

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

2 JUIN 1971.

PROJET DE LOI sur la sécurité des navires.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

A. — Généralités.

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation est destiné à remplacer les dispositions de la loi du 25 avril 1920 sur la sécurité des navires.

Ce remplacement est devenu indispensable pour quatre motifs importants.

En premier lieu il convient d'éviter que des dispositions d'ordre technique prises par les administrations compétentes sous l'inspiration des conventions internationales adoptées par la Belgique et relatives à la sauvegarde des vies humaines en mer, déborderaient le cadre des dispositions légales. Ainsi par exemple l'octroi et l'utilisation de certificats de sécurité internationaux prévus par ces conventions et mis en pratique en Belgique après leurs ratifications, devraient être réglés par une loi interne belge.

En second lieu, la loi actuelle n'est sur plusieurs points plus adéquate par rapport aux nouvelles techniques et aux nouveaux modes de transport. Il suffit de signaler le nombre croissant des engins flottants de toute espèce traversant la mer et la présence plus fréquente des bâtiments de navigation intérieure en mer.

En troisième lieu, il importe, eu égard aux nouveautés du trafic maritime, de mieux organiser sur le plan législatif l'intervention des autorités belges en matière d'inspection maritime dont les exigences marchent de pair avec l'intensification de la navigation maritime.

Des changements substantiels exposés ci-dessus résulte, d'autre part, la nécessité d'adapter adéquatement la seconde partie de la loi du 25 avril 1920 formée par les chapitres VI à X.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

2 JUNI 1971.

WETSONTWERP op de veiligheid der schepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

A. — Algemeen.

Het wetsontwerp dat de Regering de eer heeft aan uw goedkeuring voor te leggen wil de bepalingen van de wet van 25 april 1920 op de veiligheid van de schepen vervangen.

Deze vervanging is onontbeerlijk geworden om vier hoofdredeën.

Vooreerst moet vermeden worden dat schikkingen van technische aard welke door de bevoegde besturen genomen worden onder impuls van de door België aanvaarde internationale verdragen betreffende de beveiliging van menselijke levens op zee, buiten het kader van de wettelijke bepalingen zouden vallen. De toekenning en het gebruik van internationale veiligheidslicenties welke bij die verdragen werden voorzien en in België na hun bekrachtiging in voege werden gebracht, zouden, bij voorbeeld, bij een interne Belgische wet moeten geregeld worden.

Tweedens beantwoordt de huidige wet niet meer aan de nieuwe technieken en nieuwe vervoermethodes ter zee. Het volstaat in dit verband het steeds toenemend getal van allerhande toestellen welke de zee bevaren en de drukkere aanwezigheid van binnenschepen op zee te vermelden.

Op de derde plaats is het, gezien de nieuwigheden ter zake van de zeevaart, van belang op wetgevend plan het optreden van de Belgische overheden in verband met de zeevaartinспекtie beter te organiseren. De eisen die aan deze dienst gesteld worden houden gelijke tred met de intensivering van de zeevaart.

Ingevolge de hierboven uiteengezette wezenlijke wijzigingen blijkt het anderzijds nodig het tweede gedeelte van de wet van 25 april 1920 dat hoofdstukken VI tot X uitmaakt, op adekwate wijze aan te passen.

A cette occasion plusieurs termes des dispositions de ces chapitres ont été renouvelés, simplifiés ou complétés.

Ce qui constitue le quatrième motif de la révision de la susdite loi de 1920.

B. — Particularités.

1. Puisque la loi actuelle utilise des termes généraux dont la définition est circonscrite dans l'arrêté royal du 12 décembre 1957 sur l'inspection maritime, il a été jugé opportun de reporter dans la loi même plusieurs définitions lesquelles seraient dès lors également valables pour les arrêtés d'exécution nouveaux.

Les définitions ont été adaptées.

Il y a lieu d'indiquer que la notion « bâtiment » doit être prise, dans le contexte de la loi, dans le sens le plus large possible et désigne pratiquement tout engin susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

2. Dorénavant les dispositions légales contenant le principe de la sécurité des navires (article 2 du projet de loi) référeront au système des certificats de sécurité internationaux (voir également article 9 du projet).

3. La loi établira dans le domaine de la sécurité des navires une distinction entre deux grandes catégories de bâtiments, la seconde étant subdivisée en plusieurs « sous-catégories ».

La première catégorie comporte les bâtiments de mer (les navires proprement dits) placés sous le régime commun : les bâtiments de mer pratiquant habituellement la navigation en haute mer seront entièrement soumis à la loi et les arrêtés d'exécution (article 2 du projet).

La seconde catégorie comporte des bâtiments, soumis selon la distinction suivante, à un régime spécial :

a) les navires qui naviguent uniquement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte, soit entièrement dans les mers territoriales soit partiellement en mer territoriale et en haute mer; il s'indique de ne pas placer ceux-ci sous le régime commun. Ils seront régis par un régime spécial que le Roi aura le soin d'instaurer (article 3, § 1^{er}, 1^o du projet);

b) les bâtiments autres que les navires qui échapperont à la fois au régime commun et au régime particulier prévu par l'article 3, § 1^{er}, 1^o : ceux-ci feront uniquement l'objet d'une « autorisation de départ » dans des conditions fixées par les autorités administratives en fonction des données concrètes du cas (article 3, § 1^{er}, 2^o du projet); les bâtiments de plaisance ne se livrant à aucune opération lucrative ne sont pas visés dans cette catégorie;

c) les bâtiments belges qui transportent habituellement dans les eaux maritimes belges, à l'exception de la mer territoriale belge, plus de six personnes moyennant paiement, ou qui y sont destinés. Il s'agit en particulier des bâtiments qui sont exploités à des fins touristiques.

Le Roi déterminera aussi pour cette catégorie de bâtiments des règles bien définies en vue d'assurer leur sécurité (article 3, § 1^{er}, 3^o du projet).

Les bâtiments affectés aux amusements de plage (embarcations de plaisance comme canoës, pédalos, pneumatiques etc.) sont exclus du champ d'application de la loi et des arrêtés d'exécution, sauf s'ils possèdent un équipage et se

Bij deze gelegenheid werden verscheidene termen in de bepalingen van die hoofdstukken vernieuwd, vereenvoudigd of aangevuld.

Dit is de vierde reden om voornoemde wet van 1920 te herzien.

B. — Bijzonderheden.

1. Vermits de huidige wet algemene bewoordingen aanwendt waarvan de omschrijving te vinden staat in het koninklijk besluit van 12 december 1957 inzake zeevaartinspectie, werd het opportuun geoordeeld verscheidene definities in de wet zelf over te hevelen, welke dan eveneens zouden gelden voor de nieuwe uitvoeringsbesluiten.

De definities zijn aangepast geworden.

Het past erop te wijzen dat het begrip « vaartuig » in de context van de wet zo ruim mogelijk dient opgevat en praktisch elk tuig betekent dat voor vervoer te water kan aangewend worden.

2. Voortaan zullen de wettelijke bepalingen welke het beginsel van de veiligheid der schepen omvatten (artikel 2 van het wetsontwerp) naar het stelsel van de internationale veiligheidslicenties (zie ook artikel 9 van het ontwerp) verwijzen.

3. Op het stuk van de veiligheid van schepen zal de wet een onderscheid maken tussen twee grote categorieën van vaartuigen, waarbij de tweede in verscheidene « ondercategorieën » is onderverdeeld.

De eerste categorie omvat de zeevaartuigen (de eigenlijke schepen) die onder het gemeen stelsel vallen : de vaartuigen die gewoonlijk de volle zee bevaren zijn volledig onderworpen aan de wet en haar uitvoeringsbesluiten (artikel 2 van het ontwerp).

De tweede categorie behelst de vaartuigen, die volgens hieronder gemaakt onderscheid aan een bijzonder regime zijn onderworpen :

a) de schepen die uitsluitend een beperkte scheepvaartzone langs de kust bevaren, hetzij uitsluitend in de territoriale zeeën hetzij gedeeltelijk in de territoriale zee en in de volle zee; het past deze vaartuigen niet onder het gemeen regime te plaatsen; zij zijn onderworpen aan een bijzonder stelsel dat door de zorgen van de Koning zal uitgebouwd worden (artikel 3, § 1, 1^o van het ontwerp);

b) de vaartuigen, behalve schepen, die zowel aan het gemeen als aan het bij artikel 3, § 1, 1^o voorzien bijzonder regime ontsnappen : deze zullen enkel het voorwerp vormen van een « toelating tot afvaart » in door de bestuursoverheden nader te bepalen voorwaarden welke in functie staan van de konkrete gegevens van het geval (artikel 3, § 1, 2^o van het ontwerp); de pleziervaartuigen die voor geen enkel winstgevend verrichting worden gebezigd, zijn niet in deze categorie begrepen;

c) de Belgische vaartuigen die gewoonlijk in de Belgische zeewateren, met uitzondering van de Belgische territoriale zee, meer dan zes personen tegen betaling vervoeren of bestemd zijn om dit te doen. Het betreft hier inzonderheid vaartuigen die met toeristische doeleinden worden uitgebaat.

Ook voor deze categorie vaartuigen zal de Koning welomschreven regelen met het oog op de veiligheid vastleggen (artikel 3, § 1, 3^o van het ontwerp).

Vaartuigen voor strandvermaak (pleziertuigjes als kano's, pedalo's, opblaasbare tuigen enz.) worden uit het toepassingsveld van wet en uitvoeringsbesluiten gesloten tenzij zij van een bemanning zijn voorzien en met lucratieve doelein-

livrent à des opérations lucratives, dans quel cas ils tombent, selon les circonstances, sous le régime d'une des autres catégories (article 3, § 2 du projet).

Le Roi peut édicter pour tout autre bâtiment ne pouvant être classé dans les catégories mentionnées ci-dessus des règles selon les nécessités du moment qui s'inspirent toutes des dispositions régissant les navires (article 3, § 3 du projet).

Il est bien entendu que si un bâtiment de cette catégorie — à l'exception évidemment d'un bâtiment de plaisance ne se livrant à aucune opération lucrative — est destiné à entreprendre un voyage spécial dans le sens du § 1^{er}, 2^o de l'article 3, seul le régime de « l'autorisation de départ » indiqué sous le littéra *b* ci-dessus, est valable.

4. Les mesures d'exécution de la loi comprendront dorénavant des dispositions relatives à la stabilité des navires (article 4, 1^o, *j* du projet).

Le 2^o de l'article 4 est nécessaire afin d'éviter que la rigidité des textes légaux et réglementaires entrave une application souple de ceux-ci aux situations changeantes de la navigation. Il va de soi que les exemptions y prévues ne peuvent être tolérées que pour des cas individuels bien déterminés et dans des circonstances exceptionnelles que les chefs de district du service de l'inspection maritime ont la responsabilité d'apprécier.

Bien que les modalités imposées pour garantir la sécurité des navires créent indirectement des obligations pour les propriétaires de navires et capitaines de navires, il est utile de prévoir la formule employée au 4^o de cet article dans le cas où certaines obligations doivent être imposées qui ne résultent pas directement de ces modalités.

5. Comme il a été dit ci-dessus, il convient de mieux organiser sur le plan législatif l'intervention des autorités belges en matière de sécurité des navires. Ce principe vaut aussi bien dans le domaine des conditions de l'octroi des certificats attestant la sécurité des navires que dans le domaine de la surveillance subséquente. Ce double but sera réalisé par l'application respective des nouveaux articles 5 à 10 et 11 à 18.

Les articles 5 à 8 traitent du certificat national, l'article 9 des certificats internationaux et l'article 10 des modalités d'une procédure simplifiée, d'une part, les articles 11 à 13 traitent de la surveillance à exercer et les articles 14 à 18 des mesures coercitives en dehors des sanctions pénales pouvant être infligées, d'autre part.

La rédaction de ces articles est suffisamment détaillée pour qu'on puisse se passer de tout commentaire particulier. Partout une distinction a été faite entre les pouvoirs de surveillance des autorités sur place et ceux de nos représentants à l'étranger, à savoir, nos fonctionnaires consulaires.

L'article 5, § 1 mérite une mention spéciale du fait que ce paragraphe précise la force probante du certificat national de navigabilité.

Il convient de signaler encore que les dispositions concernant la manière dont l'inspection maritime doit être exercée (articles 19 et 20 de la loi actuelle), d'une part, et les mesures coercitives y compris la question des formalités dont ces mesures doivent être accompagnées et du recours contre ces mesures (articles 21 et 24), d'autre part, ont été intégrées dans la série des articles contenant le principe de l'inspection formant ainsi un tout (articles 11 à 18 du projet).

den worden uitgebaat, in welk geval zij naar gelang van de omstandigheden onder een der andere categorieën vallen (artikel 3, § 2, van het ontwerp).

