Er wordt een minimale en een maximale jaarlijkse bijdrage bepaald voor de exploitanten per schip, namelijk 25 euro en 1 500 euro.

Op basis van de brutotonnenmaat van de Belgische schepen op 16 juni 2011 en op basis van hetgeen hiervoor uiteengezet werd komt het totale bedrag dat de exploitanten van de Belgische schepen zouden moeten betalen aan FOSO op 80 005 euro. Het feit dat de exploitanten van de Belgische schepen 1/10^e betalen van de jaarlijkse bijdrage van 800 000 euro en de havens 9/10^{den} is gebaseerd op een studie van het aantal scheepvaartongevallen en incidenten met Belgische schepen en het aantal scheepvaartongevallen en incidenten in de zones onder Belgische jurisdictie in 2007 en 2008.

Les six ports susmentionnés paient ensemble 800 000 euros desquels est soustraite la contribution des exploitants des navires belges. Cette formule entraînera une diminution de la contribution des ports si la flotte belge s'agrandit. Une croissance de la flotte belge augmente en effet le risque de survenance d'un accident de navigation à bord d'un navire belge.

La partie de la contribution annuelle due par les ports est répartie entre les six ports sur la base de la part de chaque port dans le total des marchandises transférées dans les six ports.

Une indexation automatique de la contribution annuelle et du montant par jauge brute est prévue.

Art. 16

Cet article règle l'obligation de rapportage de l'OFEAN sur son fonctionnement et sur les enquêtes qu'elle a menées et les recommandations qu'elle a formulées.

Pour pouvoir évaluer la gestion de l'OFEAN, celui-ci doit faire rapport au ministre qui a la navigation dans ses attributions, la Chambre des représentants et les parlements des régions.

L'OFEAN publie son rapport annuel et le met à la disposition du public sous forme électronique et pourrait utiliser son propre site internet pour publier les résultats d'enquêtes.

Art. 17

Cet article règle le devoir de notification des autorités en Belgique et du capitaine, du propriétaire, de l'affrètement, du gestionnaire ou de l'exploitant d'un navire belge à l'OFEAN en cas d'accident de navigation ou d'incident. Il leur incombe également de transmettre toutes les informations ou tous les documents pertinents à l'OFEAN.

Lorsqu'il ouvre une enquête de sécurité sur un accident de navigation ou un incident, l'OFEAN est également tenu de le notifier immédiatement aux instances d'enquête compétentes des États qui ont d'importants intérêts en jeux.

De voormelde zes havens betalen samen 800 000 euro verminderd met de bijdrage van de exploitanten van de Belgische schepen. Via deze formule zal de bijdrage van de havens verminderen indien de Belgische vloot een groei kent. Door de groei van de Belgische vloot verhoogt immers ook de kans dat er zich een scheepvaartongeval zal voordoen aan boord van een Belgisch schip.

Het gedeelte van de jaarlijkse bijdrage dat verschuldigd is door de havens wordt onder de zes havens gespreid op basis van het aandeel van de betreffende haven in de totale goederenoverslag in de zes havens samen.

Voor de jaarlijkse bijdrage en het bedrag per brutotonnenmaat wordt voorzien in een automatische indexatie.

Art. 16

Dit artikel regelt de rapportageverplichtingen van FOSO omtrent haar werking en de door haar uitgevoerde veiligheidsonderzoeken en gedane veiligheidsaanbevelingen.

FOSO dient te rapporteren aan de minister bevoegd voor de scheepvaart, de Kamer van volksvertegenwoordigers en de parlementen van de gewesten.

FOSO maakt haar jaarverslag op elektronische wijze beschikbaar voor het publiek en zou hiervoor gebruik kunnen maken van een eigen website teneinde de openbaarheid van de onderzoeksresultaten te realiseren.

Art. 17

Dit artikel regelt de meldingsplicht van de overheden in België en van de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een Belgisch schip aan FOSO in geval van een scheepvaartongeval of incident. Tevens wordt hen de verplichting opgelegd om alle relevante informatie en documenten aan FOSO te bezorgen.

Op FOSO rust eveneens de verplichting om de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben onverwijld te melden dat zij een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval of incident.

Art. 18 et 19

Ces articles prévoient de quelle manière des représentants de l'organisme d'enquête compétent d'un État ayant d'importants intérêts en jeu peuvent participer à l'enquête de sécurité de l'OFEAN et comment l'OFEAN peut participer à une enquête de sécurité dans laquelle la Belgique est impliquée en tant qu'État qui a un intérêt considérable.

Art. 20

Cet article fixe les modalités pour la mise à disposition ou la sauvegarde, la conservation, la restitution, la destruction et la récupération des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident par l'OFEAN, le cas échéant en concertation avec le juge d'instruction saisi et exécute l'article 13 de la directive 2009/18/CE.

FOSO peut conclure un protocole avec le Service public fédéral Justice dans lequel des règles plus précises en matière de coopération entre services seront établies. Dans ce protocole, il pourra être précisé dans quelles conditions la concertation avec le juge d'instruction doit avoir lieu, et le cas échéant, comment se règlent de contradictions entre l'enquête maritime de sécurité et les procédures judiciaires.

Art. 21

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 22

Cet article stipule que le Roi déterminera la forme et le contenu de la carte de légitimation que les enquêteurs de l'OFEAN sont tenus de présenter lors de l'exécution de leur enquête de sécurité, afin de justifier de la qualité en laquelle ils interviennent.

Art. 23

Cet article prévoit la transposition quasi littérale de l'article 8, point 4, de la directive 2009/18/CE et détermine les compétences des enquêteurs de l'OFEAN ou d'un autre organisme d'enquête compétent, auquel l'OFEAN a délégué la conduite de l'enquête de sécurité, permettant, le cas échéant en collaboration avec les autorités chargées des enquêtes judiciaires, d'accomplir les actes d'enquête énumérés, de réclamer des données et des informations pertinentes et de recourir

Art. 18 en 19

Deze artikelen bepalen hoe vertegenwoordigers van de bevoegde onderzoeksinstantie van een staat die een aanzienlijk belang heeft, kunnen deelnemen aan het veiligheidsonderzoek van FOSO en hoe FOSO aan een veiligheidsonderzoek waarbij België betrokken is als Staat die een aanzienlijk belang heeft kan deelnemen.

Art. 20

Dit artikel bepaalt de modaliteiten voor het ter beschikking stellen of houden, bewaren, teruggeven, vernietigen en het opnieuw ter beschikking krijgen van de bij het scheepvaart-ongeval of incident betrokken zaken door FOSO in voorkomend geval in overleg met de gevatte onderzoeksrechter en geeft hiermede uitvoering aan artikel 13 van richtlijn 2009/18/EG.

FOSO kan met de Federale Overheidsdienst Justitie een protocol sluiten waarin nadere regels over de samenwerking tussen de diensten wordt geregeld. In dit protocol kan worden gepreciseerd onder welke voorwaarden het overleg met de onderzoeksrechter dient plaats te hebben en hoe in voorkomend geval tegenstrijdigheden tussen het maritieme veiligheidsonderzoek en de gerechtelijke procedures geregeld worden.

Art. 21

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Art. 22

Dit artikel bepaalt dat de Koning de vorm en inhoud zal bepalen van de legitimatiekaart die de onderzoekers van FOSO bij de uitvoering van hun veiligheidsonderzoek moeten voorleggen, teneinde hun hoedanigheid waarin zij optreden te kunnen aantonen.

Art. 23

Dit artikel voorziet in de bijna letterlijke omzetting van artikel 8, punt 4, van richtlijn 2009/18/EG en bepaalt de bevoegdheden van de onderzoekers van FOSO of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan FOSO de onderzoekstaak heeft gedelegeerd, om waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, de opgesomde onderzoeksdaaden te stellen, gegevens en relevante informatie op te vragen en om een beroep te doen

à de l'assistance. L'OFEAN peut faire des perquisitions uniquement après avoir reçu l'accord préalable du juge d'instruction.

L'OFEAN est habilité à exiger des renseignements de toute partie qui disposerait d'informations et à recevoir toutes les informations pertinentes nécessaires à la conduite de l'enquête de sécurité, comme notamment les communications radio, les images radar, les documents, pièces, rapports, *etc.*, en vue de leur analyse approfondie.

Dans certains cas, l'obtention d'informations sensibles n'est possible qu'en interrogeant des témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité et susceptible d'influencer les témoins au sujet de la teneur et de la vérité des témoignages et des informations demandées.

L'OFEAN doit également pouvoir disposer immédiatement et sans restriction de l'appui total des autorités compétentes, tant de l'État fédéral que de l'État du pavillon, des propriétaires, des sociétés de classification et de toutes les parties concernées, lors de la demande et de l'obtention des registres des visites et des informations utiles. Cet article s'inscrit dans le droit fil des recommandations concernant la collaboration exigée avec la Justice, telles que formulées dans le rapport du 3 février 2011 fait au nom de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen.

Art. 24

Cet article oblige toute personne à fournir à un enquêteur de l'OFEAN, dans le délai raisonnable que celui-ci a fixé, toute collaboration que ce dernier peut raisonnablement exiger lors de l'exercice de ses compétences et confère à la personne qui communique des informations le droit de témoigner anonymement et de ne pas rendre publiques les informations fournies lorsque la demande en est faite par lui.

Art. 25

Cet article règle, en exécution de l'article 9 de la directive 2009/18/CE, le caractère confidentiel des données énumérées dans cet article, des projets de rapports visés à l'article 29 et des renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité, afin d'éviter que des témoins ne soient frappés par des

op ondersteuning. FOSO kan slechts huiszoeken uitvoeren na de voorafgaande toestemming van de onderzoeksrechter.

FOSO is gemachtigd om inlichtingen te vorderen van iedere partij die over informatie zou beschikken en om in het bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie, zoals onder andere de opgenomen radiocommunicaties, radarbeelden, documenten, stukken, verslagen, enz, opdat deze informatie verder zou kunnen worden geanalyseerd.

Het verkrijgen van gevoelige informatie kan in sommige gevallen slechts gerealiseerd worden door ondervraging van getuigen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren en die de getuigen zouden kunnen beïnvloeden omtrent de inhoud en waarheid van de getuigenverklaring en gevraagde informatie.

FOSO moet tevens onvoorwaardelijk en onmiddellijk kunnen beschikken over alle ondersteuning van de bevoegde overheden, van zowel de federale Staat, de vlaggenstaat, de eigenaars, de classificatiebureaus en alle andere betrokken partijen, bij het opvragen en bekomen van archiefgegevens en relevante informatie. Dit artikel ligt in de lijn van de aanbevelingen omtrent de vereiste samenwerking met Justitie, zoals bepaald in het verslag van 3 februari 2011 namens de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen.

Art. 24

Dit artikel verplicht een ieder om aan een onderzoeker van FOSO binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden en geeft de informatieverstrekker het recht om anoniem te getuigen en om de gegeven informatie niet openbaar te laten maken wanneer hij hierom verzoekt.

Art. 25

Dit artikel regelt in uitvoering van artikel 9 van richtlijn 2009/18/EG het vertrouwelijk karakter van de in dit artikel opgesomde gegevens, van de ontwerpen van de rapporten bedoeld in artikel 29 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door FOSO, teneinde te vermijden dat getuigen wegens

mesures discriminatoires ou de rétorsion en raison de leur coopération à des enquêtes de sécurité ou que ces mesures nuisent à leur vie privée.

Art. 26

Cet article interdit, après un accident de navigation ou un incident, de détruire ou de faire disparaître des informations relatives à l'accident de navigation ou l'incident. Ces informations peuvent notamment avoir trait aux communications radio enregistrées, aux images radar et peuvent être cruciales pour la reconstitution, la simulation et l'analyse de l'accident de navigation ou de l'incident.

Art. 27

Cet article règle l'obligation pour l'OFEAN de faire rapport. Dans des cas spécifiques, l'OFEAN peut rédiger et publier un rapport simplifié ou un simple intermédiaire.

Art. 28

Étant donné que le but d'une enquête technique de sécurité est de prévenir les accidents de navigation et les incidents, les rapports et recommandations de sécurité ne peuvent en aucun cas être utilisées comme preuve dans le cadre d'une procédure pénale, disciplinaire ou de droit civil.

Art. 29

Cet article prévoit la transposition de l'article 15 de la directive 2009/18/CE et prévoit au paragraphe 1^{er} que les destinataires des recommandations de sécurité sont tenus d'en assurer un suivi adéquat.

Le suite aux recommandations de sécurité est réglée à l'article 9, § 2, du projet de loi et l'OFEAN fait rapport à ce sujet à la Chambre des représentants qui, le cas échéant, peut prendre d'autres mesures adéquates.

S'il y a lieu, l'OFEAN est tenu de formuler des recommandations de sécurité fondées sur une analyse succincte des informations et les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées, dans le but de prévenir de futures accidents de navigation ou incidents ou, à tout le moins, d'en réduire leur nombre, et de promouvoir la sécurité de navigation. L'OFEAN

hun medewerking aan veiligheidsonderzoeken door discriminerende maatregelen of vergeldingsmaatregelen zouden worden getroffen of hun persoonlijke levenssfeer zou worden geschaad.