Voor alle andere vaartuigen welke niet kunnen gerangschikt worden in hierboven vermelde categorieën, kan de Koning regelen uitvaardigen volgens de noodwendigheden van het oogenblik doch die ingegeven zijn door de voor schepen geldende bepalingen (artikel 3, § 3 van het ontwerp).

Indien een vaartuig van deze categorie — natuurlijk met uitzondering van een pleziervaartuig dat voor geen lucratief doel wordt gebruikt — bestemd is om een bijzondere reis in de zin van § 1, 2^o van artikel 3 te maken, moet aangenomen worden dat alleen het stelsel van de « toelating tot afvaart » zoals hierboven onder letter *b* is omschreven zal gelden.

4. Voortaan zullen de ter uitvoering van de wet genomen bepalingen, schikkingen bevatten in verband met de stabiliteit van de vaartuigen (artikel 4, 1^o, *j* van het ontwerp).

Het 2^o van artikel 4 is noodzakelijk om te vermijden dat het rigorisme van de wettelijke en reglementaire bepalingen een soepele toepassing ervan op de steeds wisselende toestanden van de zeevaart in de weg zou staan. Vanzelfsprekend kunnen de aldaar voorziene ontheffingen slechts geduld worden voor wel omschreven individuele gevallen en in uitzonderlijke omstandigheden waarvan de beoordeling aan de verantwoordelijkheid van de districtshoofden van de dienst van de zeevaartsinspectie wordt overgelaten.

Hoewel de opgelegde modaliteiten tot waarborg van de veiligheid der schepen onrechtstreeks verplichtingen schepden ten laste van de scheepseigenaars en kapiteins, is het toch nuttig een formule in te lassen zoals gebruikt in het 4^o van dit artikel, om de gevallen te dekken waarin bepaalde verplichtingen moeten opgelegd worden welke niet rechtstreeks uit de gezegde modaliteiten voortvloeien.

5. Zoals reeds hogerop vermeld, betaamt het op het wetgevend plan de tussenkomst van de Belgische overheden ter zake van de veiligheid van de schepen adequaat te organiseren. Dit beginsel geldt zowel voor de toekenning van de veiligheidscertificaten als voor het daaropvolgend toezicht. Dit tweevoudig doel zal bereikt worden door de toepassing respectievelijk van de nieuwe artikelen 5 tot 10 en 11 tot 18.

Enerzijds handelen artikelen 5 tot 8 over het nationaal certificaat, artikel 9 over de internationale certificaten en artikel 10 over de modaliteiten van een vereenvoudigde procedure, anderzijds betreffen artikelen 11 tot 13 het uit te oefenen toezicht en artikelen 14 tot 18, de dwangmaatregelen welke naast de toepasselijke strafsancities komen te staan.

De redactie van die artikelen is voldoende uitgewerkt zodat een bijzonder commentaar hierover overbodig blijkt. Over de gehele lijn werd een onderscheid gemaakt tussen de toezichtsbevoegdheden van de plaatselijke autoriteiten en deze van onze vertegenwoordigers in het buitenland, met name, onze consulaire ambtenaren.

Artikel 5, § 1 verdient een bijzondere aandacht omwille van het feit dat deze paragraaf de bewijskracht van het nationaal certificaat van deugdelijkheid preciseert.

Weze nog vermeld dat de bepalingen in verband met de wijze waarop de zeevaartsinspectie moet uitgeoefend worden (artikelen 19 en 20 van de huidige wet), enerzijds, en de dwangmaatregelen met inbegrip van de kwestie van de formaliteiten waarmee deze maatregelen moeten gepaard gaan en van het beroep tegen deze maatregelen (artikelen 21 en 24), anderzijds, zijn toegevoegd aan de reeks van artikelen die het beginsel van de inspectie vooropzetten zodoende vormen deze bepalingen een geheel (artikelen 11 tot 18 van het ontwerp).

Par ailleurs, les dispositions des articles 18 et 22 de la loi actuelle deviendront respectivement article 31 et § 3 de l'article 11 du projet et le contenu de l'article 23 de la loi actuelle sera repris dans l'arrêté d'exécution car il constitue une modalité d'exécution qui doit d'ailleurs être étendue à d'autres navires que les navires à passagers.

6. Les articles 19 à 34 reprennent, après adaptation, les dispositions des chapitres VI à X de la loi actuelle.

L'économie des articles 27 et 28 de la loi actuelle a été toutefois étendue (articles 21 et 22 du projet).

La participation à un délit étant réglée par le Code pénal, il a été jugé opportun de supprimer la dernière phrase de l'article 32 de la loi actuelle.

Un nouvel article (article 28 du projet) a été inséré relativement à la répression des délits contre l'ordre public commis par des particuliers à l'égard des fonctionnaires chargés de l'inspection maritime et surtout au droit de ceux-ci de constater sur le champ les infractions commises.

Les règles sur la compétence des tribunaux ont été écartées cette question devant être réglée selon le droit commun (article 35 de la loi actuelle).

Les dispositions finales tiennent compte des circonstances nouvelles.

**

Le Gouvernement a apporté au texte du projet de loi pour ainsi dire toutes les modifications proposées par le Conseil d'Etat et qui ont plutôt trait à la forme qu'au fond des dispositions.

Il estime cependant qu'en ce qui concerne l'article 2 il n'y a pas lieu de prévoir des particularités relatives à l'état de sécurité des navires étrangers.

Les régimes auxquels ceux-ci sont soumis en matière de sécurité sont trop différents pour qu'on puisse avancer dans un texte légal d'une manière succincte et efficace des critères généralement applicables.

Les organes d'exécution doivent veiller à ce que le principe de l'état de sécurité des navires étrangers soit assuré en fonction du régime qui est concrètement applicable à chacun d'eux.

La notion de « voyage spécial » figurant à l'article 3, § 1^{er}, 2^o n'a pas fait — et ce de propos délibéré — l'objet d'une définition.

Sa portée est laissée à l'appréciation des organes exécutifs. Tout bâtiment auquel la définition de l'article premier, 3^o, du projet de loi n'est pas applicable, peut faire l'objet d'un voyage spécial dans le sens de l'alinéa en question et les chefs de district du service de l'inspection maritime doivent, sous leurs responsabilités, vérifier si le départ projeté d'un bâtiment doit être considéré comme le commencement d'un voyage spécial.

Par ailleurs il n'a pas été précisé, à l'article 17, à qui la décision de refuser l'octroi d'un certificat ou d'une autorisation de départ ou de retenir, dans les conditions légales, un navire ou bâtiment doit être notifiée. La formule proposée permet d'assurer une application plus générale. Peuvent entrer en ligne de compte non seulement le demandeur du certificat ou le capitaine ou le propriétaire du navire mais également d'autres instances officielles ou des intermédiaires desdites personnes.

Anderzijds zullen de bepalingen van artikelen 18 en 22 van de huidige wet respectievelijk artikel 31 en § 3 van artikel 11 van het ontwerp worden en zal de inhoud van artikel 23 van de huidige wet opgenomen worden in het uitvoeringsbesluit, vermits het een uitvoeringsmodaliteit betreft die trouwens moet uitgebreid worden tot andere schepen dan passagiersschepen.

6. Artikelen 19 tot 34 nemen, in aangepaste vorm, de bepalingen van hoofdstukken VI tot X van de huidige wet over.

Het opzet van artikelen 27 en 28 van de huidige wet is echter verruimd geworden (artikelen 21 en 22 van het ontwerp).

Vermits de deelneming ter zake van een wanbedrijf geregeld is door het Strafwetboek werd het eveneens opportuun geacht de laatste zin van artikel 32 van de actuele wet te schrappen.

Een nieuw artikel (artikel 28 van het ontwerp) is ingelast geworden, in verband met de beteugeling van wanbedrijven tegen de openbare orde gepleegd door particulieren jegens de ambtenaren belast met de zeevaartinspectie en voornamelijk wat hun recht betreft om op staande voet de gepleegde inbreuken vast te stellen.

De regelen betreffende de bevoegdheid van de rechtbanken werden terzijde gelaten vermits deze kwestie moet geregeld worden door het gemeen recht (artikel 35 van de huidige wet).

De eindbepalingen houden rekening met de nieuwe omstandigheden.

**

De Regering heeft schier alle door de Raad van State voorgestelde wijzigingen, die eerder de vorm dan wel de grond van de bepalingen betroffen, in het wetsontwerp opgenomen.

Zij meent evenwel dat in verband met artikel 2 geen nadere bijzonderheden moeten vermeld worden in verband met de staat van veiligheid van buitenlandse schepen.

De stelsels waaronder deze schepen op het stuk van de veiligheid vallen zijn te uiteenlopend om in beknopte vorm en op afdoende wijze algemeen geldende criteria in een wettekst te kunnen vooropzetten.

De uitvoerende organen moeten erover waken dat het beginsel van de staat van veiligheid voor buitenlandse schepen verzekerd worde in functie van het stelsel dat in concreto op elk dier schepen van toepassing is.

Anderzijds werd het begrip « bijzondere reis », dat in artikel 3, § 1, 2^o voorkomt, met opzet niet gedefinieerd.

De draagwijdte ervan moet overgelaten worden aan de uitvoerende organen. Ieder vaartuig dat niet onder de definitie van artikel 1, 3^o van het wetsontwerp valt, kan het voorwerp vormen van een « bijzondere reis » in de zin van kwestieus lid en de districtshoofden van de dienst van zeevaartinspectie zullen onder hun verantwoordelijkheid moeten nagaan of al dan niet de geplande afvaart van een vaartuig als een begin van een bijzondere reis moet beschouwd worden.

Verder werd in artikel 17 niet nader gepreciseerd aan wie de beslissing, waarbij een certificaat of een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip of vaartuig in de voorgeschreven voorwaarden wordt opgehouden dient betekend te worden. De voorgestelde formule laat een ruimere toepassing ervan open. Niet alleen kunnen de aanvrager van het certificaat of de kapitein of de eigenaar in aanmerking komen, doch ook andere officiële instanties of tussenpersonen van voornoemde personen.

Enfin, le Gouvernement pense qu'une modification éventuelle de l'article 614, 8° du Code judiciaire ne peut faire l'objet d'une disposition du présent projet de loi.

Le Ministre des Communications,
A. BERTRAND.

Tenslotte meent de Regering dat een eventuele wijziging van artikel 614, 8° van het Gerechtelijk Wetboek niet het voorwerp kan vormen van een bepaling van onderhavig wetsontwerp.

De Minister van Verkeerswezen,
A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 28 juillet 1970, d'une demande d'avis sur un projet de loi « sur la sécurité des navires », a donné le 23 novembre 1970 l'avis suivant :

Article 1.

Cet article, qui ne comprend que des définitions, devrait faire l'objet d'un chapitre.

Au 3°, alinéa 2, le mot « bâtiment » — qui est aussi employé dans d'autres articles, notamment à l'article 3, § 2 — n'est pas défini. Selon le fonctionnaire délégué, ce mot doit s'entendre dans son sens le plus large et désigne pratiquement tout engin susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau. Il s'indiquerait que la notion de bâtiment soit précisée dans l'article 1^{er} ou, à tout le moins, dans l'exposé des motifs.

..

En vertu de l'article 2, § 1^{er}, du projet, tout navire doit être en état de sécurité, ce qui signifie que sont seuls soumis à cette obligation les « navires », ce terme devant être entendu au sens de l'article 1^{er}, 3°, qui en donne la définition.

Or, ne constituent pas des navires le bâtiment de plaisance dont il est question à l'article 1^{er}, 4°, puisqu'il fait l'objet d'une définition différente de celle du navire, ni non plus le bâtiment loué faisant de la navigation de plaisance ou qui y est destiné, puisque l'article 1^{er}, 3°, ne l'assimile pas à un navire.

Il faudrait logiquement conclure de ces prémisses que le bâtiment qui ne constitue pas un navire ou qui ne lui est pas assimilé ne devra pas répondre aux conditions de sécurité prévues par la loi en projet.

Si telle n'était pas l'intention du Gouvernement, les textes devraient être modifiés.

..

Aux 4° et 5° de l'article 1^{er}, les définitions du bâtiment de plaisance et des eaux maritimes belges se réfèrent à des définitions données dans des arrêtés royaux déterminés. Afin d'éviter toute difficulté dans l'hypothèse où ces arrêtés royaux seraient modifiés, la rédaction suivante est proposée :

« 4° « bâtiment de plaisance » : le bâtiment défini par le Roi pour l'application de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer;

» 5° « eaux maritimes belges » : la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur, le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges, telles que les limites en sont fixées par le Roi ».

Article 2.

Le § 1^{er} établit le principe qui est à la base de la loi : tout navire doit être en état de sécurité. La règle est applicable tant aux navires belges qu'aux navires étrangers qui prennent la mer à partir d'un port belge ou qui naviguent dans les eaux maritimes belges. Le § 1^{er} devrait donc commencer comme suit : « Aucun navire belge ou étranger ne peut prendre la mer... ».

En ce qui concerne les navires belges, l'état de sécurité est constaté (article 2, § 2) par un certificat de navigabilité (ou par un certificat

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 28^e juli 1970 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « op de veiligheid der schepen », heeft de 23^e november 1970 het volgend advies gegeven :

Artikel 1.

Dit artikel geeft alleen begripsomschrijvingen. Het zou een afzonderlijk hoofdstuk moeten vormen.

Onder 3°, tweede lid, is de term « vaartuig » — die ook in andere artikelen voorkomt, onder meer in artikel 3, § 2 — niet omschreven. Volgens de gemachtigde ambtenaar moet hij in zijn ruimste betekenis worden verstaan, en is er praktisch elk tuig mee bedoeld dat als vervoermiddel te water kan worden gebruikt. Het begrip « vaartuig » zou in artikel 1 of althans in de memorie van toelichting omschreven moeten worden.

..

Krachtens artikel 2, § 1, van het ontwerp moet elk schip « in staat van veiligheid » zijn. Die verplichting geldt dus alleen voor « schepen », te verstaan volgens de definitie onder artikel 1, 3°.

« Schepen » zijn niet : pleziervaartuigen als bedoeld in artikel 1, 4°, waar immers een andere begripsomschrijving is gegeven dan voor « schip », en evenmin verhuurde vaartuigen die « aan pleziervaart doen of hiertoe bestemd zijn », en die door artikel 1, 3°, niet met schepen gelijkgesteld worden.

De voor de hand liggende conclusie is dat een vaartuig dat geen schip is of er niet mee gelijkgesteld wordt, niet moet voldoen aan de in het ontwerp gestelde veiligheidseisen.

Mocht de Regering het niet zo bedoelen, dan dienen de teksten gewijzigd te worden.

..

Onder 4° en 5° van artikel 1 verwijzen de definities van « plezier-vaartuigen » en van « Belgische zeewateren » naar definities die in welbepaalde koninklijke besluiten zijn gegeven. Om moeilijkheden bij eventuele wijziging van die besluiten te ondervangen, wordt voorgesteld de tekst als volgt te redigeren :

« 4° « pleziervaartuig » : het vaartuig zoals het door de Koning omschreven is voor de toepassing van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;

» 5° « Belgische zeewateren » : de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen Zeebrugge-Bruges en Oostende-Bruges, zoals de grenzen ervan door de Koning zijn vastgesteld ».

Artikel 2.

Paragraaf 1 stelt het beginsel dat aan de wet ten grondslag ligt : elk schip moet in staat van veiligheid zijn. De regel geldt zowel voor Belgische schepen als voor vreemde schepen die « van uit een Belgische haven zee kiezen of in de Belgische zeewateren varen ». De paragraaf zou dan ook als volgt moeten beginnen : « Geen Belgisch of vreemd schip mag van uit... ».

Voor Belgische schepen blijkt de staat van veiligheid (artikel 2, § 2) uit een certificaat van deugdelijkheid (of uit een voorlopig certificaat

provisoire de navigabilité) dont la délivrance est subordonnée au respect des conditions fixées par le Roi en vertu de l'article 4, et par des certificats internationaux déterminés par le Roi (article 9, 1^o). Le § 2 de l'article 2 devrait commencer par les mots : « Sous réserve des dispositions... ».

L'article 2 ne contient aucune disposition relative aux navires étrangers; il devrait être complété par un paragraphe 3 disposant que l'état de sécurité des navires étrangers est constaté conformément aux conventions internationales et par un paragraphe 4 réglant la situation des navires étrangers qui ne sont pas soumis aux règles de sécurité prévues par les conventions internationales.

A cet égard, il faut observer que tous les navires ne tombent pas nécessairement sous l'application des conventions internationales en la matière. C'est ainsi que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 17 juin 1960 et approuvée par la loi du 21 janvier 1966, qui prévoit la délivrance et les conditions de délivrance des certificats internationaux, n'est, notamment, pas applicable aux navires à passagers qui transportent moins de douze passagers (Règle 2, f), ni aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute (Règle 3). Pour les navires étrangers auxquels la convention précitée ne s'applique pas, la référence à des certificats internationaux pour apprécier l'état de sécurité de ces navires est donc inadéquate.

Par ailleurs, il faut tenir compte des navires des Etats étrangers qui ne sont pas parties aux Conventions internationales. L'article 30 du projet prévoit ce cas et prend la loi étrangère comme règle, sous condition de réciprocité. Mais qu'en est-il lorsqu'il n'y a pas de réciprocité ?

Article 3.

Cet article établit un régime spécial pour les navires belges naviguant exclusivement le long d'une côte (§ 1^{er}), pour les bâtiments destinés à un voyage spécial (§ 2) et pour les bâtiments transportant habituellement dans les eaux maritimes belges plus de six personnes moyennant paiement (§ 3).

§ 1^{er}. L'alinéa 1^{er} est inutile et peut être omis.

Afin de distinguer le certificat de navigabilité exigé des bâtiments qui ne naviguent que le long des côtes, du certificat de navigabilité exigé de tous les navires, il est proposé d'employer l'expression « certificat de navigabilité côtière ».

Par ailleurs, le texte devrait faire ressortir que le régime spécial n'est applicable qu'aux navires belges faisant exclusivement de la navigation de long d'une côte.

§ 2. La notion de voyage spécial manque de précision. Selon le fonctionnaire délégué, l'appréciation du caractère spécial du voyage appartient au chef de district du service de l'inspection maritime ou, le cas échéant, au fonctionnaire consulaire belge. Serait un voyage spécial le voyage fait par un navire qui transporterait des marchandises pour lesquelles il ne serait pas conçu, si ce transport était de nature à avoir une influence sur les conditions de sécurité du navire. L'acheminement d'une grue flottante, d'un derrick flottant pourrait aussi constituer un voyage spécial.

La méconnaissance des dispositions de la loi en projet étant sanctionnée pénalement, l'expression « voyage spécial », qui n'est pas utilisée en l'espèce dans son sens normal, devrait faire l'objet d'une définition dans l'article 1^{er}.

§ 3. Les bâtiments visés par cette disposition sont ceux qui font habituellement le transport rémunéré de personnes dans les eaux maritimes belges, c'est-à-dire dans la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur, le canal Gand-Terneuzen, le port de Gand et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges. La loi en projet leur est applicable, sauf les articles 1^{er}, 3, 6, 7, 9, 10, § 1^{er}, et 12.

Il y a une contradiction à rendre applicable à ces bâtiments l'article 2 du projet — qui prévoit, notamment, l'obligation d'être en possession de certificats internationaux — et à les faire échapper à l'application de l'article 9 qui concerne ces mêmes certificats et auquel l'article 2 fait référence.

Par ailleurs, le bâtiment qui fait, dans la mer territoriale, le transport rémunéré de personnes est un navire au sens de la loi en projet, en vertu de la définition donnée dans l'article 1^{er}, 3^o. Ce navire est-il soumis à l'article 2, § 2, ou à l'article 3, § 3 ? Devra-t-il, ou non, être en possession de certificats internationaux ? En toute hypothèse, la rédaction du § 3 : « Est assimilé à un navire... » est inadéquate.

Il conviendrait, en conséquence, que l'article 3, § 3, soit entièrement revu.

..

La rédaction suivante est proposée pour l'article 3 du projet :

« Article 3. — § 1^{er}. Sont soumis à un régime spécial :

» 1^o les navires belges naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte.

van deugdelijkheid) dat wordt afgegeven onder de voorwaarden welke de Koning bepaalt krachtens artikel 4, en uit door de Koning bepaalde internationale certificaten (artikel 9, 1^o). Paragraaf 2 van artikel 2 zou als volgt moeten beginnen : « Behoudens het bepaalde in... ».

In artikel 2 staat geen bepaling betreffende vreemde schepen; in een toe te voegen paragraaf 3 zou gezegd moeten worden, dat de staat van veiligheid van vreemde schepen wordt vastgesteld overeenkomstig de internationale overeenkomsten, terwijl een paragraaf 4 de toestand zou moeten regelen van de vreemde schepen die niet onder de veiligheidsvoorschriften van de internationale overeenkomsten vallen.

Op te merken valt, dat niet alle schepen noodzakelijk onder toepassing van de ter zake bestaande internationale overeenkomsten vallen. Zo is het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, ondertekend op 17 juni 1960 te Londen, en goedgekeurd bij de wet van 21 januari 1966, hetwelk voorziet in de afgifte en de voorwaarden voor afgifte van de internationale certificaten, onder meer niet van toepassing op passagiersschepen die minder dan twaalf passagiers vervoeren (Voorschrift 2, f), en evenmin op vrachtschepen met een bruto-inhoud van minder dan 500 ton (Voorschrift 3). Ten aanzien van vreemde schepen waarvoor dat Verdrag niet geldt, is de verwijzing naar internationale certificaten dus niet dienstig voor een oordeel over de staat van veiligheid.

Ook moet rekening worden gehouden met schepen van vreemde Staten die geen partij zijn bij internationale overeenkomsten. Artikel 30 van het ontwerp voorziet in dat geval en neemt de vreemde wet als regel, op voorwaarde van wederkerigheid. Maar wat als er geen wederkerigheid is ?

Artikel 3.

Dit artikel stelt een bijzondere regeling in voor Belgische schepen die uitsluitend « langsheen een kust » varen (§ 1), voor vaartuigen die « bestemd zijn om een bijzondere reis te ondernemen » (§ 2) en voor vaartuigen die « gewoonlijk in de Belgische zeevateren meer dan 6 personen tegen betaling » vervoeren (§ 3).

§ 1. Het eerste lid kan als overbodig vervallen.

Ten einde het certificaat van deugdelijkheid voor vaartuigen die alleen aan kustvaart doen, te onderscheiden van het certificaat dat van alle schepen wordt geëist, stelt de Raad van State voor te werken met de term « certificaat van deugdelijkheid voor kustvaart ».

Uit de tekst zou moeten blijken dat de bijzondere regeling alleen geldt voor Belgische schepen die uitsluitend langs een kust varen.

§ 2. Het begrip « bijzondere reis » is te vaag. Volgens de gemachtigde ambtenaar dient het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar uit te maken of het al dan niet om een « bijzondere reis » gaat. Bijzonder zou zijn de reis van een schip dat goederen vervoert waarvoor het eigenlijk niet gemaakt is, als dat vervoer een terugslag kan hebben op de staat van veiligheid van het schip. Ook het vervoeren van een drijvende kraan, of een drijvende boortoren zou een reis « bijzonder » kunnen maken.

Overtreding van het bepaalde in de wet wordt gestraft. Daarom zou de term « bijzondere reis », die hier niet in zijn gewone betekenis gebruikt is, in artikel 1 moeten worden omschreven.

§ 3. Deze bepaling slaat op vaartuigen die gewoonlijk en tegen betaling personen vervoeren in de Belgische zeevateren, met andere woorden in de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge. Voor die vaartuigen is de ontwerp-wet van toepassing, op de artikelen 1, 3, 6, 7, 9, 10, § 1, en 12 na.

Het gaat niet aan, op die vaartuigen wel toepassing te maken van artikel 2 van het ontwerp — hetwelk onder meer internationale certificaten eist — en niet van artikel 9, dat op dezelfde certificaten betrekking heeft en waarnaar artikel 2 verwijst.

Voorts is het vaartuig dat in de territoriale zee tegen betaling personen vervoert, een schip in de zin van de ontwerp-wet, en wel op grond van de definitie onder artikel 1, 3^o. Valt het onder toepassing van artikel 2, § 2, of van artikel 3, § 3 ? Moet het al dan niet in het bezit zijn van internationale certificaten ? In ieder geval is § 3 : « Wordt ... met een schip gelijkgesteld » niet geredigeerd zoals het hoort.

Artikel 3, § 3, dient dan ook geheel te worden herzien.

..

Voorgesteld wordt, artikel 3 van het ontwerp als volgt te lezen :

« Artikel 3. — § 1. Onder een bijzondere regeling vallen :

» 1^o Belgische schepen die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs een kust varen.

» Ces navires doivent être munis d'un certificat de navigabilité côtière qui n'est valable que pour la zone qui y est indiquée.

» Le certificat est délivré et la durée de sa validité est éventuellement prorogée conformément à l'article 5, § 3, par le chef de district du service de l'inspection maritime.

» Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le chef de district du service de l'inspection maritime détermine les limites d'une zone de navigation restreinte;

» 2° Les bâtiments belges, autres que les bâtiments de plaisance, qui entreprennent un voyage spécial.

» Ces bâtiments doivent être munis d'une autorisation de départ délivrée pour la durée et aux conditions fixées par le chef de district du service de l'inspection maritime et, à l'étranger, par un fonctionnaire consulaire belge.

» L'autorisation de départ n'est délivrée que si le voyage spécial ne présente aucun inconvénient pour la sécurité des personnes embarquées.