Art. 26

Dit artikel verbiedt om na een scheepvaartongeval of incident informatie met betrekking tot het scheepvaartongeval of incident te vernietigen of te laten verdwijnen. Deze informatie kan onder andere betrekking hebben op de opgenomen radiocommunicaties, radarbeelden en kan van vitaal belang zijn voor de reconstructie, simulatie en analyse van het scheepvaartongeval of incident.

Art. 27

Dit artikel regelt de rapportageverplichting van FOSO. In welbepaalde gevallen kan er een vereenvoudigd of tussentijds rapport door FOSO worden opgesteld en gepubliceerd.

Art. 28

Aangezien het technische veiligheidsonderzoek ten doel heeft scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen, mogen de rapporten en veiligheidsaanbevelingen in geen geval worden gebruikt als bewijs in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

Art. 29

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 15 van richtlijn 2009/18/EG en bepaalt in paragraaf 1 dat de partijen aan wie de veiligheidsaanbevelingen zijn gericht er een passend gevolg moeten aan geven.

De gevolggeving aan de veiligheidsaanbevelingen wordt in artikel 9, § 2, van het wetsonwerp geregeld en FOSO rapporteert hieromtrent aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, die indien nodig verder gepaste maatregelen kan nemen.

Wanneer zulks noodzakelijk is, dient FOSO veiligheidsaanbevelingen te doen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken, teneinde scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen of hun aantal te verminderen en de scheepvaartveiligheid te bevorderen. Veiligheidsaanbevelingen kunnen door

peut formuler des recommandations à chaque étape de l'enquête de sécurité.

Les recommandations de sécurité, l'étude des risques constatés et l'étude proactive des risques potentiels contribuent indéniablement à la promotion de la gestion des risques qui concourra à la prévention ou à la réduction visée des accidents de navigation et incidents ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité de navigation.

Art. 30 à 32

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 33

Cet article prévoit les peines pour manquement ou entrave aux dispositions du présent projet de loi et de ses arrêtés d'exécution. Les peines sont identiques à celles prévues à l'article 28, § 1^{er}, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime. La disposition du § 3 de cet article selon laquelle les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions définies par le présent projet de loi, à l'instar de ce qui a également été prévu à l'article 28, § 2 de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime. En cas de violation du secret professionnel, telle que visée à l'article 8, § 3, du présent projet de loi, les peines sont identiques à celles prévues à l'article 43 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

L'emprisonnement minimal est de 6 mois et le montant minimum de l'amende pour les peines correctionnelles s'élève à 26 euros en cas d'infraction ou d'entrave aux dispositions du présent projet de loi et de ses arrêtés d'exécution. En cas de violation du secret professionnel, la peine est une emprisonnement de 8 jours à 6 mois et une amende de cent euros à cinq cents euros.

Art. 34

Cet article prévoit l'entrée en vigueur de la loi à la date du 17 juin 2011. La directive 2009/18/CE doit être transposée le 17 juin 2011 au plus tard.

FOSO worden gedaan in elke fase van het veiligheids-onderzoek.

Het geven van veiligheidsaanbevelingen het onderzoek van vastgestelde risico's en het proactief onderzoek naar potentiële risico's dragen bij tot de bevordering van het risicobeheer, dat uiteindelijk zal bijdragen tot het voorkomen of minstens verminderen van de scheepvaartongevallen en incidenten en tot het verbeteren van de scheepvaartveiligheid.

Art. 30 tot 32

Deze artikelen behoeven geen verdere commentaar.

Art. 33

Dit artikel voorziet in straffen bij overtreding of belemmering van de bepalingen van dit wetsontwerp en zijn uitvoeringsbesluiten. De straffen die worden opgelegd, zijn dezelfde als die bepaald in artikel 28, § 1, van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging. In § 3 van dit artikel wordt bepaald dat alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, daaronder begrepen hoofdstuk VII en artikel 85, van toepassing zijn op de misdrijven omschreven in dit wetsontwerp, zoals dit ook bepaald werd in artikel 28, § 2, van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging. In geval van schending van het beroepsgeheim, zoals bedoeld in artikel 8, § 3, van dit wetsontwerp, worden dezelfde straffen opgelegd als die bepaald in artikel 43 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

De minimale gevangenisstraf is 6 maand en het minimale bedrag van de boete voor correctionele straffen is 26 euro bij overtreding of belemmering van de bepalingen van dit wetsontwerp en haar uitvoeringsbesluiten. In geval van schending van het beroepsgeheim is de sanctie een gevangenisstraf van 8 dagen tot zes maanden en met een geldboete van honderd tot vijfhonderd frank.

Art. 34

Dit artikel voorziet in de inwerkingtreding van de wet op 17 juni 2011. Richtlijn 2009/18/EG moet ten laatste op 17 juni 2011 worden omgezet.

Le premier ministre,

Yves LETERME

*Le ministre des Finances
et des Réformes institutionnelles,*

Didier REYNDERS

Le ministre du Budget,

Guy VANHENGEL

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Le secrétaire d'État au Budget,

Melchior WATHELET

De eerste minister,

Yves LETERME

*De minister van Financiën
en Institutionele Hervormingen,*

Didier REYNDERS

De minister van Begroting,

Guy VANHENGEL

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

De staatssecretaris voor Budget,

Melchior WATHELET

AVANT-PROJET DE LOI

soutmis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi relatif à l'organisme fédéral
d'enquête sur les accidents de navigation****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi 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. 3

Pour l'application de la présente loi, 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 comme stipulé à l'article 3, 7°, de 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;

3° "OMI": l'Organisation maritime internationale;

4° "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 de l'OMI (*IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*) annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour;

5° "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 de l'OMI (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*) annexé à la résolution

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet betreffende de federale instantie
voor onderzoek van scheepvaartongevallen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° "bevoegde onderzoeksinstantie": een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europees Economische Ruimte die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

2° "MIK": het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht;

3° "IMO": de Internationale Maritieme Organisatie;

4° "IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee": de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (*IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*), die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO;

5° "IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee": de meest actuele versie van de code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*), die is gehecht aan

MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de la sécurité maritime, tel qu'il a été mis à jour;

6° "eaux maritimes belges": la mer territoriale, les ports du littoral et de l'Escaut maritime inférieur dont les limites sont fixées par le Roi, le port de Gand dont les limites sont fixées par le Roi, la partie belge du canal de Terneuzen à Gand, les ports situés sur la partie belge du canal de Terneuzen à Gand dont les limites sont fixées par le Roi et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges;

7° "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;

8° "eaux intérieures": les eaux publiques belges qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne font pas partie des eaux maritimes belges;

9° "navire": un navire de mer ou un bateau de navigation intérieure;

10° "navire de mer": tout bâtiment de navigation faisant en mer le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné;

11° "bateau de navigation intérieure": 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;

12° "transbordeur roulier": un navire de mer 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;

13° "engin à passagers à grande vitesse": un engin 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 (m³), 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;

14° "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:

Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 van het Maritieme Veiligheidscomité;

6° "Belgische zeewateren": de territoriale zee, de havens van de kust en de Beneden-Zeeschelde waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld, de haven van Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld, het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent, de havens gelegen aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge;

7° "maritieme zones": de Belgische zeewateren, de exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend in de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee en het continentaal plat zoals bepaald en afgebakend in de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;

8° "binnenwateren": de Belgische openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren;

9° "schip": een zeeschip of een binnenschip;

10° "zeeschip": elk vaartuig dat op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevendende verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd is;

11° "binnenschip": elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;

12° "ro-ro-veerboot": een zeegaand passagiers-schip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

13° "hogesnelheidspassagiersvaartuig": een vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan 3,7 $\Delta 0,1667$, waarbij " Δ " gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn (m³), met uitsluiting van vaartuigen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aerodynamische krachten die worden verwekt door het grondeffect;

14° "scheepvaartongeval": een gebeurtenis of een opvolging van gebeurtenissen, die met zich meegebracht heeft een van de volgende gebeurtenissen, die rechtstreeks heeft plaatsgevonden in verband met de activiteiten van een schip:

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 perte par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations, 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 atteintes à l'environnement, qui résultent des dommages subis par un (des) navire(s) qui sont causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navire(s);

15° "accident de navigation grave": un accident de navigation grave 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 de 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;

16° "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;

17° "incident": un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci 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;

18° "enquête de sécurité": une enquête, sur un accident ou un incident de navigation, 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;

19° "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 mutuellement arrêté entre les États ayant d'importants intérêts en jeu;

20° "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;

a) de la mort ou des blessures graves d'une personne tenues pour conséquence de l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci, ou

b) le décès ou la blessure grave d'une personne causée par les mouvements du navire ou qui sont 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) le naufrage 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 atteintes à l'environnement, qui résultent des dommages subis par un (des) navire(s) qui sont causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navire(s);

15° "ernstig scheepvaartongeval": scheepvaartongevallen die niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval worden beschouwd en welke ten gevolge van een brand, een ontplofing, een aanvaring, een strandings, een contact, schade door zwaar weer, ijschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis met zich meegebracht heeft:

a) structurele schade die het schip onzeewaardig maakt, of

b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan, of

c) een defect waardoor het schip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;

16° "zeer ernstig scheepvaartongeval": een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft:

a) het volledig verlies van het schip, of

b) het verlies van mensenlevens, of

c) zware vervuiling;

17° "incident": een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een schip of in verband daarmee zodat het schip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

18° "veiligheidsonderzoek": een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, uitgevoerd met de doelstelling van het voorkomen van ongevallen en incidenten met een schip in de toekomst, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het maken van de nodige veiligheidsaanbevelingen;

19° "de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke staat": de staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt in overeenstemming met het onderling akkoord tussen de staten die een aanzienlijk belang hebben;

20° "ernstige verwondingen": verwondingen van een persoon opgelopen in de loop van een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van 72 uur meebrengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

21° “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 le dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident ou un incident de navigation 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;

22° “directives de l’OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d’accident de mer”: les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l’OMI du 27 avril 2006 telles qu’approuvées par le conseil d’administration de l’Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session des 12-16 juin 2006, intitulées “*IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*”;

23° “enregistreur des données du voyage” ou “VDR”: un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance des résolutions A.861 (20) de l’assemblée générale de l’OMI du 27 novembre 1997 et 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;

24° “recommandation de sécurité”: toute proposition faite, 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.

25° “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*).

26° “le ministre”: le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions;

21° “Staat die een aanzienlijk belang heeft”: een staat:

- a) die de vlaggenstaat is van het schip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt, of
- b) in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden, of
- c) waar een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht heeft of gedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de Staat of aan de zeegebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft, of
- d) waar de gevolgen van een scheepvaartongeval ernstige schade aangebracht hebben of gedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsbevoegdheid heeft, of
- e) waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze staat, of
- f) die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek, of
- g) die laatst werd aangedaan door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale wateren van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte;
- h) die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat;

22° “IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee”: de richtsnoeren in de bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006 zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296^e zitting van 12 tot 16 juni 2006, getiteld: “*IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*”;

23° “Reisgegevensrecorder” of “VDR”: een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997, Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm nr. 61996;

24° “veiligheidsaanbeveling”: een voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle:

- a) hetzij van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,
- b) van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

25° “EMCIP-databank”: de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (*European Maritime Casualty Information Platform — EMCIP*);

26° “de minister”: de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit;

27° “enquêteur”: les membres du personnel de l’organisme national d’enquête sur les accidents de navigation visé à l’article 7, chargés de procéder à l’enquête de sécurité et les experts externes désignés par l’organisme national d’enquête sur les accidents de navigation visé à l’article 7;

28° “régies portuaires autonomes”: les régies portuaires des ports maritimes belges reconnues et organisées en tant que tel par la région compétente, à savoir les régies portuaires autonomes des ports d’Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d’Ostende et de Zeebrugge;

29° “navire belge”: un navire de mer autorisé à battre pavillon belge.

Art. 4

La présente loi s’applique aux accidents et aux incidents de navigation qui:

1° impliquent des navires belges, ou

2° surviennent dans les zones maritimes, ou

3° surviennent dans les eaux intérieures, ou

4° mettent en jeu d’autres intérêts importants du Royaume de Belgique.

La présente loi ne s’applique pas aux accidents et incidents de navigation 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 navires de pêche d’une longueur inférieure à 15 mètres;

4° des unités fixes de forage au large.

Art. 5

La présente loi a pour objet d’améliorer la sécurité maritime et de la navigation et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d’accidents et d’incidents de navigation à l’avenir:

1° en facilitant l’organisation diligente d’enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents et incidents de navigation, afin d’en déterminer les causes;

27° “onderzoeker”: de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden van de nationale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen bedoeld in artikel 7 en de extern deskundigen aangesteld door de nationale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen bedoeld in artikel 7;

28° “Autonome Havenbedrijven”: de havenbedrijven van de Belgische zeehavens die door het bevoegde Gewest erkend en geregeld worden, bestaande uit de autonome havenbedrijven van de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge.