» A l'étranger, l'autorisation de départ n'est donnée que sur rapport favorable de trois experts de sociétés de classification reconnues, désignés par le fonctionnaire consulaire belge. Une copie de l'autorisation et du rapport est transmise au chef de district du service de l'inspection maritime.

» 3° ... (voir l'observation au sujet de l'article 3, § 3, du projet)...

» § 2. Sont exclus de l'application de la présente loi, les bâtiments affectés aux amusements de plage, sauf si ces bâtiments possèdent un équipage et se livrent à des opérations lucratives.

» § 3. Le Roi peut rendre la présente loi applicable, en tout ou en partie, aux bâtiments ou engins qui ne tombent pas sous l'application de l'article 3, § 1^{er}, 3°, et § 2. »

Article 4.

La rédaction suivante est proposée pour le 3°, compte tenu du texte proposé pour l'article 3 :

« 3° la mesure dans laquelle les navires et les bâtiments visés à l'article 3, 1° et 3°, doivent satisfaire aux dispositions prises en vertu du 1° du présent article, ainsi que les attributions des chefs de district en la matière. »

Article 5.

La rédaction suivante est proposée pour le § 1^{er} :

« § 1^{er}. Le certificat de navigabilité est délivré par le service de l'inspection maritime et, dans les cas prévus aux articles 6 et 7, par un fonctionnaire consulaire belge.

» Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci. »

..

L'article 6 traitant du certificat provisoire de navigabilité, il vaudrait mieux ajouter un § 4 à cet article, qui reprendrait la matière du § 2 de l'article 5 relative au certificat provisoire. En conséquence, le texte suivant est proposé pour le § 2 de l'article 5 :

« § 2. Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le certificat de navigabilité est délivré ainsi que la teneur et la durée de validité de celui-ci. »

..

Le § 3 pourrait être rédigé en ces termes :

« § 3. Le certificat de navigabilité peut faire l'objet d'une seule prorogation d'une durée maximum d'un mois. Cette prorogation est accordée soit par le chef de district du service de l'inspection maritime, soit par un fonctionnaire consulaire belge.

» Mention de la prorogation est faite sur le certificat par le fonctionnaire compétent. »

Article 6.

Le § 3 pourrait être rédigé comme suit :

« § 3. Une copie des certificats provisoires de navigabilité et des rapports des experts ou des certificats étrangers nationaux ou interna-

» Die schepen moeten voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid voor kustvaart dat alleen voor het daarop vermelde gebied geldig is.

» Het certificaat wordt afgegeven en de geldigheidsduur ervan wordt eventueel verlengd overeenkomstig artikel 5, § 3, door het districtshoofd van de dienst zeevaartsinspectie.

» De Koning stelt de voorwaarden vast waaronder het districtshoofd van de dienst zeevaartsinspectie de grenzen van een beperkt vaargebied bepaalt.

» 2° Belgische vaartuigen, met uitsluiting van pleziervaartuigen, die een bijzondere reis ondernemen.

» Die vaartuigen moeten voorzien zijn van een afvaartvergunning die wordt afgegeven voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door het districtshoofd van de dienst zeevaartsinspectie en, in het buitenland, door een Belgisch consulaire ambtenaar.

» De afvaartvergunning wordt alleen afgegeven als de bijzondere reis geen gevaar oplevert voor de veiligheid van opvarenden.

» In het buitenland wordt de afvaartvergunning alleen verleend op gunstig verslag van drie door de Belgische consulaire ambtenaar aangewezen deskundigen van erkende classificatiemaatschappijen. Een afschrift van vergunning en verslag wordt bezorgd aan het districtshoofd van de dienst zeevaartsinspectie.

» 3° ... (zie de opmerking betreffende artikel 3, § 3, van het ontwerp)...

» § 2. Deze wet is van toepassing op vaartuigen voor strandvermaak, tenzij deze een bemanning hebben en winstgevend verrichtingen doen.

» § 3. De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op vaartuigen of tuigen waarop artikel 3, § 1, 3°, en § 2 geen toepassing vindt. »

Artikel 4.

Men leze dit artikel als volgt, met inachtneming, voor 3°, van de voor artikel 3 voorgestelde tekst :

« Artikel 4. — De Koning bepaalt :

» 1° op de grondslag van de dienst en de vaart waartoe het is bestemd, de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen...;

» 2° de voorwaarden waaronder de districtshoofden van de dienst zeevaartsinspectie in bijzondere gevallen vrijstelling kunnen verlenen van een of meer bepalingen...;

» 3° de mate waarin de in artikel 3, 1° en 3°, bedoelde schepen en vaartuigen de krachtens 1° van dit artikel genomen maatregelen moeten nakomen, alsook de bevoegdheden welke de districtshoofden ter zake hebben;

» 4° de verplichtingen van kapiteins, van andere opvarenden en van eigenaars... »

Artikel 5.

Voorgesteld wordt, § 1 als volgt te redigeren :

« § 1. Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de dienst zeevaartsinspectie en, in de gevallen bedoeld in de artikelen 6 en 7, door een Belgisch consulaire ambtenaar.

» Het certificaat stelt vast, tot het tegenbewijs geleverd is, dat het schip in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van de wet en van de besluiten tot uitvoering ervan. »

..

Wat nu in § 2 van artikel 5 over het voorlopig certificaat van deugdelijkheid gezegd wordt, kan beter onder een § 4 worden toegevoegd aan artikel 6, dat immers over dat certificaat handelt. Derhalve wordt voorgesteld, § 2 van artikel 5 als volgt te redigeren :

« § 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven, alsook de inhoud en de geldigheidsduur ervan. »

..

Paragraaf 3 kan als volgt worden gelezen :

« § 3. Het certificaat van deugdelijkheid mag eenmaal voor ten hoogste een maand verlengd worden. Die verlenging wordt toegestaan hetzij door het districtshoofd van de dienst zeevaartsinspectie, hetzij door een Belgisch consulaire ambtenaar.

» Van de verlenging wordt door de bevoegde ambtenaar melding gemaakt op het certificaat. »

Artikel 6.

Paragraaf 3 leze men als volgt :

« § 3. Een afschrift van de voorlopige certificaten van deugdelijkheid en van de verslagen van deskundigen of van de nationale of inter-

tionaux, sur le vu desquels le certificat provisoire a été délivré, est expédiée sans délai... (comme au projet) ... »

♦♦

Compte tenu de l'observation faite à propos de l'article 5, § 2, l'article 6 devrait être complété par un § 4 rédigé en ces termes :

« § 4. La validité du certificat provisoire de navigabilité expire en tous cas à l'arrivée du navire en Belgique ou, pour les navires visés à l'article 7, à l'arrivée du navire dans le port où celui-ci relâche le plus fréquemment, s'il y arrive avant d'atteindre un port belge. »

Article 7.

Au § 1^{er}, les mots « par le fonctionnaire consulaire belge dans le ressort duquel... » devraient être remplacés par « par le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel... ».

Le § 3 pourrait être rédigé comme suit :

« § 3. L'article 6, § 3, est applicable lors de la délivrance des certificats prévus au présent article. »

Article 8.

La seconde phrase de l'alinéa 2 du § 1^{er} pourrait être remplacée par la phrase suivante :

« Toutefois, l'intervention d'un seul expert est suffisante si le capitaine ou l'autre représentant du propriétaire prouve qu'il était dans l'impossibilité d'en désigner trois. »

Le même alinéa 2 emploie l'expression : « Lorsqu'à l'étranger il n'existe pas de fonctionnaire consulaire belge sur les lieux... ».

Le § 2 de l'article emploie des expressions différentes. A l'alinéa 2 de ce paragraphe, il est question du « capitaine qui entre en contact avec le fonctionnaire consulaire belge ou, à défaut de ce dernier avec... » et, à l'alinéa 3, de « personnes disponibles ».

Il serait souhaitable d'unifier la terminologie en la matière et de préciser le sens de l'expression choisie.

Article 9.

Au 2^o, il serait préférable de remplacer les mots « acceptées par la Belgique » par « auxquelles la Belgique est Partie ».

Article 10.

Au § 3, l'alinéa 2 devrait être rédigé de la manière suivante :

« La même dispense peut être accordée quand les certificats sont délivrés par un service public compétent étranger. »

L'alinéa 3 du même paragraphe devrait être rédigé de manière plus correcte.

Au § 4, les mots « détermine quels sont » devraient être remplacés par « désigne ».

Article 11.

Il serait préférable de rédiger comme suit les deux derniers alinéas du § 1^{er} :

« Il veille au respect des conventions internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, auxquelles la Belgique est Partie.

» Cette surveillance doit s'exercer, dans la mesure du possible, sans gêner l'exploitation commerciale des navires. »

Au § 2, le mot « également » doit être omis. Il en est de même au § 3 des mots « En outre ».

Il est proposé de rédiger comme suit l'alinéa 1^{er} du § 4 :

« Le Roi fixe les attributions des commissaires maritimes et des fonctionnaires consulaires belges relatives au contrôle des équipages à bord des navires et à la possession des certificats d'aptitude physique, brevets, licences ou autres attestations requises, ainsi que les attributions des commissaires maritimes relatives au contrôle du nombre de passagers embarqués et du franc-bord des navires. »

Article 12.

La subdivision en paragraphes peut être supprimée.

nationale buitenlandse certificaten op overlegging waarvan het voorlopig certificaat is afgegeven, wordt onverwijld aan het districtshoofd van de dienst zeevaartspectie gezonden. Deze mag nagaan of de voorwaarden voor de afgifte van het certificaat in acht zijn genomen. »

♦♦

Met inachtneming van hetgeen bij artikel 5, § 2, is opgemerkt, zou artikel 6 moeten worden aangevuld met een § 4, luidend als volgt :

« § 4. De geldigheid van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid verstrijkt in ieder geval bij aankomst van het schip in België of, voor de schepen bedoeld in artikel 7, bij aankomst van het schip in de haven welke het meestal aandoet, indien het daar aankomt vóór het een Belgische haven bereikt. »

Artikel 7.

In § 1 vervange men de woorden « door de Belgische consulaire ambtenaar, in wiens ressort... » door « door de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post in het ressort waarvan... ».

Paragraaf 3 kan als volgt worden geredigeerd :

« § 3. Artikel 6, § 3, is van toepassing bij afgifte van in dit artikel bedoelde certificaten. »

Artikel 8.

De tweede volzin van het tweede lid van § 1 kan als volgt worden vervangen :

« Met het optreden van één deskundige kan echter worden volstaan indien de kapitein of de andere vertegenwoordiger van de eigenaar bewijst dat hij er onmogelijk drie kon aanwijzen. »

Hetzelfde tweede lid werkt met de termen : « In het buitenland, als er ter plaatse geen Belgische consulaire ambtenaar aanwezig is... ».

Paragraaf 2 van het artikel gebruikt andere bewoordingen. In het tweede lid van die paragraaf is sprake van « de kapitein die in verbinding treedt met de Belgische consulaire ambtenaar of, bij gebreke van deze, met ... », en in het derde lid van « beschikbare personen ».

Het is wenselijk dat eenheid wordt gebracht in de terminologie en dat de betekenis van de gekozen term wordt omschreven.

Artikel 9.

De tekst onder 2^o kan beter als volgt worden gelezen :

« 2^o de voorwaarden waaronder internationale certificaten aan vreemde schepen worden afgegeven overeenkomstig internationale verdragen waarbij België partij is. »

Artikel 10.

In § 3 zou het tweede lid als volgt moeten worden gelezen :

« Dezelfde vrijstelling kan worden verleend wanneer de certificaten worden afgegeven door een bevoegde buitenlandse openbare dienst. »

Het derde lid van § 3 behoeft een correctere lezing.

In § 4 leze men : « ... wijst de classificatiemaatschappijen en de bevoegde buitenlandse openbare diensten aan waarvan de certificaten kunnen worden aanvaard onder de voorwaarden die hij vaststelt ».

Artikel 11.

De laatste twee alinea's van § 1 leze men bij voorkeur als volgt :

« Hij ziet toe dat de internationale verdragen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee en betreffende de uitwatering van schepen, waarbij België partij is, worden nageleefd.

» Dat toezicht moet zoveel mogelijk geschieden zonder dat de handels-exploitatie van de schepen wordt belemmerd. »

In § 2 en in § 3 schrappie men « eveneens ».

Voorgesteld wordt, het eerste lid van § 4 als volgt te redigeren :

« De Koning bepaalt de bevoegdheden van waterschouten en Belgische consulaire ambtenaren inzake controle van bemanningen aan boord van schepen en het bezit van certificaten van lichamelijke geschiktheid, brevetten, vergunningen of andere vereiste getuigschriften, alsook de bevoegdheden van waterschouten inzake controle van het aantal opvarenden en van de uitwatering van schepen. »

Artikel 12.

De onderverdeling in paragrafen kan vervallen.

Article 13.

L'article 18 de la loi en projet rend l'article 13 applicable aux experts désignés par le fonctionnaire consulaire belge. Il serait plus simple de désigner directement les experts dans l'article 13.

Il est, en conséquence, proposé de rédiger comme suit le début du § 1^{er} :

« Les fonctionnaires du service de l'inspection maritime, les fonctionnaires consulaires belges et les experts qu'ils désignent... », et au § 2, de remplacer les mots « aux fonctionnaires visés au présent article » par « aux fonctionnaires et experts visés au § 1^{er} ».

Article 14.

L'alinéa 4 du § 1^{er} doit se lire :

« Le chef de district..., s'il existe des présomptions... ou de ses passagers est compromise. »

Au dernier alinéa du § 1^{er}, il faut lire : « ... qui procède à l'arrêt ou à la libération... ».

Article 15.

La référence à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 4, est inexacte. Il s'agit de l'article 3, § 2, alinéa 4.

Compte tenu de la rédaction proposée pour l'article 3, le début de l'article 15 devrait être rédigé comme suit :

« Sauf dans les cas prévus à l'article 3, § 1^{er}, 2^o, dernier alinéa... ».

Article 17.

L'article 18 de la loi en projet rend l'article 17 applicable au fonctionnaire consulaire belge. Il serait plus simple de mentionner ce fonctionnaire dans l'article 17.

Par ailleurs, l'article 17 devrait préciser à qui la copie du procès-verbal doit être notifiée, compte tenu de l'article 19, alinéa 2.

La rédaction suivante est proposée pour l'article 17 :

« Article 17. — En cas de refus d'un certificat ou d'une autorisation de départ, ou en cas d'arrêt d'un navire ou d'un bâtiment en vertu de l'article 14, le service de l'inspection maritime ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures, à... » (voir l'observation qui précède).

Article 18.

Les modifications proposées aux articles 13 et 17 rendent l'article 18 inutile.

Si ces modifications sont retenues, l'article 18 pourrait reprendre la disposition qui fait l'objet de l'article 32, sous la forme suivante :

« Article 18. — Le Roi organise le service de l'inspection maritime. »

Article 19.

Il est proposé de rédiger l'alinéa 3 comme suit :

« L'appel est porté devant le conseil d'enquête maritime par une requête adressée au président et contenant un exposé des moyens invoqués. »

..

Le projet est muet en ce qui concerne les recours qui pourraient être dirigés contre les décisions du conseil d'enquête maritime statuant en appel des décisions prises par le service d'inspection maritime ou le consul de Belgique (article 9 de la loi du 30 juillet 1926).

L'article 40 de cette dernière loi ne prévoit de recours en cassation que contre les décisions rendues par le conseil d'enquête maritime dans les matières prévues aux articles 3, 4 et 7, soit en matière disciplinaire et en matière de constatation d'aptitude physique.

Depuis la loi du 23 décembre 1946, il y a lieu de considérer que les recours contre les décisions du Conseil d'enquête maritime en d'autres matières relèvent de la compétence du Conseil d'Etat. Toutefois, le Code judiciaire en son article 614, 8^o, dispose que la Cour de cassation statue sur les demandes en cassation des décisions du conseil d'enquête maritime.

Artikel 13.

Artikel 18 van de ontwerp-wet verklaart artikel 13 toepasselijk op deskundigen die door de Belgische consulaire ambtenaar worden aangewezen. Het ligt meer voor de hand, de deskundigen direct in artikel 13 te vermelden.

Derhalve wordt voorgesteld het begin van § 1 als volgt te redigeren :

« De ambtenaren van de dienst zeevaartsinspectie, de Belgische consulaire ambtenaren en de door hen aangewezen deskundigen... », en in § 2 de woorden « de in dit artikel bedoelde ambtenaren » te vervangen door « de in § 1 bedoelde ambtenaren en deskundigen ».

Artikel 14.

Het vierde lid van § 1 moet als volgt worden gelezen :

« Het districtshoofd van de dienst zeevaartsinspectie of zijn gemachtigde..., elk vaartuig dat geen schip is, te doen ophouden indien ernstige vermoedens bestaan dat er gevaar kan zijn voor vaartuig, bemanning of passagiers. »

Het laatste lid van § 1 leze men als volgt :

« Van de ter zake genomen beslissingen wordt kennis gegeven aan de waterschout, die het schip of vaartuig ophoudt of vrijlaat. »

Artikel 15.

De verwijzing naar artikel 3, § 1, vierde lid, is onjuist. Het betreft artikel 3, § 2, vierde lid.

Met inachtneming van de tekst die voor artikel 3 is voorgesteld, zou artikel 15 als volgt moeten beginnen :

« Behoudens in de gevallen bepaald in artikel 3, § 1, 2^o, laatste lid, ... ».

Artikel 17.

Artikel 18 van de ontwerp-wet verklaart artikel 17 toepasselijk op de Belgische consulaire ambtenaar. Het ligt meer voor de hand die ambtenaar in artikel 17 te vermelden.

Ook zou artikel 17 moeten bepalen aan wie kennis moet worden gegeven van het afschrift van het proces-verbaal, gelet op artikel 19, tweede lid.

Voorgesteld wordt, artikel 17 als volgt te redigeren :

« Artikel 17. — Wanneer een certificaat of een afvaartvergunning wordt geweigerd, of wanneer een schip of vaartuig krachtens artikel 14 wordt opgehouden, maakt de dienst zeevaartsinspectie of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar een met redenen omkleed proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren wordt toegezonden aan ... » (zie de opmerking hierboven).

Artikel 18.

De wijzigingen die voorgesteld zijn voor de artikelen 13 en 17 maken artikel 18 overbodig.

Worden die wijzigingen aangenomen, dan kan artikel 18 dienen voor de bepaling die in artikel 32 van het ontwerp staat :

« Artikel 18. — De Koning organiseert de dienst zeevaartsinspectie. »

Artikel 19.

Het derde lid leze men als volgt :

« Hoger beroep wordt bij de Onderzoeksraad voor de scheepvaart ingesteld bij een aan de voorzitter gericht verzoekschrift waarin de middelen worden uiteengezet. »

..

Het ontwerp zegt niets over voorzieningen die mochten worden ingesteld tegen beslissingen van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart, uitspraak doende in hoger beroep van de beslissingen van de dienst zeevaartsinspectie of van de Belgische consul (artikel 9 van de wet van 30 juli 1926).

Volgens artikel 40 van laatstgenoemde wet is cassatieberoep alleen mogelijk tegen beslissingen, door de Onderzoeksraad voor de scheepvaart gewezen in aangelegenheden als bedoeld in de artikelen 3, 4 en 7, met name in tuchtzaken en inzake vaststelling van lichamelijke ongeschiktheid.

Sedert de wet van 23 december 1946 moet beroep tegen beslissingen van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart in andere aangelegenheden worden geacht tot de bevoegdheid van de Raad van State te behoren. Artikel 614, 8^o, van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt nochtans dat het Hof van Cassatie uitspraak doet « over de voorziening in cassatie tegen de beslissingen van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart ».

Malgré la généralité de ces termes et compte tenu du fait que la loi du 10 octobre 1967 n'abroge pas expressément l'article 40 précité de la loi du 30 juillet 1926, il est permis de penser que le Code judiciaire n'a fait que rappeler la législation existante en sorte que la compétence de la Cour de cassation ne s'étendrait pas aux matières autres que celles qui sont visées aux articles 3, 4 et 7 précités (1).

En vue d'éviter toute contestation à cet égard, le Gouvernement aura à apprécier s'il ne conviendrait pas de rédiger l'article 614, 8°, du Code judiciaire comme suit :

« 8° des décisions du Conseil d'enquête maritime visées aux articles 3, 4 et 7 de la loi du 30 juillet 1926 instaurant un Conseil d'enquête maritime. »

Article 28.

La rédaction suivante est proposée :

« Article 28. — Sans préjudice des pouvoirs des commissaires maritimes et des autres officiers de police judiciaire, les fonctionnaires du service d'inspection maritime et les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, les infractions aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris pour son exécution. »

CHAPITRE VI.

L'intitulé devrait être rédigé en ces termes : « Dispositions spéciales concernant les navires battant pavillon étranger ». »

Article 30.

Les mots « qu'elle est reconnue » doivent être remplacés par « qu'elle soit reconnue ». Par ailleurs, le début de l'article doit se lire : « Lorsqu'un navire bat le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la convention... ou à la convention concernant... ».

Article 31.

Il serait préférable d'écrire : « Le Roi détermine... ».

Article 32.

Il a été proposé de transférer cet article dans l'article 18. Si cette proposition est retenue, le chapitre VIII pourrait être intitulé : « Dispositions modificatives et finales », et, par ailleurs, le numérotage des articles suivants devrait être modifié.

Article 33.

Il est proposé de rédiger cet article comme suit :

« Article 33. — Le Roi prend les mesures transitoires nécessaires. »

Article 34.

La rédaction suivante est proposée :

« Article 34. — Dans l'article 63 de la loi du 21 août 1879 contenant le livre II du Code de commerce, modifié par la loi du 25 août 1920, les mots « Le permis de navigation » sont remplacés par les mots « Le certificat de navigabilité ou le certificat provisoire de navigabilité et, le cas échéant, les certificats internationaux requis ». »

Article 36.

Cet article doit être rédigé de la manière suivante :

« Article 36. — La loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, modifiée par la loi du 30 juillet 1926, est abrogée. »

(1) Point de vue qui se trouve confirmé par le passage ci-après reproduit des travaux préparatoires de la loi du 10 octobre 1967 : « ... Les commissions ont complété les articles 610, 614 et 615 par le rappel de diverses dispositions constitutionnelles et légales existant à ce jour et déterminant la compétence de la Cour de cassation dans certaines matières fiscales et disciplinaires ou quant au jugement des Ministres » (Pas., 1967, Code judiciaire, p. 848).

Ondanks die algemene bewoordingen, en gelet op het feit dat de wet van 10 oktober 1967 het eerdervermelde artikel 40 van de wet van 30 juli 1926 niet uitdrukkelijk opheft, is de mening gewettigd dat het Gerechtelijk Wetboek alleen heeft herhaald wat de bestaande wetgeving is, zodat de bevoegdheid van het Hof van Cassatie niet meer zou omvatten dan de aangelegenheden die bedoeld zijn in de eerdervermelde artikelen 3, 4 en 7 (1).

Om betwisting dienaangaande te voorkomen oordele de Regering of artikel 614, 8°, van het Gerechtelijk Wetboek niet als volgt moet worden geredigeerd :

« 8° tegen beslissingen van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart, bedoeld in de artikelen 3, 4 en 7 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart. »

Artikel 28.

Voorgesteld wordt, het artikel als volgt te lezen :

« Artikel 28. — Onverminderd de bevoegdheid van waterschouten en andere officieren van gerechtelijke politie, zijn de ambtenaren van de dienst zeevaartinspectie en de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland gelast overtredingen van het bepaalde in deze wet en in de besluiten tot uitvoering ervan op te sporen en vast te stellen in processen-verbaal die bewijskracht hebben tot het tegenbewijs is geleverd. »

HOOFDSTUK VI.

Als opschrift leze men :

« Bijzondere bepalingen betreffende schepen varende onder vreemde vlag. »

Artikel 30.

Het artikel leze men als volgt :

« Artikel 30. — Ingeval een schip de vlag voert van een Staat die geen partij is bij het Internationaal Verdrag... of bij het Verdrag betreffende de uitwatering, wordt... op voorwaarde dat deze wet... toestaat en bij koninklijk besluit als gelijkwaardig met de Belgische wet wordt erkend. »

Artikel 31.

Men schrijve : « De Koning bepaalt... ».

Artikel 32.

Er is voorgesteld dit artikel onder te brengen in artikel 18. Als daarop wordt ingegaan, kan het opschrift van hoofdstuk VIII als volgt worden gelezen : « Wijzigings- en slotbepalingen ». De volgende artikelen moeten dan worden vernummerd.

Artikel 33.

Men leze :

« Artikel 33. — De Koning neemt de nodige overgangsmaatregelen. »

Artikel 34.

Voorgesteld wordt :

« Artikel 34. — In artikel 63 van de wet van 21 augustus 1879 houdende boek II van het Wetboek van koophandel, gewijzigd bij de wet van 25 augustus 1920, worden de woorden « De bewijzen van deugdelijkheid » vervangen door « Het certificaat van deugdelijkheid of het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en, in voorkomend geval, de vereiste internationale certificaten ». »

Artikel 36.

Dit artikel moet als volgt worden geredigeerd :

« Artikel 36. — De wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen, gewijzigd bij de wet van 30 juli 1926, wordt opgeheven. »

(1) Dit standpunt vindt bevestiging in de volgende passus uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 10 oktober 1967 : « ... de Commissies hebben de artikelen 610, 614 en 615 aangevuld met een herhaling van de verscheidene grondwettelijke en wetbepalingen die thans bestaan en die de bevoegdheid bepalen van het Hof van Cassatie in sommige fiscale en tuchtaangelegenheden of voor de berechting van ministers » (Gedr. St. Senaat, zitting 1964-1965, n° 170, blz. 104).