29° “Belgisch schip”: een zeeschip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren.

Art. 4

Deze wet is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten:

1° waarbij Belgische schepen zijn betrokken; of

2° die zich voordoen in de maritieme zones; of

3° die zich voordoen op de binnenwateren; of

4° die andere aanzienlijke belangen van het Koninkrijk België raken.

Deze wet is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken:

1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een staat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;

2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en -vaartuigen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;

3° vissersschepen met een lengte van minder dan 15 meter;

4° vaste booreilanden.

Art. 5

Deze wet heeft tot doel de maritieme veiligheid en de scheepvaartveiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te verminderen door:

1° een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en incidenten te bevorderen, teneinde de oorzaken ervan vast te stellen;

2° 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.

Art. 6

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. 7

Un organisme d'enquête est créé au Service public fédéral Mobilité et Transports, 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, des services du Service public fédéral Mobilité et Transports et de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées. Les services d'encadrement du Service public fédéral Mobilité et Transports assurent le support administratif à la demande de l'OFEAN.

Art. 8

§ 1^{er}. 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 mener des enquêtes de sécurité et qui dépend de l'autorité hiérarchique du ministre.

§ 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. 9

§ 1^{er}. L'OFEAN est compétent pour mener des enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents de navigation, visés à l'article 4. 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 de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une

2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan;

3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

Art. 6

Het veiligheidsonderzoek uit hoofde van deze wet dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag.

Art. 7

Bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer wordt een onderzoeksinstantie opgericht onder de benaming "Federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen" (afgekort FOSO).

FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van de diensten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten. De stafdiensten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zorgen op verzoek van FOSO voor administratieve ondersteuning.

Art. 8

§ 1. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de organisatie, de samenstelling en de werking van FOSO en de bevoegdheden van het personeel van FOSO.

De minister staat in voor de goede werking van FOSO.

§ 2. FOSO bestaat ten minste uit één personeelslid dat bekwaam is om FOSO als directeur te leiden en om veiligheidsonderzoeken te voeren, en dat onder het hiërarchisch gezag van de minister staat.

§ 3. De personeelsleden van FOSO en de extern aangestelde deskundigen zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun taken.

Art. 9

§ 1. FOSO is bevoegd om veiligheidsonderzoeken in te stellen naar de scheepvaartongevallen en incidenten, bedoeld in artikel 4. Het veiligheidsonderzoek wordt uitgevoerd in overeenstemming met de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en de IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een

enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, à moins que la présente loi n'en dispose autrement.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 1^{er}, 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 ou de l'incident de navigation, 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 de l'examen visé au premier alinéa à la Chambre des Représentants et aux parlements des régions 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 de normalisation.

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, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

Art. 10

§ 1^{er}. 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 de mer impliqué dans l'accident de navigation;

3° survenant dans les zones maritimes et impliquant un bateau de navigation intérieure;

4° impliquant un navire de mer et touchant d'importants intérêts de la Belgique, quel que soit le lieu de l'accident de navigation ou le pavillon du navire de mer impliqué.

Dans le cas d'un accident de navigation très grave ne requérant pas d'enquête de sécurité conformément au premier alinéa, l'OFEAN effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

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 une enquête de sécurité après un accident grave, il envoie alors la décision motivée de ne pas

veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, tenzij anders bepaald in deze wet.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in § 1 is FOSO bevoegd om te onderzoeken hoe de betrokken natuurlijke personen, rechtspersonen of overheden, waarvan het handelen of nalaten blijkt het oordeel van FOSO heeft bijgedragen tot het ontstaan van het scheepvaartongeval of incident, is omgegaan met de veiligheidsaanbevelingen. FOSO kan de genomen herstelmaatregelen onderzoeken om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

FOSO rapporteert over de in het eerste lid bedoelde onderzoeken aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers en aan de parlementen van de gewesten op de door de Koning bepaalde wijze.

§ 3. FOSO mag de haar toevertrouwde taken uitbreiden tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot de scheepvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.

FOSO mag haar taken uit hoofde van deze wet combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan scheepvaartongevallen, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

Art. 10

§ 1. FOSO stelt een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval:

1° waarbij een Belgisch schip is betrokken, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval;

2° in de maritieme zones of de binnenwateren ongeacht de vlag van het zeeschip dat bij het scheepvaartongeval betrokken is;

3° in de maritieme zones waarbij een binnenschip betrokken is;

4° waarbij een zeeschip betrokken is en België een staat is die een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval of de vlag van het betrokken zeeschip.

Bij een zeer ernstig scheepvaartongeval waarvoor geen veiligheidsonderzoek moet worden ingesteld overeenkomstig het eerste lid, voert FOSO een voorafgaande beoordeling uit om te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten.

§ 2. FOSO doet bij een ernstig scheepvaartongeval een voorafgaande beoordeling om te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten.

Wanneer FOSO op basis van de voorafgaande beoordeling besluit geen veiligheidsonderzoek naar een ernstig ongeval te verrichten, dan zendt FOSO het gemotiveerde besluit om

réaliser une enquête de sécurité au ministre. Il transmet également cette décision à la Commission européenne lorsqu'il s'agit d'un navire belge, quel que soit le lieu de l'accident de navigation, ou lorsqu'il s'agit d'un accident de navigation impliquant un navire de mer ou un bateau de navigation intérieure dans les zones maritimes.

§ 3. Dans le cas de tout accident ou incident de navigation autre que celui visé au § 1^{er} ou § 2, l'OFEAN décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

§ 4. Dans les décisions visées aux § 1^{er}, deuxième alinéa, § 2, deuxième alinéa et § 3, l'OFEAN tient compte de la gravité de l'accident ou de l'incident de navigation, 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 et d'incidents de navigation futurs.

Art. 11

§ 1^{er}. En principe, chaque accident ou incident de navigation 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 ou incident de navigation 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 § 1^{er}, 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.

geen veiligheidsonderzoek te verrichten toe aan de Minister. FOSO zendt dit besluit tevens toe aan de Europese Commissie wanneer het een Belgisch schip betreft ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval of wanneer het een scheepvaartongeval met een zeeschip of binnenschip in de maritieme zones betreft.

§ 3. In het geval van een ander scheepvaartongeval of incident dan bedoeld in § 1 of § 2, besluit FOSO of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

§ 4. Bij de besluiten bedoeld in § 1, tweede lid, § 2, tweede lid en § 3, houdt FOSO rekening met de ernst van het scheepvaartongeval of incident, het type schip en/of lading en mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten.

Art. 11

§ 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder FOSO, zijn betrokken, werkt FOSO samen met de bevoegde overheidsinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben teneinde spoedig overeen te komen welke de verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is die het veiligheidsonderzoek leidt. FOSO stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als FOSO. FOSO neemt het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben in overweging.

FOSO beperkt het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde scheepvaartongeval of incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In deze gevallen meldt FOSO de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Europese Commissie. FOSO werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt FOSO met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie vergaard in de loop van haar veiligheidsonderzoek uit, met name om, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.

FOSO neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

§ 2. Onverminderd § 1, blijft FOSO verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welk de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is.

§ 3. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi et du droit international, l'OFEAN peut, 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 ou un incident de navigation, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'OFEAN si l'accident ou l'incident de navigation 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 reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les 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, les activités de celui-ci sont gratuites.

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 encourus avec les organismes d'enquête compétents associés à l'enquête de sécurité.

Art. 12

Si, conformément à l'article 11, 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 5 et de manière à prévenir des accidents ou incidents de navigation futurs.

Art. 13

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 de la présente loi 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 une 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.

§ 3. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van deze wet en van het internationale recht mag FOSO in onderling overleg de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van zulk veiligheidsonderzoek, per geval aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.

§ 4. Wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een scheepvaartongeval of incident, wordt de procedure tot veiligheidsonderzoek ingeleid door FOSO indien het scheepvaartongeval of incident heeft plaatsgevonden in de maritieme zones of, indien het in volle zee heeft plaatsgevonden en indien België het laatste land is dat door de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig is bezocht. FOSO blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke bevoegde onderzoeksinstantie verantwoordelijk is voor het veiligheidsonderzoek.

§ 5. Wanneer twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties waaronder FOSO betrokken zijn bij een veiligheidsonderzoek, brengt FOSO de kosten van haar activiteiten niet in rekening.

Indien FOSO niet bij het veiligheidsonderzoek betrokken is en om bijstand wordt verzocht, maakt FOSO afspraken over de vergoeding van de kosten met de bij het veiligheidsonderzoek betrokken bevoegde onderzoeksinstanties.

Art. 12

Indien FOSO overeenkomstig artikel 11 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, stelt FOSO de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken worden vast in samenwerking met de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die FOSO het meest geschikt acht om de doelstellingen bedoeld in artikel 5 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.

Art. 13

De medewerking van FOSO aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, laat de uit deze wet voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken, onverlet.

Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt, waarbij FOSO betrokken is, kan FOSO besluiten om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten op voorwaarde dat het door het derde land geleide veiligheidsonderzoek overeenkomstig de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee wordt verricht.

Art. 14

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 2, point e), du règlement (CE) no 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 la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si cela est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

Art. 15

§ 1^{er}. Les navires belges et les régions portuaires autonomes sont redevables d'une contribution annuelle visant à couvrir les frais de création, de personnel et de fonctionnement de l'OFEAN.

§ 2. Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le montant du tarif de base de la contribution des navires belges et des régions portuaires autonomes, visée au § 1^{er}. Le montant du tarif de base de la contribution doit être payé annuellement au plus tard au 1^{er} mars à l'OFEAN.

Chaque année au 1^{er} janvier, le montant de la contribution visée au premier alinéa est adapté à l'indice des prix à la consommation selon la formule suivante:

— le tarif de base tel que fixé conformément au premier alinéa, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle le montant des tarifs sera adapté conformément au deuxième alinéa.

L'indice de départ est l'indice des prix à la consommation de mai 2011.

Art. 16

L'OFEAN peut acquérir les moyens, l'équipement et les installations, y compris les laboratoires, nécessaires et suffisants pour accomplir ses tâches en toute indépendance. Les services, équipements et installations appartenant à l'État ou à un organisme public nécessaires pour l'exécution de la mission de l'OFEAN telle que définie à l'article 9, sont mis gratuitement ou à titre onéreux à disposition de l'OFEAN par l'État.

Art. 17

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

Art. 14

Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gevolgd die uit hoofde van artikel 2, onder e), van de Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid is ontwikkeld. Onderzoekers van FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

Art. 15

§ 1. De Belgische schepen en de Autonome Havenbedrijven zijn, met het oog op de dekking van de oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van FOSO, een jaarlijkse bijdrage verschuldigd.

§ 2. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit het bedrag van het basistarief van de bijdrage van de Belgische schepen en van de Autonome Havenbedrijven, bedoeld in § 1. Het bedrag van het basistarief van de bijdrage dient jaarlijks uiterlijk op 1 maart te worden betaald aan FOSO.

Het bedrag van de bijdrage bedoeld in het eerste lid wordt jaarlijks op 1 januari aangepast aan het indexcijfer van de consumptieprijzen op basis van de volgende formule:

— basistarief zoals vastgesteld overeenkomstig het eerste lid, vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de tarieven wordt aangepast overeenkomstig het tweede lid.

Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van mei 2011.

Art. 16

FOSO kan de noodzakelijke en voldoende middelen, uitrusting en installaties, laboratoria inbegrepen, verwerven om haar taken in alle onafhankelijkheid te verrichten. De diensten, uitrusting en installaties, toebehorend aan de Staat of een publiek organisme nodig voor de uitvoering van de opdracht van FOSO zoals bepaald in artikel 9, worden FOSO van staatswege om niet of tegen betaling ter beschikking gesteld.

Art. 17

Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient FOSO bij de minister, de Kamer van volksvertegenwoordigers en de parlementen van de gewesten een jaarverslag in waarin ver-

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. 18

§ 1^{er}. Le MIK, toute autorité, tout officier ou fonctionnaire public qui, dans l'exercice de ses fonctions, a connaissance d'un accident ou d'un incident de navigation, 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 ou d'un incident de navigation impliquant un navire belge, le capitaine, le propriétaire, l'affrètement, le gestionnaire ou l'exploitant de ce navire sont tenus de le notifier immédiatement à l'OFEAN et de lui fournir 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 ou d'un incident de navigation 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 ou un incident de navigation, il le notifie immédiatement aux organismes d'enquête compétents d'États ayant d'importants intérêts en jeu.

Art. 19

Si, conformément à l'article 11, 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. 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 au premier alinéa peuvent se faire assister par des experts.

Les représentants et experts visés au premier et deuxième alinéa 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 la présente loi. Ils fournissent à l'OFEAN toutes les informations pertinentes qu'ils ont en leur possession.

antwoording wordt afgelegd over de werking van FOSO en over de veiligheidsonderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht door FOSO, de veiligheidsaanbevelingen die werden gedaan en de herstelmaatregelen die werden genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.

FOSO maakt dit jaarverslag op elektronische wijze beschikbaar voor het publiek.

Art. 18

§ 1. Het MIK, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident, meldt dit onverwijld aan FOSO en geeft aan FOSO alle relevante informatie en bezorgt FOSO, in voorkomend geval, een kopie van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

In geval van een scheepvaartongeval of incident van een Belgisch schip zijn de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van dit schip verplicht dit dadelijk te melden aan FOSO en geeft aan FOSO alle relevante informatie en bezorgt FOSO, in voorkomend geval, een kopie van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

§ 2. In geval van een scheepvaartongeval of incident van een Belgisch schip met andere schepen, meldt FOSO dit onverwijld aan de vlaggenstaat van het andere bij het scheepvaartongeval betrokken schip.

§ 3. Indien FOSO een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval of incident meldt FOSO dit onverwijld aan de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben.

Art. 19

Indien FOSO overeenkomstig artikel 11 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, kan FOSO toestaan dat op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een Staat die een aanzienlijk belang heeft één of meer vertegenwoordigers van deze bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen. FOSO kan een dergelijk verzoek richten tot de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstanties, indien België een Staat is die een aanzienlijk belang heeft.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, kunnen zich door deskundigen doen bijstaan.

De vertegenwoordigers en deskundigen bedoeld in het eerste en tweede lid, hebben toegang tot de tijdens het veiligheidsonderzoek vergaarde gegevens en informatie, mits zij zich tot geheimhouding verplichten en zij in de Staten of landen die zij vertegenwoordigen, niet aan een ruimere openbaarheid van gegevens zijn gehouden dan ingevolge deze wet mogelijk is. Zij geven aan FOSO alle relevante informatie die zij ter beschikking hebben.

Art. 20

L'OFEAN peut participer à une enquête de sécurité effectuée en dehors de la Belgique par un organisme d'enquête compétent.

Art. 21

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 ou l'incident de navigation pour la durée de l'enquête de sécurité ou aussi longtemps que le directeur de l'OFEAN visé à l'article 8, § 2, le juge nécessaire;

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

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

4° la destruction des biens concernés par l'accident ou l'incident de navigation 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 ou l'incident de navigation 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 ou l'incident de navigation.

Art. 22

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 ou de l'incident de navigation.

Art. 23

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

Art. 24

Les enquêteurs de l'OFEAN ne font usage de leurs pouvoirs que dans la mesure où cela est raisonnablement requis pour l'accomplissement de leur tâche.

Art. 20

FOSO mag aan een veiligheidsonderzoek buiten België, dat door een bevoegde onderzoeksinstantie wordt ingesteld, deelnemen.

Art. 21

FOSO bepaalt, in voorkomend geval in overleg met de gevatte onderzoeksrechter de modaliteiten voor:

1° het al dan niet ter beschikking stellen en houden van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken door FOSO voor de duur van het veiligheidsonderzoek of zoveel korter of langer als de directeur van FOSO bedoeld in artikel 8, § 2, nodig oordeelt;

2° het bewaren van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

3° het teruggeven van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

4° het vernietigen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen voor redenen van veiligheid of volksgezondheid;

5° het opnieuw ter beschikking krijgen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken voor toekomstend onderzoek door FOSO.

Het is verboden de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken te contamineren, beschadigen, vernietigen, verwijderen, zonder toestemming van FOSO te verplaatsen of op enige wijze aan het veiligheidsonderzoek door FOSO te onttrekken.

Art. 22

FOSO start het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk, en in ieder geval uiterlijk binnen twee maanden, nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.

Art. 23

De Koning bepaalt de vorm en inhoud van de legitimatiekaart van de onderzoekers van FOSO.

Art. 24

Onderzoekers van FOSO maken van hun bevoegdheden slechts gebruik voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is.

Art. 25

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 11, § 3, deuxième alinéa, 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 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 résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

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

Art. 25

De onderzoekers van FOSO of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan zij de onderzoekstaak heeft gedelegeerd overeenkomstig artikel 11, § 3, tweede lid, hebben, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, de hiernavolgende bevoegdheden om in bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie en zijn gemachtigd tot:

1° de vrije toegang tot de plaats van het ongeval of incident evenals tot de inrichtingen, lokalen, vertrekken, het schip, de inhoud ervan en tot het wrak of andere constructie, met inbegrip van het woongedeelte van een schip, lading, uitrusting en wrakstukken. Een woning, al dan niet aan boord van een schip, wordt slechts betreden met toestemming van de bewoner of mits voorafgaande machtiging van de onderzoeksrechter;

2° zich zo nodig op elk ogenblik van de dag of nacht toegang te verschaffen tot de in 1° bedoelde plaatsen met bijstand van de politiediensten onder de in 1° bedoelde voorwaarden;

3° het zich te doen vergezellen door personen die daartoe door hem zijn aangewezen;

4° het onmiddellijk verzamelen van aanwijzingen, van wrakstukken en onderdelen voor onderzoeks- en analyse-doeleinden;

5° het vorderen van inlichtingen;

6° het mogen maken van een onmiddellijke inventarisatie van bewijsmateriaal en het mogen overgaan van een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse;

7° het mogen laten onderzoeken of analyseren van de onder 6° bedoelde voorwerpen en het vrije toegang krijgen tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;

8° het vrij mogen inzien, kopiëren en gebruiken van alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR, met betrekking tot een schip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid;

9° het krijgen van vrije toegang tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters genomen van de lichamen van slachtoffers;

10° het mogen eisen van de resultaten van onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen en het daartoe vrije toegang krijgen;

11° het mogen horen van getuigen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren;

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 les inspecteurs de la navigation de l'État du pavillon et de l'État du port, et le MIK.

Art. 26

§ 1^{er}. 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 de l'OFEAN prennent les mesures nécessaires pour garantir l'anonymat des témoins d'un accident de navigation si ceux-ci en font la demande.

Art. 27

§ 1^{er}. 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 ou l'incident de navigation qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

§ 2. Les projets de rapports visés à l'article 29 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.

Art. 28

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

12° het toegang krijgen tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de federale Staat, de vlaggenstaat, de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, voor zover deze partijen of hun vertegenwoordigers in België zijn gevestigd;

13° het kunnen een beroep doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten van de federale Staat, waaronder scheepvaartinspecteurs van de vlaggenstaat en de havenstaat, en het MIK.

Art. 26

§ 1. Een ieder is verplicht aan een onderzoeker binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.

Indien de informatieverstrekker hierom verzoekt wordt de informatie niet openbaar gemaakt.

§ 2. De onderzoekers van FOSO nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen indien de getuigen hierom verzoeken.

Art. 27

§ 1. Onverminderd de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens zorgt FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij FOSO in kwestie bepaalt dat er met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:

1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door FOSO in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;

2° documenten die de identiteit onthullen van personen die in de kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;

3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

§ 2. De ontwerpen van de rapporten bedoeld in artikel 29, en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door FOSO zijn niet openbaar.

Art. 28

Het is verboden om na een scheepvaart- ongeval of incident informatie met betrekking tot het scheepvaartongeval te vernietigen of te laten verdwijnen.

Art. 29

§ 1^{er}. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente loi donnent lieu à la publication d'un rapport présenté selon un modèle défini par l'OFEAN et conformément au contenu 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 et d'incidents de navigation futurs donne lieu à la rédaction et à la publication d'un rapport simplifié.

§ 2. L'OFEAN met tout en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur de la navigation, le rapport visé au § 1^{er}, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident. S'il est impossible de présenter le rapport visé au § 1^{er} dans ce délai, un rapport intermédiaire est publié 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 au § 1^{er} et § 2, à la Commission européenne, au ministre et aux parties concernées. L'OFEAN tient compte des remarques techniques que la Commission européenne pourrait formuler sur les rapports, visés au § 1^{er}, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité de ces rapports de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Art. 30

Les rapports de l'OFEAN visés à l'article 29, § 1^{er} 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 de l'OFEAN ne peut pas être convoqué comme témoin ou expert dans le cadre d'une procédure judiciaire relative à un accident ou un incident de navigation si l'enquêteur de l'OFEAN est ou a été associé à l'enquête de sécurité.

Art. 31

§ 1^{er}. 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.

Art. 29

§ 1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze wet wordt verricht, wordt in de door FOSO bepaalde vorm en overeenkomstig de door de Koning bepaalde inhoud een rapport opgesteld en gepubliceerd

FOSO kan besluiten dat over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig, of in voorkomend geval, een ernstig scheepvaartongeval en waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige scheepvaartongevallen of incidenten, om een vereenvoudigd rapport op te stellen en te publiceren.

§ 2. FOSO doet al het mogelijke om de in §1 bedoelde rapporten, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele mogelijke veiligheidsaanbevelingen, binnen twaalf maanden vanaf de dag van het ongeval voor het publiek beschikbaar te maken, en met name aan de scheepvaartsector. Indien het niet mogelijk is het rapport bedoeld in § 1, binnen die termijn te voltooien, wordt binnen twaalf maanden na de dag van het scheepvaartongeval een tussentijds rapport gepubliceerd.

§ 3. FOSO zendt aan de Europese Commissie, aan de minister en aan de betrokken partijen een exemplaar toe van het rapport, het vereenvoudigde rapport of het tussentijdse rapport, bedoeld in § 1 en § 2. FOSO houdt rekening met de eventuele technische opmerkingen van de Europese Commissie over rapporten, bedoeld in § 1, los van de bevindingen ten gronde, ter verbetering van de kwaliteit van die rapporten op de wijze die het meest geschikt is om de doelstelling van de richtlijn 2009/18/EG van het Europees parlement en van de Raad van Europese Unie van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad te verwezenlijken.

Art. 30

De rapporten van FOSO bedoeld in artikel 29, § 1 en § 2, en de veiligheidsaanbevelingen kunnen niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs worden gebruikt.

Een onderzoeker van FOSO wordt niet als getuige of deskundige opgeroepen in een gerechtelijke procedure bij een scheepvaartongeval of incident waarbij de onderzoeker van FOSO betrokken is of is geweest bij het veiligheidsonderzoek.

Art. 31

§ 1. Met de veiligheidsaanbevelingen van FOSO wordt op passende wijze rekening gehouden door degenen aan wie zij gericht zijn die er, waar nodig, een passend gevolg aan geven overeenkomstig het vigerend Belgisch recht, het recht van de Europese Unie en het internationaal recht.

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.

Art. 32

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.

Art. 33

L'OFEAN notifie à la Commission européenne les accidents et incidents de navigation 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. 34

Conformément à la législation en vigueur, il est tenu compte, en cas d'accident 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.

Art. 35

§ 1^{er}. Sera puni d'un d'emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 26 à 3 000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura enfreint les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ou entravé leur application.

§ 2. Toute violation du secret professionnel, visé à l'article 8, § 3, est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est puni d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 500 à 30 000 euros ou d'une de ces peines seulement, la personne qui a révélé l'identité d'une personne qui demande l'anonymat visée à l'article 26, § 2.

§ 3. Les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

FOSO doet, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

§ 2. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval bepaald of de schuldvraag beantwoord.

Art. 32

Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te doen uitgaan, brengt FOSO ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek de Europese Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op het niveau van de Europese Unie dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

Art. 33

FOSO brengt de Europese Commissie op de hoogte van scheepvaartongevallen en incidenten in de door de Koning beschreven vorm. FOSO verstrekt de Europese Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

Art. 34

Overeenkomstig de vigerende wetgeving wordt in het geval van een ongeval of incident rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

Art. 35

§ 1. Met een gevangenisstraf van 6 maand tot 1 jaar en met een geldboete van 26 tot 3 000 euro of met één van die straffen alleen, wordt gestraft, ieder die de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten heeft overtreden of heeft belemmerd.

§ 2. Elke schending van het beroepsgeheim, bedoeld in artikel 8, § 3, wordt gestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt gestraft met een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en met geldboete van 500 tot 30 000 euro of met een van die straffen alleen, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt bedoeld in artikel 26, § 2.

§ 3. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, daaronder begrepen hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de misdrijven omschreven in deze wet.

Art. 36

La présente loi entre en vigueur le 17 juin 2011.

Art. 36

Deze wet treedt in werking op 17 juni 2011.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 49.552/4 DU 18 MAI 2011

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, le 19 avril 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation", a donné l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

Formalités préalables

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'avant-projet examiné doit être soumis à la procédure d'association des gouvernements de région.

Ne figurent toutefois dans le dossier joint à la demande d'avis que les copies des lettres adressées aux différents gouvernements de région et datées du 18 avril 2011.