Observation finale.

Indépendamment des observations particulières faites au sujet de certaines dispositions du projet, le Conseil d'État constate que la rédaction de nombreuses autres dispositions laisse à désirer et devrait être revue. Il en est de même de l'exposé des motifs.

La chambre était composée de

MM. :

G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat, président*;
J. MASQUELIN,

Madame :

G. CISELET, *conseillers d'Etat*;

MM. :

P. DE VISSCHER,
M. VERSCHULDEN, *assesseurs de la section de législation*;
M. JACQUEMIJN, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut de l'auditeur général.

Le Greffier,

(s.) M. JACQUEMIJN.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

Pour expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 17 décembre 1970.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

Slotbepalingen.

Afgezien van de bijzondere opmerkingen die zijn gemaakt bij een aantal bepalingen van het ontwerp, constateert de Raad van State dat de redactie van veel andere bepalingen te wensen overlaat en herzien moet worden. Dit geldt ook voor de memorie van toelichting.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

G. VAN BUNNEN, *staatsraad, voorzitter*;
J. MASQUELIN,

Mevrouw :

G. CISELET, *staatsraden*;

de HH. :

P. DE VISSCHER,
M. VERSCHULDEN, *bijzitters van de afdeling wetgeving*;
M. JACQUEMIJN, *adjunct-greffier, greffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituu-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) M. JACQUEMIJN.

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

De 17^e december 1970.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communica-
tion,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de pré-
senter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet
de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I.

Définitions.

Article 1^{er}.

Pour l'application de la présente loi on entend par :

1° « capitaine » : toute personne chargée du commande-
ment d'un bâtiment ou qui le prend en fait, ainsi que toute
personne qui le remplace;

2° « propriétaire » : la personne qui possède le bâtiment
en propriété. Est assimilé au propriétaire, pour l'application
de la présente loi, l'armateur, l'affrèteur, l'exploitant ou la
personne qui a le bâtiment en possession;

3° « navire » : tout bâtiment faisant habituellement en
mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le
remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative
de navigation, ou qui y est destiné. Un bâtiment loué sous
une forme quelconque et faisant de la navigation de plai-
sance ou qui y est destiné n'est pas assimilé à un navire
pour l'application de la présente loi;

4° « bâtiment de plaisance » : le bâtiment défini par le
Roi pour l'application de l'article 21 de la loi du 13 avril
1965 sur les lettres de mer;

5° « eaux maritimes belges » : la mer territoriale, les
ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur telles que les
limites en sont fixées par le Roi, le canal Gand-Terneuzen,
le port de Gand et les canaux Zeebrugge-Bruges et
Ostende-Bruges.

CHAPITRE II.

Conditions de sécurité.

Art. 2.

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

§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 3, aucun
navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon belge s'il

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeers-
wezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Minister van Verkeerswezen is ermede gelast in
Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van
wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I.

Omschrijvingen.

Artikel 1.

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° « kapitein » : iedere persoon die belast is met de lei-
ding van een vaartuig of deze leiding in feite neemt, als-
mede elke persoon die hem vervangt;

2° « eigenaar » : de persoon die het vaartuig in eigen-
dom bezit. Wordt voor de toepassing van deze wet met
eigenaar gelijkgesteld : de reder, de scheepshuurder, de
exploitant of de persoon die het vaartuig in bezit heeft;

3° « schip » : het vaartuig dat gewoonlijk op zee per-
sonen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepver-
richtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende
verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd
is. Wordt voor de toepassing van deze wet niet als schip
beschouwd een vaartuig dat onder welke vorm ook in huur
wordt genomen en aan pleziervaart doet of hiertoe bestemd
is;

4° « pleziervaartuig » : het vaartuig zoals het door de
Koning omschreven is voor de toepassing van artikel 21
van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;

5° « Belgische zeewateren » : de territoriale zee, de
havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde zoals de gren-
zen ervan door de Koning zijn vastgesteld, het kanaal
Gent-Terneuzen, de haven van Gent en de kanalen
Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge.

HOOFDSTUK II.

Veiligheidsvoorwaarden.

Art. 2.

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

§ 2. Onverminderd het bepaalde in artikel 3, mag geen
schip onder Belgische vlag varen indien het niet voorzien

n'est muni du certificat en cours de validité visé à l'article 5 ou 6 ainsi que des certificats en cours de validité visés à l'article 9, 1°.

Art. 3.

§ 1. Sont soumis à un régime spécial :

1° Les navires belges naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte.

Ces navires doivent être munis d'un certificat de navigabilité pour navigation restreinte côtière qui n'est valable que pour la zone qui y est indiquée.

Le certificat est délivré et la durée de sa validité est éventuellement prorogée, conformément à l'article 5, § 3, par le chef de district du service de l'inspection maritime.

Sans préjudice des dispositions de l'article 4, le Roi fixe les conditions dans lesquelles le chef de district du service de l'inspection maritime détermine les limites d'une zone de navigation restreinte.

2° Les bâtiments, autres que les bâtiments de plaisance, qui entreprennent un voyage spécial.

Ces bâtiments doivent être munis d'une autorisation de départ délivrée pour la durée et aux conditions fixées par le chef de district du service de l'inspection maritime et, à l'étranger, par un fonctionnaire consulaire belge.

L'autorisation de départ n'est délivrée que si le voyage spécial ne présente aucun danger pour la sécurité des personnes embarquées.

A l'étranger, l'autorisation de départ n'est donné que sur rapport favorable de trois experts de sociétés de classification reconnues, désignés par le fonctionnaire consulaire belge. Une copie de l'autorisation et du rapport est transmise sans délai au chef de district du service de l'inspection maritime.

Les bâtiments ayant à bord une autorisation de départ ne doivent pas être munis d'un certificat de navigabilité.

3° Les bâtiments qui transportent habituellement dans les eaux maritimes belges, à l'exception de la mer territoriale belge, plus de six personnes moyennant paiement, ou qui y sont destinés.

Le Roi détermine dans quelle mesure les dispositions de la présente loi leur sont applicables et fixe les conditions à remplir pour être en état de sécurité.

§ 2. Sont exclus de l'application de la présente loi, les bâtiments affectés aux amusements de plage, sauf si ces bâtiments possèdent un équipage et se livrent à des opérations lucratives.

§ 3. Le Roi peut rendre la présente loi applicable, en tout ou en partie, aux bâtiments ou engins qui ne tombent pas sous l'application de l'article 3, § 1°, 3°, et § 2.

Art. 4.

Le Roi fixe :

1° en fonction du service et de la navigation auxquels un navire est destiné, les conditions dans lesquelles un navire doit se trouver pour être en état de sécurité, et notamment les prescriptions relatives :

- a) à la construction et l'état d'entretien de la coque;
- b) aux engins de sauvetage;
- c) aux agrès et appareils, aux objets d'armement et de rechange;

is van een in artikel 5 of 6 bedoeld geldig certificaat en van de in artikel 9, 1° bedoelde geldige certificaten.

Art. 3.

§ 1. Onder een bijzondere regeling vallen :

1° Belgische schepen die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs een kust varen.

Die schepen moeten voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid voor beperkte vaart langs de kust, dat alleen voor het daarop vermeld gebied geldig is.

Het certificaat wordt afgegeven en de geldigheidsduur ervan wordt eventueel verlengd overeenkomstig artikel 5, § 3, door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie.

Onverminderd het in artikel 4 bepaalde, stelt de Koning de voorwaarden vast waaronder het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie de grenzen van een beperkt vaargebied bepaalt.

2° Vaartuigen, met uitsluiting van pleziervaartuigen, die een bijzondere reis ondernemen.

Die vaartuigen moeten voorzien zijn van een toelating tot afvaart die wordt afgegeven voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie en, in het buitenland, door een Belgisch consulaire ambtenaar.

De toelating tot afvaart wordt alleen afgegeven als de bijzondere reis geen gevaar oplevert voor de veiligheid van opvarenden.

In het buitenland wordt de toelating tot afvaart alleen verleend op gunstig verslag van drie door de Belgische consulaire ambtenaar aangewezen deskundigen van erkende classificatiemaatschappijen. Een afschrift van de toelating en van het verslag wordt onverwijld bezorgd aan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie.

De vaartuigen welke de toelating tot afvaart aan boord hebben moeten niet voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid.

3° Vaartuigen die gewoonlijk in de Belgische zeewatertoren, met uitsluiting van de Belgische territoriale zee, meer dan zes personen tegen betaling vervoeren of bestemd zijn om dit te doen.

De Koning bepaalt in welke mate de bepalingen van deze wet erop toepasselijk zijn en welke voorwaarden zij moeten vervullen om in staat van veiligheid te zijn.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op vaartuigen voor strandvermaak, tenzij deze een bemanning hebben en winstgevende verrichtingen doen.

§ 3. De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op vaartuigen of tuigen die niet onder de toepassing vallen van artikel 3, § 1, 3°, en § 2.

Art. 4.

De Koning bepaalt :

1° op de grondslag van de dienst en de vaart waartoe het schip is bestemd, de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, inzonderheid de voorschriften betreffende :

- a) de bouw en het onderhoud van de romp;
- b) de reddingstoestellen;
- c) zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de wisselstukken;

d) aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation, à la radiotélégraphie et -téléphonie;

e) aux chaudières à vapeur, aux machines de propulsion, aux appareils mécaniques et électriques;

f) aux aptitudes physiques, aux brevets, aux licences et aux autres attestations similaires, qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, ainsi qu'au nombre des membres de l'équipage;

g) au nombre des passagers par catégorie qui peuvent être transportés;

h) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;

i) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;

j) à la stabilité, à l'arrimage et au lestage;

k) aux engins de levage;

2° les conditions dans lesquelles les chefs de district du service de l'inspection maritime peuvent, dans des cas particuliers, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la loi;

3° la mesure dans laquelle les navires et les bâtiments visés à l'article 3, § 1, 1° et 3° doivent satisfaire aux dispositions prises en vertu du 1° du présent article, ainsi que les attributions des chefs de district en la matière;

4° les obligations des capitaines et des autres personnes embarquées ainsi que des propriétaires, relatives à la sécurité des navires.

CHAPITRE III.

Certificat de navigabilité et autres certificats.

Art. 5.

§ 1. Le certificat de navigabilité est délivré par le service de l'inspection maritime et, dans les cas prévus aux articles 6 et 7, par un fonctionnaire consulaire belge.

Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci.

§ 2. Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le certificat de navigabilité est demandé et délivré, ainsi que la teneur et la durée de la validité de celui-ci.

§ 3. La validité du certificat de navigabilité peut faire l'objet d'une seule prolongation d'une durée maximum d'un mois. Cette prorogation est accordée soit par le chef de district du service de l'inspection maritime soit par un fonctionnaire consulaire belge. Elle n'est pas renouvelable.

Mention de la prorogation est faite sur le certificat par le fonctionnaire compétent.

§ 4. Le certificat de navigabilité perd automatiquement sa validité si un ou plusieurs des certificats internationaux requis conformément à l'article 9 cessent d'être valables pour quelque raison que ce soit.

Art. 6.

§ 1. Lorsqu'un navire est mis sous pavillon belge à l'étranger et que le service de l'inspection maritime est dans l'impossibilité de délivrer un certificat de navigabilité, le navire doit être muni d'un certificat provisoire de navigabilité.

d) de zeevaartinstrumenten, de seintoestellen, de radio-telegrafie en -telefonie;

e) de stoomketels, de voortstuwingsmachines, de mechanische en de elektrische toestellen;

f) de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de kapitein en van de bemanning, alsmede het aantal bemanningsleden;

g) het aantal passagiers per reeks, die mogen vervoerd worden;

h) de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;

i) de diepgangschalen en de vrijboordmerken;

j) de stabiliteit, het stuwen en het ballasten;

k) het laad- en losgerei;

2° de voorwaarden waarin de districtshoofden van de dienst van de zeevaartinspectie, in bijzondere gevallen, vrijstelling kunnen verlenen van de toepassing van een of meerdere bepalingen van de ter uitvoering van de wet genomen besluiten;

3° de mate waarin de in artikel 3, § 1, 1° en 3° bedoelde schepen en vaartuigen moeten voldoen aan de krachtens 1° van dit artikel genomen voorschriften, alsook de bevoegdheden welke de districtshoofden ter zake hebben;

4° de verplichtingen van de kapiteins en andere opvarenden alsook van de eigenaars in verband met de veiligheid van schepen.

HOOFDSTUK III.

Het certificaat van deugdelijkheid en andere certificaten.

Art. 5.

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgeleverd door de dienst van de zeevaartinspectie en, in de gevallen bedoeld in artikelen 6 en 7, door een Belgisch consulaire ambtenaar.

Het certificaat stelt vast, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het schip in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van de wet en van de besluiten genomen tot uitvoering ervan.