Il revient par conséquent à l'auteur de l'avant-projet de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

Observations particulières

Art. 3

La version française de l'article 3, 9°, de l'avant-projet donne du terme "navire" la définition suivante:

"9° 'navire': un navire de mer ou un bateau de navigation intérieure;"

Il est d'usage de réserver, en français, le terme "navire" aux seuls bâtiments de navigation maritime et d'utiliser le terme "bateau" pour désigner les bâtiments de navigation destinés à être utilisés sur les voies d'eau intérieures. Cette terminologie est d'ailleurs celle consacrée par l'article 1^{er}, 3°, 4°, et 9°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, tel que remplacé par la loi du 22 janvier 2007.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 49.552/4 VAN 18 MEI 2011

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 19 april 2011 door de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen", heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

Voorafgaande vormvoorschriften

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het voorontwerp.

Het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, bevat evenwel alleen de kopieën van de brieven die aan de verschillende gewestregeringen zijn toegezonden en die dagtekenen van 18 april 2011.

De steller van het voorontwerp behoort derhalve na te gaan of voldaan is aan dat voorafgaande vormvereiste.

Bijzondere opmerkingen

Art. 3

In de Nederlandse versie van artikel 3, 9°, van het voorontwerp wordt de volgende definitie gegeven van het woord "schip":

"9° "schip": een zeeschip of een binnenschip;"

Het is gebruikelijk om in het Nederlands het woord "schip" alleen te bezigen voor zeevaartuigen en om het woord "binnenschip" te bezigen voor de vaartuigen die gebruikt worden op de binnenwateren. Deze terminologie wordt overigens gehuldigd in artikel 1, 3°, 4°, en 9°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, zoals het vervangen is bij de wet van 22 januari 2007.

La section de législation suggère dès lors au 9° de définir le mot “bâtiment” comme étant “un navire ou un bateau de navigation intérieure”.

Par conséquent, au 10°, il y a lieu de définir le “navire” et non le “navire de mer”.

De même, la version néerlandaise sera revue conformément à la loi du 5 juin 1972 précitée.

Art. 7

1. En précisant que l’Organisme fédéral d’enquête sur les accidents de navigation (en abrégé OFEAN), est créé au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports, l’article 7, alinéa 1^{er}, de l’avant-projet, s’immisce dans l’organisation des services de l’administration générale, matière que les articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, attribuent au Roi.

Il convient donc d’y omettre les mots “au Service public fédéral Mobilité et Transports”.

2. Pour le même motif, la deuxième phrase de l’article 7, alinéa 2, de l’avant-projet, doit également être supprimée.

Art. 9

À l’article 9, § 2, alinéa 2, les mots “et aux Parlements des régions” doivent être omis. En effet, il ne revient pas au législateur fédéral statuant à la majorité ordinaire, et encore moins au pouvoir exécutif fédéral, de régler les modalités de collaboration entre l’OFEAN et les parlements régionaux.

Art. 15

L’article 15, § 1^{er}, de l’avant-projet, dispose:

“§ 1^{er}. Les navires belges et les régies portuaires autonomes sont redevables d’une contribution annuelle visant à couvrir les frais de création, de personnel et de fonctionnement de l’OFEAN.”

Le commentaire de cette disposition permet de mieux comprendre le fonctionnement du système de perception de cette rétribution, lequel s’articule sur trois axes:

- la redevance est due pour chaque “navire” belge;
- la redevance est due, pour les navires battant un pavillon étranger, par le port belge dans lequel ils mouillent;
- aucune redevance n’est due pour les bateaux de navigation intérieure.

De afdeling Wetgeving stelt derhalve voor om in punt 9° het woord “vaartuig” te omschrijven als “een schip of een binnenschip”.

Bijgevolg moet in punt 10° het woord “schip” gedefinieerd worden, en niet “zeeschip”.

Zo moet ook de Franse tekst herzien worden overeenkomstig de voornoemde wet van 5 juni 1972.

Art. 7

1. Door te bepalen dat de Federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (afgekort als FOSO) opgericht wordt binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, mengt artikel 7, eerste lid, van het voorontwerp zich in de organisatie van de diensten van het algemeen bestuur, welke aangelegenheid door de artikelen 37 en 107, tweede lid, van de Grondwet aan de Koning toevertrouwd wordt.

Men schrijve bijgevolg: “Er wordt een onderzoeksinstantie opgericht ... (voorts zoals in het voorontwerp)”.

2. Om dezelfde reden moet de tweede zin van artikel 7, tweede lid, van het voorontwerp eveneens worden weggelaten.

Art. 9

In artikel 9, § 2, tweede lid, moeten de woorden “en aan de parlementen van de gewesten” worden geschrapt. Het staat immers niet aan de federale wetgever om met een gewone meerderheid, laat staan aan de federale uitvoerende macht, de nadere regels te bepalen voor de samenwerking tussen de FOSO en de gewestparlementen.

Art. 15

Artikel 15, § 1, van het voorontwerp luidt als volgt:

“§ 1. De Belgische schepen en de Autonome Havenbedrijven zijn, met het oog op de dekking van de oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO, een jaarlijkse bijdrage verschuldigd.”

Uit de commentaar op deze bepaling blijkt duidelijker aan welke voorwaarden de inning van deze retributie moet voldoen. Daarbij zijn drie elementen van doorslaggevend belang:

- de retributie is verschuldigd voor elk Belgisch “schip”;
- de retributie is, voor schepen onder vreemde vlag, verschuldigd door de Belgische haven die door die schepen wordt aangedaan;
- voor binnenschepen is geen enkele retributie verschuldigd.

Le fait de dispenser les bâtiments de navigation intérieure du paiement de cette rétribution pose problème au regard du principe constitutionnel d'égalité. L'extension du champ d'application de l'avant-projet aux accidents et incidents de navigation qui impliquent uniquement des bateaux de navigation intérieure exploités sur des voies navigables intérieures est, en effet, justifié dans l'exposé des motifs par le fait qu'"il y a proportionnellement plus d'accidents et incidents impliquant des bateaux de navigation intérieure que des navires".

Même si elle pouvait faire l'objet d'une justification objective et raisonnable, cette différence de traitement, qui reviendrait à faire supporter aux navires battant pavillon belge ou étranger, de manière directe ou indirecte, les coûts des activités de l'OFEAN relatifs à la navigation intérieure, impliquerait, en outre, que la rétribution en cause doive être qualifiée d'impôt, et non de redevance. Ses éléments essentiels devraient, dès lors, être fixés par le législateur lui-même, et non faire l'objet d'une habilitation donnée au pouvoir exécutif.

En conséquence, l'article 15 de l'avant-projet doit être fondamentalement revu.

Cette révision donnera, en outre, l'occasion de préciser les notions de "navire belge" ¹, notamment quant à la désignation de la personne physique ou morale redevable de la rétribution attachée au navire, et de mieux définir la notion de port redevable de la rétribution relative aux navires battant pavillon étranger, sans plus se référer uniquement à la forme juridique caractérisant le gestionnaire du port.

Par ailleurs, l'autorité fédérale ne peut prévoir, sans conclusion préalable d'un accord de coopération, l'intervention des services publics régionaux dans la perception des "rétributions" destinées à financer le fonctionnement de l'OFEAN ².

Art. 16

La création de l'OFEAN est envisagée, dans le cadre de l'avant-projet, au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports et donc sans création d'une personne morale de droit public distincte de l'État; l'article 16 de l'avant-projet est dépourvu de portée juridique et doit, en conséquent, être omis.

Art. 21

La disposition prévoit des modalités d'intervention de l'OFEAN, qui fixe celles-ci "en concertation avec le juge d'instruction saisi".

¹ Voir l'observation particulière formulée à propos de l'article 3 de l'avant-projet.

² Voir l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Het feit dat binnenschepen vrijgesteld worden van betaling van deze retributie doet een probleem rijzen in het licht van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. De verruiming van het toepassingsgebied van het voorontwerp naar ongevallen en incidenten met vaartuigen waarbij uitsluitend binnenvaartschepen zijn betrokken die op de binnenwateren worden geëxploiteerd, wordt in de memorie van toelichting immers gerechtvaardigd door het feit "dat er zich verhoudingsgewijs meer ongevallen en incidenten voordoen met binnenschepen dan met zeeschepen".

Dat verschil in behandeling houdt eigenlijk in dat schepen onder Belgische of onder vreemde vlag rechtstreeks of onrechtstreeks de kosten dragen van de activiteiten van de FOSO met betrekking tot de binnenscheepvaart. Zelfs al zou dat verschil in behandeling op een objectieve en redelijke wijze gerechtvaardigd kunnen worden, dan nog zou dat onder meer betekenen dat de retributie waarvan sprake als een belasting gekwalificeerd moet worden, en niet als een bijdrage. Die essentiële elementen zouden derhalve door de wetgever zelf geregeld moeten worden, in plaats van het voorwerp uit te maken van een machtiging die aan de uitvoerende macht wordt verleend.

Artikel 15 van het voorontwerp moet bijgevolg grondig worden herzien.

Bij die herziening kan bovendien het begrip "Belgisch schip" ¹ nader worden bepaald, inzonderheid wat betreft de aanwijzing van de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die de aan dat schip verbonden retributie verschuldigd is, en kan een duidelijkere omschrijving gegeven worden van de haven die de retributie verschuldigd is met betrekking tot de schepen onder vreemde vlag, zonder nog uitsluitend te verwijzen naar de rechtsvorm die kenmerkend is voor de havenbeheerder.

De federale overheid kan voorts niet, zonder dat vooraf een samenwerkingsakkoord is gesloten, de gewestelijke overheidsdiensten betrekken bij de inning van de "retributies" die bestemd zijn voor de financiering van de werking van de FOSO ².

Art. 16

De FOSO wordt binnen het kader van het voorontwerp opgericht bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, zonder dat bijgevolg wordt voorzien in de oprichting van een publiekrechtelijke rechtspersoon onderscheiden van de Staat; artikel 16 van het voorontwerp heeft geen juridische draagwijdte en dient bijgevolg te vervallen.

Art. 21

In dit artikel worden de nadere regels vastgelegd wat betreft het optreden van de FOSO, die deze regels bepaalt "in overleg met de gevatte onderzoeksrechter".

¹ Zie de bijzondere opmerking die geformuleerd is met betrekking tot artikel 3 van het voorontwerp.

² Zie artikel 6, § 1, X, eerste lid, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

L'avant-projet gagnerait à être plus clair.

Même s'il s'agit de rendre effective la transposition de la directive 2009/18/CE ³, d'une part, la section de législation constate que le commentaire de l'article ne contient à ce sujet qu'une très brève paraphrase de la disposition et d'autre part, en tout état de cause, l'exposé des motifs et l'avant-projet gagneraient à expliquer et à préciser dans quelles conditions cette concertation avec le juge d'instruction doit avoir lieu et, le cas échéant, comment se règlent de telles contrariétés entre l'enquête maritime et les procédures judiciaires, en particulier, lorsque cette contrariété porte sur la mesure envisagée par l'article 21, alinéa 1^{er}, 4^e, de l'avant-projet.

Art. 24

Cette disposition énonce une règle qui va de soi, elle doit dès lors être omise.

La chambre était composée de

Messieurs

P. LIÉNARDY, président de chambre,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier, Le président,

C. GIGOT P. LIÉNARDY

Het voorontwerp zou in dat verband duidelijker moeten worden gesteld.

Hoewel het de bedoeling is richtlijn 2009/18/EG ³ daadwerkelijk om te zetten, stelt de afdeling Wetgeving enerzijds vast dat de commentaar op het artikel in dat verband alleen een bondige parafrasering van de bepaling bevat. Anderzijds verdient het hoe dan ook aanbeveling om in de memorie van toelichting en in het voorontwerp uit te leggen en te preciseren onder welke voorwaarden dat overleg met de onderzoeksrechter dient plaats te hebben en hoe in voorkomend geval dergelijke tegenstrijdigheden tussen het maritieme onderzoek en de gerechtelijke procedures geregeld worden, meer bepaald wanneer zo een tegenstrijdigheid verband houdt met de maatregel bedoeld in artikel 21, eerste lid, 4^e, van het voorontwerp.

Art. 24

In deze bepaling wordt een regel vastgelegd die vanzelf spreekt. Deze dient derhalve te vervallen.

De kamer was samengesteld uit

De heren

P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIÉNARDY.

De griffier, De voorzitter,

C. GIGOT P. LIÉNARDY

³ 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.

³ Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du premier ministre, du ministre des Finances, du ministre du Budget, du ministre de la Justice, du secrétaire d'État à la Mobilité et du secrétaire d'État au Budget,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre, le ministre des Finances, le ministre du Budget, le ministre de la Justice, le secrétaire d'État et le secrétaire d'État au Budget à la mobilité sont chargés de présenter en notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi 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. 3

Pour l'application de la présente loi, 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

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de eerste minister, de minister van Financiën, de minister van Begroting, de minister van Justitie, de staatssecretaris voor Mobiliteit en de staatssecretaris voor Begroting,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister, de minister van Financiën, de minister van Begroting, de minister van Justitie, de staatssecretaris voor Mobiliteit en staatssecretaris voor Begroting, zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° "bevoegde onderzoeksinstantie": een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europees Economische Ruimte die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijzi-

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 comme stipulé à l’article 3, 7°, de 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;

3° “OMI”: l’Organisation maritime internationale;

4° “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 de l’OMI (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) annexé à la résolution A.849(20) de l’Assemblée de l’OMI du 27 novembre 1997, tel qu’il a été mis à jour;

5° “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 de l’OMI (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*) annexé à la résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de la sécurité maritime, tel qu’il a été mis à jour;

6° “eaux maritimes belges”: la mer territoriale, les ports du littoral et de l’Escaut maritime inférieur dont les limites sont fixées par le Roi, le port de Gand dont les limites sont fixées par le Roi, la partie belge du canal de Terneuzen à Gand, les ports situés sur la partie belge du canal de Terneuzen à Gand dont les limites sont fixées par le Roi et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges;

7° “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;

8° “eaux intérieures”: les eaux publiques belges qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne font pas partie des eaux maritimes belges;

ging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

2° “MIK”: het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht;

3° “IMO”: de Internationale Maritieme Organisatie;

4° “IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents), die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO;

5° “IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”: de meest actuele versie van de code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee van de IMO (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*), die is gehecht aan Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008 van het Maritieme Veiligheidscomité;

6° “Belgische zeewateren”: de territoriale zee, de havens van de kust en de Beneden-Zeeschelde waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld, de haven van Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld, het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent, de havens gelegen aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent waarvan de grenzen door de Koning worden vastgesteld en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge;

7° “maritieme zones”: de Belgische zeewateren, de exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend in de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee en het continentaal plat zoals bepaald en afgebakend in de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;

8° “binnenwateren”: de Belgische openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren;

9° “bâtiment de navigation”: un navire ou un bateau de navigation intérieure;

10° “navire”: tout bâtiment de navigation faisant en mer le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné;

11° “bateau de navigation intérieure”: 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;

12° “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;

13° “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 (m³), 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;

14° “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 perte par-dessus bord d’une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations, 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

9° “vaartuig”: een schip of een binnenschip;

10° “schip”: elk vaartuig dat op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevendende verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd is;

11° “binnenschip”: elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;

12° “ro-ro-veerboot”: een zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

13° “hogesnelheidspassagiersvaartuig”: een vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan $3,7 \Delta^{0,1667}$, waarbij “ Δ ” gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn (m³), met uitsluiting van vaartuigen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aerodynamische krachten die worden verwekt door het grondeffect;

14° “scheepvaartongeval”: een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die met zich meegebracht heeft een van de volgende gebeurtenissen, die rechtstreeks heeft plaatsgevonden in verband met de activiteiten van een schip:

a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een schip of in verband daarmee, of

b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het schip of dat in verband staat met deze bewegingen, of

c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een schip, of

d) materiële schade geleden door een schip, of

e) de stranding van een schip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring, of

f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een schip of die verband houdt met deze exploitatie, of

g) des atteintes à l'environnement, qui résultent des dommages subis par un (des) navire(s) qui sont causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navire(s);

15° "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 événement, a entraîné:

a) des dommages de 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;

16° "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;

17° "incident": un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci 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;

18° "enquête de sécurité": une enquête, sur un accident de navigation ou un incident de navigation, 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;

19° "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 mutuellement arrêté entre les États ayant d'importants intérêts en jeu;

20° "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

g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan één of meer schepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van één of meer schepen;

15° "ernstig scheepvaartongeval": scheepvaartongevallen die niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval worden beschouwd en welke ten gevolge van een brand, een ontploffing, een aanvaring, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijsschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis met zich meegebracht heeft:

a) structurele schade die het schip onzeewaardig maakt, of

b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan, of

c) een defect waardoor het schip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;

16° "zeer ernstig scheepvaartongeval": een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft:

a) het volledig verlies van het schip, of

b) het verlies van mensenlevens, of

c) zware vervuiling;

17° "incident": een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een schip of in verband daarmee zodat het schip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

18° "veiligheidsonderzoek": een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, verricht met de doelstelling van het voorkomen van ongevallen en incidenten met een schip in de toekomst, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het maken van de nodige veiligheidsaanbevelingen;

19° "de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke staat": de staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt in overeenstemming met het onderling akkoord tussen de staten die een aanzienlijk belang hebben;

20° "ernstige verwondingen": verwondingen van een persoon opgelopen in de loop van een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van 72 uur meebrengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan

jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

21° “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 le 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;

22° “directives de l’OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d’accident de mer”: les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l’OMI du 27 avril 2006 telles qu’approuvées par le conseil d’administration de l’Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session des 12-16 juin 2006, intitulées “IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident”;

23° “enregistreur des données du voyage” ou “VDR”: un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance des résolutions A.861 (20) de l’assemblée générale de l’OMI du 27 novembre 1997 et 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;

binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

21° “staat die een aanzienlijk belang heeft”: een staat:

a) die de vlaggenstaat is van het schip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt, of

b) in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden, of

c) waar een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht heeft of bedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de staat of aan de zeegebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft, of

d) waar de gevolgen van een scheepvaartongeval ernstige schade aangebracht hebben of bedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsrechtsbevoegdheid heeft, of

e) waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze staat, of

f) die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek, of

g) die laatst werd aangedaan door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale wateren van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte;

h) die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke staat;

22° „IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee”: de richtsnoeren in de bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006 zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006, getiteld: “IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident”;

23° „Reisgegevensrecorder” of “VDR”: een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997, Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm nr. 61996;

24° “recommandation de sécurité”: toute proposition faite, 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.

25° “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).

26° “le ministre”: le ministre qui a la navigation dans ses attributions;

27° “enquêteurs”: les membres du personnel de l’organisme fédéral d’enquête sur les accidents de navigation visé à l’article 7, chargés de procéder à l’enquête de sécurité;

28° “navire belge”: un navire autorisé à battre pavillon belge;

29° “exploitant”: la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire ou bien comme affrèteur à coque nue, un ou plusieurs navires belges.

Art. 4

La présente loi 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.

La présente loi ne s’applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement:

24° “veiligheidsaanbeveling”: een voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle:

a) hetzij van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,

b) van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

25° “EMCIP-databank”: de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (*European Maritiem Casualty Information Platform*);

26° “de minister”: de minister bevoegd voor de scheepvaart;

27° “onderzoeker”: de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen bedoeld in artikel 7;

28° “Belgisch schip”: een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

29° “exploitant”: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als rompbevrachter, één of meer Belgische schepen exploiteert.

Art. 4

Deze wet is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten:

1° waarbij Belgische schepen zijn betrokken; of

2° die zich voordoen in de maritieme zones; of

3° die zich voordoen op de binnenwateren en waarbij schepen zijn betrokken; of

4° die andere aanzienlijke belangen van het Koninkrijk België raken.

Deze wet is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken:

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. 5

La présente loi 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.

Art. 6

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.

1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een staat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;

2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en -schepen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;

3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;

4° vissersschepen met een lengte van minder dan 15 meter;

5° vaste booreilanden.

Art. 5

Deze wet heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te verminderen door:

1° een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en incidenten te bevorderen, teneinde de oorzaken ervan vast te stellen;

2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan;

3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

Art. 6

Het veiligheidsonderzoek uit hoofde van deze wet dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag.

Art. 7

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. 8

§ 1^{er}. 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 et qui dépend de l'autorité hiérarchique du ministre.

§ 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. 9

§ 1^{er}. L'OFEAN est compétent pour mener des enquêtes de sécurité sur les accidents de navigation et les incidents, visés à l'article 4. 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 de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, à moins que la présente loi n'en dispose autrement.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 1^{er}, 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.

Art. 7

Er wordt een onderzoeksinstantie opgericht onder de benaming "federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen" (afgekort FOSO).

FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.

Art. 8

§ 1. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de organisatie, de samenstelling en de werking van FOSO en de bekwaamheden van het personeel van FOSO.

De minister staat in voor de goede werking van FOSO.

§ 2. FOSO bestaat ten minste uit één personeelslid dat bekwaam is om FOSO als directeur te leiden en om veiligheidsonderzoeken te verrichten, en dat onder het hiërarchisch gezag van de Minister staat.

§ 3. De personeelsleden van FOSO en de extern aangestelde deskundigen zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun taken.

Art. 9

§ 1. FOSO is bevoegd om veiligheidsonderzoeken in te stellen naar de scheepvaartongevallen en incidenten, bedoeld in artikel 4. Het veiligheidsonderzoek wordt uitgevoerd in overeenstemming met de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en de IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, tenzij anders bepaald in deze wet.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in § 1 is FOSO bevoegd om te onderzoeken hoe de betrokken natuurlijke personen, rechtspersonen of overheden, waarvan het handelen of nalaten blijkt het oordeel van FOSO heeft bijgedragen tot het ontstaan van het scheepvaartongeval of incident, is omgegaan met de veiligheidsaanbevelingen. FOSO kan de genomen herstelmaatregelen onderzoeken om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

L'OFEAN rend compte au moins une fois par an par écrit de l'examen visé au premier alinéa 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 de normalisation.

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. 10

§ 1^{er}. 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 une enquête de sécurité après un accident grave, il envoie alors la décision motivée de ne pas réaliser une enquête de sécurité au ministre et à la Commission européenne.

§ 3. Dans le cas de tout accident de navigation ou incident autre que celui visé au § 1^{er} ou § 2, l'OFEAN décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

§ 4. Dans les décisions visées aux § 1^{er}, deuxième alinéa, § 2, deuxième alinéa et § 3, l'OFEAN tient compte de la gravité de l'accident de navigation ou de l'incident,

FOSO rapporteert ten minste 1 maal per jaar schriftelijk over de in het eerste lid bedoelde onderzoeken aan de Kamer van volksvertegenwoordigers op de door de Koning bepaalde wijze.

§ 3. FOSO mag de haar toevertrouwde taken uitbreiden tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot de scheepvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.

FOSO mag haar taken uit hoofde van deze wet combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan scheepvaartongevallen en incidenten, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

Art. 10

§ 1. FOSO stelt een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval:

1° waarbij een Belgisch schip is betrokken, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval;

2° in de maritieme zones of de binnenwateren ongeacht de vlag van het schip dat bij het scheepvaartongeval betrokken is;

3° waarbij België een staat is die een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het scheepvaartongeval of de vlag van het betrokken schip.

§ 2. FOSO doet bij een ernstig scheepvaartongeval een voorafgaande beoordeling om te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten.

Wanneer FOSO op basis van de voorafgaande beoordeling besluit geen veiligheidsonderzoek naar een ernstig ongeval te verrichten, dan zendt FOSO het gemotiveerd besluit om geen veiligheidsonderzoek te verrichten toe aan de minister en aan de Europese Commissie.

§ 3. In het geval van een ander scheepvaartongeval of incident dan bedoeld in § 1 of § 2, besluit FOSO of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

§ 4. Bij de besluiten bedoeld in § 1, tweede lid, § 2, tweede lid en § 3, houdt FOSO rekening met de ernst van het scheepvaartongeval of incident, het type schip

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. 11

§ 1^{er}. 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 § 1^{er}, 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, cas par cas, déléguer à un autre organisme d'enquête compétent, d'un commun accord, la

en/of lading en de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten.

Art. 11

§ 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder FOSO, zijn betrokken, werkt FOSO samen met de bevoegde overheidsinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben teneinde spoedig overeen te komen welke de verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is die het veiligheidsonderzoek leidt. FOSO stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als FOSO. FOSO neemt het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben in overweging.

FOSO beperkt het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde scheepvaartongeval of incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In deze gevallen meldt FOSO de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Europese Commissie. FOSO werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt FOSO met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie vergaard in de loop van haar veiligheidsonderzoek uit, met name om, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.

FOSO neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

§ 2. Onverminderd § 1, blijft FOSO verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welk de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is.

§ 3. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van deze wet en van het internationale recht mag FOSO in onderling overleg de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van

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 reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les 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, les activités de celui-ci sont gratuites.

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 encourus avec les organismes d'enquête compétents associés à l'enquête de sécurité.

Art. 12

Si, conformément à l'article 11, 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 5 et de manière à prévenir des accidents de navigations ou incidents futurs.

Art. 13

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 de la présente loi 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 une enquête de sécurité en parallèle, à condition que

zulk veiligheidsonderzoek, per geval aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.

§ 4. Wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een scheepvaartongeval of incident, wordt de procedure tot veiligheidsonderzoek ingeleid door FOSO indien het scheepvaartongeval of incident heeft plaatsgevonden in de maritieme zones of, indien het in volle zee heeft plaatsgevonden en indien België het laatste land is dat door de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig is bezocht. FOSO blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke bevoegde onderzoeksinstantie verantwoordelijk is voor het veiligheidsonderzoek.