§ 2. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van deugdelijkheid wordt aangevraagd en afgegeven, alsook de inhoud en de geldigheidsduur ervan.

§ 3. De geldigheid van het certificaat van deugdelijkheid mag, hetzij door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie hetzij door een Belgisch consulaire ambtenaar, éénmaal voor ten hoogste een maand verlengd worden. Deze verlenging mag niet hernieuwd worden.

Van de verlenging wordt door de bevoegde ambtenaar melding gemaakt op het certificaat.

§ 4. Het certificaat van deugdelijkheid verliest automatisch zijn geldigheid indien een of meerdere overeenkomstig artikel 9 vereiste internationale certificaten, om gelijk welke reden, niet meer geldig is of zijn.

Art. 6.

§ 1. Wanneer een schip in het buitenland onder Belgische vlag wordt gebracht en de dienst van de zeevaartinspectie niet kan zorgen voor een certificaat van deugdelijkheid, moet het schip voorzien zijn van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid.

Ledit certificat est délivré par le fonctionnaire consulaire belge à la demande du service de l'inspection maritime et sur rapport favorable de trois experts de sociétés de classification reconnues, désignés par lui.

Toutefois le certificat provisoire peut être délivré sans intervention d'experts si le capitaine ou un autre représentant du propriétaire produit des certificats étrangers en cours de validité, nationaux ou internationaux, attestant qu'il est satisfait à tous les points couverts par le certificat de navigabilité.

§ 2. Lorsqu'un navire belge se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité avant la date d'expiration, le cas échéant prorogée conformément à l'article 5, § 3, il doit être pourvu d'un certificat provisoire de navigabilité délivré par un fonctionnaire consulaire belge sur rapport favorable d'un seul expert d'une société de classification reconnue.

§ 3. Une copie du certificat provisoire de navigabilité et des rapports des experts ou des certificats nationaux ou internationaux sur le vu desquels le certificat a été délivré, est expédiée sans délai au chef de district du service de l'inspection maritime. Celui-ci peut vérifier si les conditions requises pour la délivrance du certificat ont été respectées.

§ 4. La validité du certificat provisoire de navigabilité expire en tous cas à l'arrivée du navire en Belgique ou, pour les navires visés à l'article 7, à l'arrivée du navire dans le port où celui-ci relâche le plus fréquemment s'il y arrive avant d'atteindre un port belge.

Art. 7.

§ 1. Le certificat de navigabilité d'un navire belge qui ne rejoint jamais ou qui ne rejoint qu'exceptionnellement un port belge, peut être délivré conformément aux dispositions de l'article 6, § 1, deuxième alinéa, par le fonctionnaire compétent du poste consulaire belge dans le ressort duquel se trouve le port où le navire relâche le plus fréquemment.

Lorsque le navire ne se trouve pas dans ce port et se trouve dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité endéans le délai prescrit, il sera fait application de l'article 6, § 2.

§ 2. Lorsqu'un navire belge qui ne rejoint jamais ou qui ne rejoint qu'exceptionnellement un port belge, ne peut pas satisfaire aux conditions définies au § 1, le chef de district du service de l'inspection maritime détermine la procédure pour l'obtention du certificat de navigabilité.

§ 3. L'article 6, § 3 est applicable lors de la délivrance des certificats prévus au présent article.

Art. 8.

§ 1. Lorsqu'un navire belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que, suivant le cas, par le chef de district de l'inspection maritime ou par un fonctionnaire consulaire belge, ce dernier agissant conformément aux dispositions de l'article 6, § 1, deuxième alinéa.

Dit certificaat wordt door de Belgische consulaire ambtenaar afgeleverd op verzoek van de dienst van de zeevaartinspectie en mits gunstig verslag van drie door hem aan te duiden deskundigen van de erkende classificatiemaatschappijen.

Echter kan dit voorlopig certificaat afgeleverd worden zonder de tussenkomst van deskundigen indien de kapitein of een andere vertegenwoordiger van de eigenaar geldige vreemde nationale of internationale certificaten voorlegt waaruit blijkt dat voldaan is aan alle punten welke door het certificaat van deugdelijkheid zijn gedekt.

§ 2. Wanneer een Belgisch schip zich in het buitenland bevindt en zijn certificaat van deugdelijkheid vóór de vervaldatum, welke desgevallend overeenkomstig artikel 5, § 3 is uitgesteld geworden, niet kan vernieuwd worden, moet het voorzien worden van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid dat door een Belgisch consulaire ambtenaar wordt afgeleverd op gunstig verslag van één deskundige van een erkende classificatiemaatschappij.

§ 3. Een afschrift van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en van de verslagen van deskundigen of van de nationale of internationale certificaten, op voorlegging waarvan het certificaat werd afgegeven, wordt onverwijld aan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie gezonden. Deze kan nagaan of de voorwaarden vereist voor het afleveren van het certificaat werden nageleefd.

§ 4. De geldigheid van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid verstrijkt in ieder geval bij aankomst van het schip in België of, voor de schepen bedoeld in artikel 7, bij aankomst van het schip in de haven welke het meestal aandoet, indien het daar aankomt vóór het een Belgische haven bereikt.

Art. 7.

§ 1. Het certificaat van deugdelijkheid van een Belgisch schip dat nooit of uitzonderlijk een Belgische haven aandoet, kan afgeleverd worden overeenkomstig het bepaalde bij artikel 6, § 1, tweede lid, door de bevoegde ambtenaar van de Belgische consulaire post, in het ressort waarvan de haven ligt welke het schip meestal aandoet.

Indien het schip zich niet in voormelde haven bevindt en het in de onmogelijkheid verkeert zijn certificaat van deugdelijkheid binnen de voorgeschreven termijn te vernieuwen is artikel 6, § 2 toepasselijk.

§ 2. Indien een Belgisch schip dat nooit of uitzonderlijk een Belgische haven aandoet, niet in de voorwaarden kan gesteld worden bepaald bij § 1 wordt de procedure voor het bekomen van het certificaat van deugdelijkheid door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie geregeld.

§ 3. Artikel 6, § 3 is van toepassing bij de afgifte van in dit artikel bedoelde certificaten.

Art. 8.

§ 1. Wanneer een Belgisch schip zware schade heeft opgelopen of als aan zijn bouw aanzienlijke veranderingen werden toegebracht is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en wordt slechts terug geldig gemaakt, naar gelang van het geval, door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of door een Belgisch consulaire ambtenaar, deze laatste handelend overeenkomstig het bepaalde bij artikel 6, § 1, tweede lid.

Lorsqu'à l'étranger il n'existe pas de fonctionnaire consulaire belge sur les lieux, le capitaine lui-même ou un autre représentant du propriétaire désigne trois experts de sociétés de classification reconnues. Toutefois l'intervention d'un seul expert est suffisante si le capitaine ou l'autre représentant du propriétaire peut prouver qu'il était dans l'impossibilité d'en désigner trois.

§ 2. En dehors des cas prévus au § 1, lorsqu'un navire belge a subi une avarie, ou qu'il s'est produit un incident qui fait présumer qu'une avarie peut lui être survenue, et que ce navire est ensuite entré dans un port ou bien, lorsqu'une avarie est survenue ou que la présomption d'une avarie est née pendant le séjour dans un port, le voyage ne peut pas être poursuivi, avant que le capitaine ne soit entré en contact avec le chef de district du service de l'inspection maritime ou avec son représentant pour lui déclarer l'avarie et recevoir leurs instructions. Lorsque le chef de district est d'avis que l'avarie ne doit pas être réparée immédiatement, il délivre au capitaine une déclaration écrite fixant les conditions dans lesquelles le voyage peut être poursuivi sans inconvénient.

A l'étranger le capitaine entre en contact avec un fonctionnaire consulaire belge ou, à défaut de ce dernier, avec un représentant d'une société de classification reconnue. Une déclaration écrite doit être délivrée certifiant que la réparation a été convenablement exécutée ou que le voyage peut être poursuivi sans inconvénient dans les conditions mentionnées dans cette déclaration.

Lorsqu'à l'étranger les personnes citées à l'alinéa précédent ne sont pas disponibles, le capitaine peut poursuivre le voyage sous sa propre responsabilité et sous l'obligation de consigner les faits au journal de bord.

§ 3. Copie des rapports et des déclarations des experts doit être envoyée sans délai au chef de district du service de l'inspection maritime.

Art. 9.

Le Roi détermine :

1° les certificats internationaux dont chaque navire belge doit être pourvu, suivant la catégorie dans laquelle il est rangé par l'arrêté et conformément aux règles et conditions qui y sont prévues;

2° les conditions dans lesquelles les certificats internationaux sont délivrés aux navires étrangers conformément aux conventions internationales auxquelles la Belgique est partie;

3° la teneur et la durée de validité des certificats mentionnés au 1° et 2°.

Art. 10.

§ 1. Lorsque les experts de sociétés de classification dont l'intervention est requise en vertu de la présente loi, ne sont pas ou ne sont pas tous disponibles sur les lieux ou dans un port voisin, d'autres experts qualifiés sont désignés au prorata du nombre manquant.

§ 2. Sans préjudice des dispositions des articles 6, § 1, troisième alinéa, et 8, § 1, dernière phrase, lorsqu'un navire belge est inscrit au registre d'une société de classification reconnue et y est rangé dans la plus haute classe de sa catégorie, il suffit de désigner un seul expert dans tous les cas où la présente loi prévoit l'intervention de trois experts étant entendu que les dispositions du § 3 sont également d'application.

In het buitenland, als er ter plaatse geen Belgisch consulaire ambtenaar aanwezig is, duidt de kapitein of een andere vertegenwoordiger van de eigenaar zelf drie deskundigen van de erkende classificatiemaatschappijen aan. De tussenkomst van één deskundige zal echter volstaan indien de kapitein of de andere vertegenwoordiger van de eigenaar bewijzen kan dat hij onmogelijk drie deskundigen kon aanwijzen.

§ 2. Buiten de gevallen voorzien in § 1, indien een Belgisch schip schade heeft opgelopen of zich iets voorgedaan heeft waardoor het vermoeden rijst dat schade aan het schip ontstaan is en dit schip daarna een haven aandoet of nog indien schade is ontstaan of het vermoeden daarvan rijst tijdens het verblijf in een haven, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de kapitein met het districtshoofd van de dienst van de zeevaartsinspectie of zijn afgevaardigde in verbinding is getreden om de schade te rapporteren en dezes richtlijnen te ontvangen. Indien het districtshoofd oordeelt dat de schade niet onmiddellijk dient hersteld te worden, geeft hij aan de kapitein een schriftelijke verklaring af naar luid waarvan de reis zonder bezwaar kan voortgezet worden onder de daarin vastgestelde voorwaarden.

In het buitenland treedt de kapitein in verbinding met een Belgisch consulaire ambtenaar of, bij gebreke van deze, met een vertegenwoordiger van een erkende classificatiemaatschappij. Daarop wordt een schriftelijke verklaring afgegeven, inhoudende dat de herstelling naar behoren is geschied of dat de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet in de daarin vastgelegde voorwaarden.

Indien in het buitenland de in het voorgaand lid bedoelde personen niet beschikbaar zijn, mag de kapitein onder zijn verantwoordelijkheid de reis voortzetten, mits deze feiten in het scheepsdagboek te vermelden.

§ 3. Afschrift van de verslagen en verklaringen der deskundigen moet onmiddellijk overgemaakt worden aan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartsinspectie.

Art. 9.

De Koning bepaalt :

1° de internationale certificaten waarvan elk Belgisch schip, naar gelang van de categorie waarin het bij dat besluit is gerangschikt geworden en overeenkomstig de daarin gestelde regels en voorwaarden, moet voorzien zijn;

2° de voorwaarden waaronder internationale certificaten aan vreemde schepen worden afgegeven overeenkomstig de internationale verdragen waarbij België partij is;

3° de inhoud en de geldigheidsduur van de in 1° en 2° genoemde certificaten.

Art. 10.

§ 1. Indien de deskundigen van classificatiemaatschappijen wier tussenkomst krachtens deze wet wordt vereist, niet of niet allen ter plaatse of in een nabijgelegen haven beschikbaar zijn, worden andere geschikte deskundigen naar rato van het ontbrekend aantal aangeduid.

§ 2. Onverminderd het bepaalde bij artikelen 6, § 1, derde lid, en 8, § 1, laatste zin, wanneer een Belgisch schip is ingeschreven in een register van een erkende classificatiemaatschappij en het er de hoogste klasse in zijn categorie geniet, volstaat het één deskundige aan te duiden in alle gevallen waarin de wet de tussenkomst van drie deskundigen voorziet met dien verstande dat het bepaalde van § 3 eveneens van toepassing is.

§ 3. Tout navire inscrit au registre d'une société de classification reconnue et qui y est rangé dans la plus haute classe de sa catégorie est dispensé des constatations à effectuer par le service de l'inspection maritime ou par le(s) expert(s) sur les points qui ont fait l'objet de la surveillance de ladite société.