§ 5. Wanneer twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties waaronder FOSO betrokken zijn bij een veiligheidsonderzoek, brengt FOSO de kosten van haar activiteiten niet in rekening.

Indien FOSO niet bij het veiligheidsonderzoek betrokken is en om bijstand wordt verzocht, maakt FOSO afspraken over de vergoeding van de kosten met de bij het veiligheidsonderzoek betrokken bevoegde onderzoeksinstanties.

Art. 12

Indien FOSO overeenkomstig artikel 11 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, stelt FOSO de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken worden vast in samenwerking met de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die FOSO het meest geschikt acht om de doelstellingen bedoeld in artikel 5 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.

Art. 13

De medewerking van FOSO aan een veiligheids-onderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, laat de uit deze wet voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheids-onderzoeken, onverlet.

Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt, waarbij FOSO betrokken is, kan FOSO besluiten om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten op voorwaarde dat het door het derde

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.

Art. 14

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 2, point e), 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 la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si cela est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

Art. 15

§ 1^{er}. En vue de la couverture des frais d'établissement, de personnel et de fonctionnement de l'OFEAN, une contribution annuelle de 800 000€ est due à l'OFEAN.

La contribution annuelle visée à l'alinéa 1^{er} est due par les exploitants et par les ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge.

§ 2. La contribution annuelle de l'exploitant s'élève à 0,0126 euro par jauge brute des navires dont il est l'exploitant au 1^{er} janvier de l'année où la contribution annuelle est due.

La contribution annuelle de l'exploitant, visée à l'alinéa 1^{er}, est arrondie à l'euro vers le haut si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. La contribution est arrondie à l'euro vers le bas si cette partie s'élève à moins de cinquante cents.

La contribution annuelle de l'exploitant est de minimum 25 euros et de maximum 1500 euros par navire belge dont il est l'exploitant.

§ 3. La contribution annuelle conjointe des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge, est égale à la contribution annuelle visée au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, diminuée de la contribution annuelle conjointe des exploitants de navires belges visée au § 2.

land geleide veiligheidsonderzoek overeenkomstig de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee wordt verricht.

Art. 14

Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gevolgd die uit hoofde van artikel 2, onder e), van de Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid is ontwikkeld. Onderzoekers van FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

Art. 15

§ 1. Met het oog op de dekking van de oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van FOSO is aan FOSO een jaarlijkse bijdrage van 800 000 euro verschuldigd.

De jaarlijkse bijdrage bedoeld in het eerste lid is verschuldigd door de exploitanten en door de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge.

§ 2. De jaarlijkse bijdrage van de exploitant bedraagt 0,0126 euro per brutotonnenmaat van de schepen waarvan hij de exploitant is op 1 januari van het jaar waarvoor de jaarlijkse bijdrage verschuldigd is.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitant bedoeld in het eerste lid wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig cent is. Het wordt naar onder op de euro afgerond als dit gedeelte minder is dan vijftig cent.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitant bedraagt minimaal 25 euro en maximaal 1 500 euro per Belgisch schip waarvan hij exploitant is.

§ 3. De gezamenlijke jaarlijkse bijdrage van de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge is gelijk aan de jaarlijkse bijdrage bedoeld in § 1, eerste lid, verminderd met de gezamenlijke jaarlijkse bijdrage van de exploitanten van de Belgische schepen bedoeld in § 2.

La contribution annuelle détachée des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge se détermine sur base de la formule suivante:

Le montant de la contribution annuelle, visée au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'article 15 de la loi du XX XXX 2011 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, multiplié par le nombre qu'on obtient en divisant le total du transfert de marchandises des ports d'Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Ostende ou Zeebrugge par le total du transfert conjoint de marchandises dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge.

Le total du transfert de marchandises qui s'applique à l'année civile antérieure à l'année où la contribution annuelle est due, est pris en considération.

La contribution annuelle des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge, calculée séparément selon la formule où le deuxième élément est arrondi à l'euro vers le haut si la partie décimale est égale ou s'élève à plus de cinquante cents. Elle est diminuée à l'euro vers le bas si cette partie s'élève à moins de cinquante cents.

§ 4. La contribution annuelle visée au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, est adaptée annuellement au 1^{er} janvier à l'indice des prix à la consommation sur base de la formule suivante:

Le montant de la contribution annuelle, visée au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'article 15 de la loi du XX XXX 2011, relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

Le nouvel indice s'applique à l'indice des prix à la consommation applicable au mois de novembre de l'année antérieure à l'année où le montant de la contribution annuelle est adapté conformément à l'alinéa 1^{er}.

L'indice initial est l'indice des prix à la consommation du mois de mai 2011.

§ 5. Le montant par jauge brute, visé au § 2, alinéa 1^{er}, est adapté annuellement au 1^{er} janvier à l'indice des prix à la consommation sur base de la formule suivante:

Montant par jauge brute, visé au § 2, alinéa 1^{er}, de l'article 15 de la loi du XX XXX 2011, relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

De jaarlijkse bijdrage van de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge afzonderlijk wordt vastgesteld op basis van volgende formule:

bedrag van de jaarlijkse bijdrage bedoeld in § 1, eerste lid, van artikel 15 van de wet van XX XXX 2011 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, vermenigvuldigd met het getal dat bekomen wordt door het totaal aan goedere-noverslag in de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge te delen door het totaal aan goederenoverslag in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge samen.

Het totaal aan goederenoverslag van het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarin de jaarlijkse bijdrage verschuldigd is, wordt in aanmerking genomen.

De jaarlijkse bijdrage van de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge afzonderlijk berekend volgens de formule in het tweede lid wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig cent is. Het wordt naar onder op de euro afgerond als dit gedeelte minder is dan vijftig cent.

§ 4. Het jaarlijkse bijdrage bedoeld in § 1, eerste lid, wordt jaarlijks op 1 januari aangepast aan het indexcijfer van de consumptieprijzen op basis van de volgende formule:

Bedrag van de jaarlijkse bijdrage bedoeld in § 1, eerste lid, van artikel 15 van de wet van XX XXX 2011 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen, vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de jaarlijkse bijdrage wordt aangepast overeenkomstig het eerste lid.

Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van mei 2011.

§ 5. Het bedrag per brutotonnenmaat bedoeld in § 2, eerste lid, wordt jaarlijks op 1 januari aangepast aan het indexcijfer van de consumptieprijzen op basis van de volgende formule:

Bedrag per brutotonnenmaat bedoeld in § 2, eerste lid, van artikel 15 van de wet van XX XXX 2011 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen, vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Le nouvel indice représente l'indice des prix à la consommation du mois de novembre antérieur à l'année où le montant est adapté conformément à l'alinéa 1^{er}.

L'indice initial est l'indice de prix à la consommation du mois de mai 2011.

§ 6. La contribution annuelle de l'exploitant, visée au § 2 et la contribution annuelle des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge visée séparément au § 6, deuxième alinéa, sont payés au plus tard le 1^{er} mars de l'année où les contributions annuelles sont dues.

Art. 16

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. 17

§ 1^{er}. 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 sont tenus de le notifier immédiatement à l'OFEAN et de lui fournir 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.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag wordt aangepast overeenkomstig het eerste lid.

Het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van mei 2011.

§ 6. De jaarlijkse bijdrage van de exploitant bedoeld in § 2 en de jaarlijkse bijdrage van de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge afzonderlijk bedoeld in § 3, tweede lid, worden uiterlijk betaald op 1 maart van het jaar waarvoor de jaarlijkse bijdragen verschuldigd zijn.

Art. 16

Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient FOSO bij de Minister, de Kamer van volksvertegenwoordigers en de parlementen van de gewesten een jaarverslag in waarin verantwoording wordt afgelegd over de werking van FOSO en over de veiligheidsonderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht door FOSO, de veiligheidsaanbevelingen die werden gedaan en de herstelmaatregelen die werden genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.

FOSO maakt dit jaarverslag op elektronische wijze beschikbaar voor het publiek.

Art. 17

§ 1. Het MIK, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident, meldt dit onverwijld aan FOSO en geeft aan FOSO alle relevante informatie en bezorgt FOSO, in voorkomend geval, een kopie van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch schip betrokken is, zijn de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van dit schip verplicht dit dadelijk te melden aan FOSO en aan FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een kopie van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten te bezorgen.

§ 2. In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch schip en andere schepen betrokken zijn, meldt FOSO dit onverwijld aan de vlaggenstaat van het andere bij het scheepvaartongeval betrokken schip.

§ 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. 18

Si, conformément à l'article 11, 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. L'OFEAN peut adresser une requête identique aux organismes d'enquête compétents responsable de l'enquête de sécurité, si la Belgique est un État ayant d'importants intérêts en jeu.

Les représentants visés au premier alinéa peuvent se faire assister par des experts.

Les représentants et experts visés au premier et deuxième alinéa 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 la présente loi. Ils fournissent à l'OFEAN toutes les informations pertinentes qu'ils ont en leur possession.

Art. 19

L'OFEAN peut participer à une enquête de sécurité effectuée en dehors de la Belgique par un organisme d'enquête compétent.

Art. 20

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 8, § 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. Indien FOSO een veiligheidsonderzoek verricht naar een scheepvaartongeval of incident meldt FOSO dit onverwijld aan de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben.

Art. 18

Indien FOSO overeenkomstig artikel 11 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, kan FOSO toestaan dat op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een staat die een aanzienlijk belang heeft één of meer vertegenwoordigers van deze bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen. FOSO kan een dergelijk verzoek richten tot de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstanties, indien België een staat is die een aanzienlijk belang heeft.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, kunnen zich door deskundigen doen bijstaan.

De vertegenwoordigers en deskundigen bedoeld in het eerste en tweede lid, hebben toegang tot de tijdens het veiligheidsonderzoek vergaarde gegevens en informatie, mits zij zich tot geheimhouding verplichten en zij in de staten of landen die zij vertegenwoordigen, niet aan een ruimere openbaarheid van gegevens zijn gehouden dan ingevolge deze wet mogelijk is. Zij geven aan FOSO alle relevante informatie die zij ter beschikking hebben.

Art. 19

FOSO mag aan een veiligheidsonderzoek buiten België, dat door een bevoegde onderzoeksinstantie wordt ingesteld, deelnemen.

Art. 20

FOSO bepaalt, in voorkomend geval in overleg met de gevatte onderzoeksrechter de modaliteiten voor:

1° het al dan niet ter beschikking stellen en houden van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken door FOSO voor de duur van het veiligheidsonderzoek of zoveel korter of langer als de directeur van FOSO bedoeld in artikel 8, § 2, nodig oordeelt;

2° het bewaren van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

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

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

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

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

Art. 21

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. 22

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

Art. 23

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 11, § 3, deuxième alinéa, 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;

3° het teruggeven van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen;

4° het vernietigen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken die door FOSO voor het veiligheidsonderzoek werden meegenomen voor redenen van veiligheid of volksgezondheid;

5° het opnieuw ter beschikking krijgen van de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken voor bijkomend onderzoek door FOSO.

Het is verboden de bij het scheepvaartongeval of incident betrokken zaken te contamineren, beschadigen, vernietigen, verwijderen, zonder toestemming van FOSO te verplaatsen of op enige wijze aan het veiligheidsonderzoek door FOSO te onttrekken.

Art. 21

FOSO start het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk, en in ieder geval uiterlijk binnen twee maanden, nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.

Art. 22

De Koning bepaalt de vorm en inhoud van de legitiematiekaart van de onderzoekers van FOSO.

Art. 23

De onderzoekers van FOSO of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan zij de onderzoekstaak heeft gedelegeerd overeenkomstig artikel 11, § 3, tweede lid, hebben, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, de hiernavolgende bevoegdheden om in bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie en zijn gemachtigd tot:

1° de vrije toegang tot de plaats van het scheepvaartongeval of incident evenals tot de inrichtingen, lokalen, vertrekken, het schip, de inhoud ervan en tot het wrak of andere constructie, met inbegrip van het woongedeelte van een schip, lading, uitrusting en wrakstukken. Een woning, al dan niet aan boord van een schip, wordt slechts betreden met toestemming van de bewoner of mits voorafgaande machtiging van de onderzoeksrechter;

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 résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

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

12° 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;

2° zich zo nodig op elk ogenblik van de dag of nacht toegang te verschaffen tot de in 1° bedoelde plaatsen met bijstand van de politiediensten onder de in 1° bedoelde voorwaarden;

3° het zich te doen vergezellen door personen die daartoe door hem zijn aangewezen;

4° het onmiddellijk verzamelen van aanwijzingen, van wrakstukken en onderdelen voor onderzoeks- en analysedoeleinden;

5° het vorderen van inlichtingen;

6° het mogen maken van een onmiddellijke inventarisatie van bewijsmateriaal en het mogen overgaan van een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse;

7° het mogen laten onderzoeken of analyseren van de onder 6° bedoelde voorwerpen en het vrije toegang krijgen tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;

8° het vrij mogen inzien, kopiëren en gebruiken van alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR, met betrekking tot een schip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid;

9° het krijgen van vrije toegang tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters genomen van de lichamen van slachtoffers;

10° het mogen eisen van de resultaten van onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen en het daartoe vrije toegang krijgen;

11° het mogen horen van getuigen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren;

12° het toegang krijgen tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de Federale Staat, de vlaggenstaat, de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, voor zover deze partijen of hun vertegenwoordigers in België zijn gevestigd;

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

Art. 24

§ 1^{er}. 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. 25

§ 1^{er}. 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 rapports visés à l'article 27 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.

Art. 26

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

13° het kunnen een beroep doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten van de federale Staat, waaronder scheepvaartinspecteurs van de vlaggenstaat en de havenstaat, en het MIK.

Art. 24

§ 1. Een ieder is verplicht aan een onderzoeker binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.

Indien de informatieverstrekker hierom verzoekt wordt de informatie niet openbaar gemaakt.

§ 2. De onderzoekers en externe deskundigen nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen indien de getuigen hierom verzoeken.

Art. 25

§ 1. Onverminderd de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens zorgt FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij FOSO in kwestie bepaalt dat er met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:

1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door FOSO in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;

2° documenten die de identiteit onthullen van personen die in de kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;

3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

§ 2. De ontwerpen van de rapporten bedoeld in artikel 27 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door FOSO zijn niet openbaar.

Art. 26

Het is verboden om na een scheepvaartongeval of incident informatie met betrekking tot het scheepvaartongeval of incident te vernietigen of te laten verdwijnen.

Art. 27

§ 1^{er}. 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 § 1^{er}, y compris ses conclusions et toute recommandation 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 § 1^{er} 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 au § 1^{er} et § 2, à la Commission européenne, au ministre et aux parties concernées. L'OFEAN tient compte des remarques techniques que la Commission européenne pourrait formuler sur les rapports, visés au § 1^{er}, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité de ces rapports de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Art. 28

Les rapports de l'OFEAN visés à l'article 27, § 1^{er} 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

Art. 27

§ 1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze wet wordt verricht, wordt in de door FOSO bepaalde vorm en overeenkomstig de door de Koning bepaald inhoud een rapport gepubliceerd dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

FOSO kan over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig, of in voorkomend geval, een ernstig scheepvaartongeval en waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige scheepvaartongevallen of incidenten, besluiten om een vereenvoudigd rapport te publiceren dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

§ 2. FOSO doet al het mogelijke om de in § 1 bedoelde rapporten, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele mogelijke veiligheidsaanbevelingen, binnen twaalf maanden vanaf de dag van het scheepvaartongeval of incident voor het publiek beschikbaar te maken, en met name aan de scheepvaartsector. Indien het niet mogelijk is het rapport bedoeld in § 1, binnen die termijn te voltooien, wordt binnen twaalf maanden na de dag van het scheepvaartongeval een tussentijds rapport opgesteld dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

§ 3. FOSO zendt aan de Europese Commissie, aan de minister en aan de betrokken partijen een kopie toe van het rapport, het vereenvoudigde rapport of het tussentijdse rapport, bedoeld in § 1 en § 2. FOSO houdt rekening met de eventuele technische opmerkingen van de Europese Commissie over rapporten, bedoeld in § 1, los van de bevindingen ten gronde, ter verbetering van de kwaliteit van die rapporten op de wijze die het meest geschikt is om de doelstelling van de richtlijn 2009/18/EG van het Europees parlement en van de Raad van Europese Unie van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad te verwezenlijken.

Art. 28

De rapporten van FOSO bedoeld in artikel 27, § 1 en § 2, en de veiligheidsaanbevelingen kunnen niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs worden gebruikt.

Een onderzoeker en een externe deskundige worden niet als getuige of deskundige opgeroepen in een gerechtelijke procedure bij een scheepvaartongeval of

navigation ou un incident si l'enquêteur de l'OFEAN est ou a été associé à l'enquête de sécurité.

Art. 29

§ 1^{er}. 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. 30

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.

Art. 31

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. 32

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.

incident waarbij de onderzoeker van FOSO betrokken is of is geweest bij het veiligheidsonderzoek.

Art. 29

§ 1. Met de veiligheidsaanbevelingen van FOSO wordt op passende wijze rekening gehouden door degenen aan wie zij gericht zijn die er, waar nodig, een passend gevolg aan geven overeenkomstig het vigerend Belgisch recht, het recht van de Europese Unie en het internationaal recht.

FOSO doet, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

§ 2. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval of incident bepaald of de schuldvraag beantwoord.

Art. 30

Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te doen uitgaan, brengt FOSO ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek de Europese Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op het niveau van de Europese Unie dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

Art. 31

FOSO brengt de Europese Commissie op de hoogte van scheepvaartongevallen en incidenten in de door de Koning beschreven vorm. FOSO verstrekt de Europese Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

Art. 32

Overeenkomstig de vigerende wetgeving wordt in het geval van een scheepvaartongeval of incident rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

Art. 33

§ 1^{er}. Sera puni d'un d'emprisonnement de 6 mois à 1 an et d'une amende de 26 à 3 000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura enfreint les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ou entravé leur application.

§ 2. Toute violation du secret professionnel, visé à l'article 8, § 3, est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est puni d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 500 à 30 000 euros ou d'une de ces peines seulement, la personne qui a révélé l'identité d'une personne qui demande l'anonymat visée à l'article 24, § 2.

§ 3. Les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 33

§ 1. Met een gevangenisstraf van 6 maand tot 1 jaar en met een geldboete van 26 tot 3 000 euro of met één van die straffen alleen, wordt gestraft, ieder die de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten heeft overtreden of heeft belemmerd.

§ 2. Elke schending van het beroepsgeheim, bedoeld in artikel 8, § 3, wordt gestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt gestraft met een gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en met een geldboete van 500 tot 30 000 euro of met een van die straffen alleen, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt bedoeld in artikel 24, § 2.

§ 3. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, daaronder begrepen hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de misdrijven omschreven in deze wet.

Art. 34

La présente loi produit ses effets le 17 juin 2011.

Donné à Bruxelles, le 30 novembre 2011

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Yves LETERME

*Le ministre des Finances et des Réformes
institutionnelles,*

Didier REYNDEERS

Le ministre du Budget,

Guy VANHENGEL

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPE

Le secrétaire d'État au Budget,

Melchior WATHELET

Art. 34

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 17 juni 2011.

Gegeven te Brussel, 30 november 2011

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Yves LETERME

*De minister van Financiën en Institutionele
Hervormingen,*

Didier REYNDEERS

De minister van Begroting,

Guy VANHENGEL

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPE

De staatssecretaris voor Begroting,

Melchior WATHELET

TABLEAU DE TRANSPOSITION

Directive 2009/18/CE	Avant-projet de loi
Art. 1.1	Art. 5
Art. 1.2	Art. 6
Art. 2.1	Art. 4, 1 ^{er} alinéa
Art. 2.2	Art. 4, alinéa 2
Art. 3	Art. 3
Art. 4.1	Art. 6
	Art. 20, 1 ^{er} alinéa
	Art. 28
	Art. 29, § 2
Art. 4.2	Art. 4, § 1 ^{er} , 1 ^{er} alinéa
Art. 5.1	Art. 10, § 1 ^{er}
Art. 5.2	Art. 10, § 2 - § 4
Art. 5.3	Art. 12
Art. 5.4, 1 ^{er} alinéa	Art. 14
Art. 5.4, alinéa 2	Pas de transposition exigée
Art. 5.5	Art. 21
Art. 6	Compétence mixte
	Art. 17, § 1 ^{er}
Art. 7.1	Art. 11, § 1 ^{er}
Art. 7.2	Art. 11, § 2
Art. 7.3	Art. 11, § 3
Art. 7.4	Art. 11, § 4
Art. 8.1	Art. 7
	Art. 8, § 1 ^{er} et § 2
	Art. 9, § 1 ^{er}
	Art. 15
Art. 8.2	Pas de transposition exigée
Art. 12	Art. 9, § 3, 1 ^{er} alinéa
Art. 8.4, a-h	Art. 23, 1 ^o - 12 ^o
Art. 8.4, i	Compétence mixte
	Art. 23, 13 ^o
Art. 8.5	Art. 15
	Art. 24
Art. 8.6	Art. 9, § 2, alinéa 2
Art. 9	Art. 8, § 3

OMZETTINGSTABEL

Richtlijn 2009/18/EG	Voorontwerp van wet
Art. 1.1	Art. 5
Art. 1.2	Art. 6
Art. 2.1	Art. 4, eerste lid
Art. 2.2	Art. 4, tweede lid
Art. 3	Art. 3
Art. 4.1	Art. 6
	Art. 20, eerste lid
	Art. 28
	Art. 29, § 2
Art. 4.2	Art. 4, § 1, eerste lid
Art. 5.1	Art. 10, § 1
Art. .2	Art. 10, § 2 - § 4
Art. 5.3	Art. 12
Art. 5.4, eerste lid	Art. 14
Art. 5.4, tweede lid	Geen omzetting vereist
Art. 5.5	Art. 21
Art. 6	Gemengde bevoegdheid
	Art. 17, § 1
Art. 7.1	Art. 11, § 1
Art. 7.2	Art. 11, § 2
Art. 7.3	Art. 11, § 3
Art. 7.4	Art. 11, § 4
Art. 8.1	Art. 7
	Art. 8, § 1 en § 2
	Art. 9, § 1
	Art. 15
Art. 8.2	Geen omzetting vereist
Art. 8.3	Art. 9, § 1, eerste lid
Art. 8.4, a-h	Art. 23, 1 ^o - 12 ^o
Art. 8.4, i	Gemengde bevoegdheid
	Art. 23, 13 ^o
Art. 8.5	Art. 15
	Art. 24
Art. 8.6	Art. 9, § 2, tweede lid
Art. 9	Art. 8, § 3

	Art. 18, alinéa 3
	Art. 24, § 1 ^{er} , alinéa 2
	Art. 24, § 2
	Art. 25, § 1 ^{er} et § 2
Art. 10	Pas de transposition exigée
Art. 11	Art. 11, § 5
Art. 12.1	Art. 11, § 1 ^{er} , alinéa 2
Art. 12.2	Art. 18
Art. 12.3	Art. 13
Art. 13	Art. 20, alinéa 2
	Art. 26
Art. 14.1	Art. 27, § 1 ^{er}
Art. 14.2	Art. 27, § 2
Art. 14.3	Art. 27, § 3
Art. 15.1	Art. 9, § 2
	Art. 29, § 1 ^{er} , 1 ^{er} alinéa
Art. 15.2	Art. 29, § 1 ^{er} , alinéa 2
Art. 15.3	Art. 29, § 2
Art. 16, 1 ^{er} alinéa	Art. 30
Art. 16, alinéa 2	Pas de transposition exigée
Art. 17.1	Pas de transposition exigée
Art. 17.2	Pas de transposition exigée
Art. 17.3	Art. 31
Art. 17.4	Pas de transposition exigée
Art. 18	Art. 32
Art. 19	Pas de transposition exigée
Art. 20	Pas de transposition exigée
Art. 21	Pas de transposition exigée
Art. 22	Art. 33
Art. 23	Pas de transposition exigée
Art. 24	AR
Art. 25.1	Art. 2
	Art. 34
Art. 25.2	Pas de transposition exigée
Art. 26	Pas de transposition exigée
Art. 27	Pas de transposition exigée
Annexe I	AR
Annexe II	AR

	Art. 18, derde lid
	Art. 24, § 1, tweede lid
	Art. 24, § 2
	Art. 25, §§ 1 en 2
Art. 10	Geen omzetting vereist
Art. 11	Art. 11, § 5
Art. 12.1	Art. 11, § 1, tweede lid
Art. 12.2	Art. 18
Art. 12.3	Art. 13
Art. 13	Art. 20, tweede lid
	Art. 26
Art. 14.1	Art. 27, § 1
Art. 14.2	Art. 27, § 2
Art. 14.3	Art. 27, § 3
Art. 15.1	Art. 9, § 2
	Art. 29, § 1, eerste lid
Art. 15.2	Art. 29, § 1, tweede lid
Art. 15.3	Art. 29, § 2
Art. 16, eerste lid	Art. 30
Art. 16, tweede lid	Geen omzetting vereist
Art. 17.1	Geen omzetting vereist
Art. 17.2	Geen omzetting vereist
Art. 17.3	Art. 31
Art. 17.4	Geen omzetting vereist
Art. 18	Art. 32
Art. 19	Geen omzetting vereist
Art. 20	Geen omzetting vereist
Art. 21	Geen omzetting vereist
Art. 22	Art. 33
Art. 23	Geen omzetting vereist
Art. 24	KB
Art. 25.1	Art. 2
	Art. 34
Art. 25.2	Geen omzetting vereist
Art. 26	Geen omzetting vereist
Art.	Geen omzetting vereist
Bijlage I	KB
Bijlage II	KB