La même dispense peut être accordée quand les certificats sont délivrés par un service public compétent étranger.

Toutefois, le chef de district du service de l'inspection maritime peut vérifier ou, par l'intervention d'un fonctionnaire consulaire belge, faire vérifier, d'une façon à déterminer par lui, si les exigences requises pour l'obtention du certificat de classification ou d'autres certificats, ont été observées et, au besoin, imposer des constatations complémentaires.

§ 4. Le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, désigne quels sont les sociétés de classification et les services publics étrangers compétents, dont les certificats peuvent être acceptés ainsi que les conditions dans lesquelles ils peuvent l'être.

CHAPITRE IV.

Surveillance des navires et bâtiments et contrôle de l'application des conventions internationales, de la loi et des règlements.

Art. 11.

§ 1. Le service de l'inspection maritime surveille les navires soumis à la présente loi afin d'assurer l'application de celle-ci et de ses arrêtés d'exécution.

Il veille au respect des conventions internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, auxquelles la Belgique est partie.

Cette surveillance doit s'exercer sans gêner l'exploitation commerciale des navires.

§ 2. Le service de l'inspection maritime vérifie si les obligations imposées par la loi et par les arrêtés d'exécution aux capitaines et autres personnes embarquées ainsi qu'aux propriétaires sont observées.

§ 3. Le service de l'inspection maritime s'assure au départ d'un navire à émigrants que les dispositions légales et réglementaires en matière d'émigration sont observées et délivre dans l'affirmative un certificat de partance, qui doit se trouver à bord du navire.

§ 4. Le Roi fixe les attributions des commissaires maritimes et des fonctionnaires consulaires belges en matière de vérification du nombre des membres de l'équipage à bord des navires et de la possession des certificats d'aptitude physique, brevets, licences ou autres attestations similaires ainsi que les attributions des commissaires maritimes relatives au contrôle du nombre de passagers embarqués et du franc-bord des navires.

Ces attributions seront exercées sans préjudice de celles attribuées aux fonctionnaires du service d'inspection maritime en vertu de la présente loi et des arrêtés d'exécution de celle-ci.

§ 3. Elk schip dat is ingeschreven in een register van een erkende classificatiemaatschappij en dat er de hoogste klasse in zijn categorie geniet, is ontslagen van de door de dienst van de zeevaartinspectie of door de deskundige(n) uit te oefenen vaststellingen betreffende de punten waarover door die maatschappij toezicht werd uitgeoefend.

Dezelfde vrijstelling kan worden verleend wanneer certificaten worden afgegeven door een bevoegde vreemde openbare dienst.

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie kan evenwel nazien, of door bemiddeling van een Belgisch consulaire ambtenaar en op een door hem te bepalen wijze, doen nazien of de voorwaarden vereist voor het bekomen van het classificatiecertificaat of van andere certificaten, werden nageleefd en, zo nodig, bijkomende vaststellingen bevelen.

§ 4. De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort, wijst de classificatiemaatschappijen en de bevoegde buitenlandse openbare diensten aan, waarvan de certificaten kunnen worden aanvaard onder de door hem vastgestelde voorwaarden.

HOOFDSTUK IV.

Het toezicht over de schepen en vaartuigen en de controle op de naleving van de internationale verdragen, van de wet en van de reglementen.

Art. 11.

§ 1. De dienst van de zeevaartinspectie oefent toezicht uit op de schepen die aan de wet zijn onderworpen met het doel de toepassing van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten te verzekeren.

Hij ziet toe dat de door België afgesloten internationale verdragen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee en betreffende de uitwatering van schepen, worden nageleefd.

Het toezicht moet geschieden zonder de handelsexploitatie van de schepen te belemmeren.

§ 2. De dienst van de zeevaartinspectie gaat na of de verplichtingen welke door de wet en uitvoeringsbesluiten aan de kapiteins en andere opvarenden alsook aan de eigenaars zijn opgelegd, worden nageleefd.

§ 3. De dienst van zeevaartinspectie gaat bij de afvaart van een landverhuizerschip na of de wettelijke en reglementaire bepalingen ter zake van de landverhuizing werden nageleefd en levert hierop een certificaat tot afvaart af, dat aan boord van het schip wordt gehouden.

§ 4. De Koning bepaalt de bevoegdheden van de waterschouten en de Belgische consulaire ambtenaren inzake het nagaan van het aantal bemanningsleden aan boord van schepen en het bezit van certificaten van lichamelijke geschiktheid, brevetten, vergunningen en andere soortgelijke getuigschriften alsook de bevoegdheden van de waterschouten inzake controle van het aantal ingescheepte passagiers en van de uitwatering van de schepen.

Deze bevoegdheden zullen uitgeoefend worden onverminderd deze die aan de ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn toegekend geworden.

Art. 12.

§ 1. A l'étranger la surveillance définie à l'article 11 d'un navire sous pavillon belge est exercée par le fonctionnaire consulaire belge :

1° chaque fois que le fonctionnaire consulaire belge en est spécialement requis par le service de l'inspection maritime;

2° quand le fonctionnaire consulaire belge interdit le départ du navire conformément à l'article 14, § 2, 3°.

§ 2. Pour exercer cette surveillance le fonctionnaire consulaire désigne trois experts de sociétés de classification reconnues.

§ 3. Copie des rapports de ces experts sera envoyée sans délai au chef de district du service de l'inspection maritime.

Art. 13.

§ 1. Les fonctionnaires du service de l'inspection maritime, les fonctionnaires consulaires belges et les experts qu'ils désignent, ont le droit de se rendre en tout temps à bord des navires et autres bâtiments soumis à la loi et/ou aux arrêtés pris en exécution de cette loi, pour y effectuer les constatations rentrant dans leur mission.

Ils ont également le droit d'exiger la production de tous les documents de bord et de toutes pièces à conviction.

Ils peuvent en tout temps donner les instructions qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application de la loi et/ou de ses arrêtés d'exécution, notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire ou du bâtiment ainsi que l'exécution de certains travaux.

§ 2. Tout capitaine ou propriétaire est tenu de donner aux fonctionnaires et experts visés au § 1 les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 14.

§ 1. Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de faire arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions légales et réglementaires.

Lorsque ces conditions légales et réglementaires sont remplies mais que néanmoins des présomptions graves font croire que le navire ne pourrait pas naviguer sans compromettre la sécurité des passagers ou de l'équipage, le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué peut également le faire arrêter. A l'égard d'un navire belge ou d'un bateau de pêche muni d'une lettre de mer il n'est fait usage de ce droit qu'avec l'autorisation préalable du président du Conseil d'enquête maritime.

Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a également le droit de faire arrêter tout bâtiment, qui n'est pas un navire, s'il existe des présomptions graves que sa sécurité ou celle de son équipage ou de ses passagers soit compromise.

Sauf dans des cas urgents le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué n'exerce le droit, prévu au présent paragraphe, à l'égard de navires ou bâtiments étrangers qu'après avoir informé le consul du pays

Art. 12.

§ 1. In het buitenland wordt het in artikel 11 omschreven toezicht op een schip onder Belgische vlag door de Belgische consulaire ambtenaar uitgeoefend :

1° telkens wanneer de Belgische consulaire ambtenaar daartoe bijzonder verzocht wordt door de dienst van de zeevaartinspectie;

2° indien de Belgische consulaire ambtenaar overeenkomstig artikel 14, § 2, 3° de afvaart van het schip verbiedt.

§ 2. Ten einde dit toezicht uit te oefenen duidt de consulaire ambtenaar drie deskundigen van de erkende classificatiemaatschappijen aan.

§ 3. Afschrift van de verslagen van de bedoelde deskundigen wordt onmiddellijk aan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie overgemaakt.

Art. 13.

§ 1. De ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie, de Belgische consulaire ambtenaren en door hen aangewezen deskundigen hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de schepen en andere vaartuigen welke aan de wet en/of de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten onderworpen zijn, ten einde er de vaststellingen te doen welke hun zending hun oplegt.

Zij hebben eveneens het recht te vergen dat hun alle scheepspapieren en overtuigingsstukken worden voorgelegd.

Zij kunnen steeds alle door hen voor de toepassing van deze wet en/of van de uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het schip of vaartuig en het uitvoeren van bepaalde werken.

§ 2. Iedere kapitein of eigenaar is verplicht de in § 1 bedoelde ambtenaren en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun zending nodig achten.

Art. 14.

§ 1. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn afgevaardigde heeft het recht elk schip te doen ophouden, dat niet aan de wettelijke en reglementaire voorwaarden voldoet.

Indien deze wettelijke en reglementaire voorwaarden wel vervuld zijn doch niettemin ernstige vermoedens doen geloven dat het schip niet zou kunnen varen zonder de veiligheid van passagiers of van bemanning in gevaar te brengen, mag het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn afgevaardigde, het schip eveneens doen ophouden. Ten overstaan van een Belgisch schip of vissersvaartuig voorzien van een zeebrief, wordt van hogervermeld recht alleen gebruik gemaakt nadat de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart daartoe machtiging heeft verleend.

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn afgevaardigde heeft eveneens het recht elk vaartuig, dat geen schip is, te doen ophouden, indien er ernstige vermoedens bestaan dat de veiligheid ervan of van zijn bemanning of passagiers in het gedrang is gekomen.

Behoudens in dringende gevallen oefent het districtshoofd van de zeevaartinspectie of zijn afgevaardigde het in deze paragraaf bedoeld recht ten overstaan van vreemde schepen of vaartuigen slechts uit nadat de consul van het land waar

dont le navire ou le bâtiment bat le pavillon, des mesures à prendre et des motifs de l'intervention.

Dans des cas urgents cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire ou le bâtiment est libéré aussitôt que les conditions requises ont été remplies à la satisfaction du chef de district du service de l'inspection maritime ou de son délégué.

Notification des décisions prises en la matière est donnée au commissaire maritime qui procède à l'arrêt ou à la libération du navire ou du bâtiment.

§ 2. A l'étranger le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire ou bâtiment portant le pavillon belge :

1° si le navire ou bâtiment n'est pas muni des certificats requis en cours de validité ou s'il n'a pas obtenu une « Autorisation de départ », ou si, dans les cas prévus à l'article 8, § 2, et sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de ce paragraphe, le capitaine n'a pas reçu la déclaration qui y est prévue;

2° si, dans le cas prévu à l'article 12, § 1, 1°, la surveillance effectuée a relevé que le navire ou le bâtiment ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises;

3° s'il existe des présomptions que la non-observance des conditions prévues à l'article 4, 1°, compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers.

L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales ou réglementaires à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

Art. 15.

Aucun rôle d'équipage ne peut être visé par le fonctionnaire consulaire belge sans qu'il soit joint à ce document un certificat de navigabilité en cours de validité.

Art. 16.

L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au chef de district du service de l'inspection maritime ou au fonctionnaire consulaire belge s'il estime que le navire ou le bâtiment n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues.

Ces autorités doivent entendre l'équipage avant de prendre les mesures nécessaires requises par les circonstances.

Art. 17.

En cas de refus d'un certificat quelconque ou d'une autorisation de départ ou lorsqu'un navire ou bâtiment a été retenu en vertu de l'article 14, le service de l'inspection maritime ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, à la personne que la décision peut intéresser.

van het schip of vaarttuig, de vlag voert, is ingelicht geworden over de te nemen maatregelen en de redenen welke daartoe aanleiding hebben gegeven.

In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen geworden.

Het schip of vaarttuig wordt vrijgelaten nadat de vereiste voorwaarden tot genoegdoening van het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of van zijn afgevaardigde zijn vervuld.

Van de ter zake genomen beslissingen wordt kennis gegeven aan de waterschout die het schip of vaarttuig ophoudt of vrijlaat.

§ 2. In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een schip of vaarttuig onder Belgische vlag te verbieden :

1° indien het niet voorzien is van de geldige vereiste certificaten of geen « Toelating tot afvaart » heeft gekregen, of nog indien, in de gevallen voorzien bij artikel 8, § 2, en onverminderd het bepaalde van het laatste lid van die paragraaf, de kapitein de daarin voorziene verklaring niet heeft verkregen;

2° indien, in het geval voorzien bij artikel 12, § 1, 1°, het uitgeoefend toezicht heeft uitgemaakt dat het niet aan de wettelijk of reglementair vereiste voorwaarden voldoet;

3° indien vermoedens bestaan dat door niet-inachtneming van de in artikel 4, 1°, bedoelde voorwaarden, de veiligheid van bemanning of van de passagiers in 't gedrang is gekomen.

Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien tot genoegdoening van de Belgische consulaire ambtenaar aan de wettelijk of reglementair vereiste voorwaarden is voldaan.

Art. 15.

Geen monsterrol mag door de Belgische consulaire ambtenaar worden geviséerd indien bij dit document geen geldig certificaat van deugdelijkheid is gevoegd.

Art. 16.

Indien de bemanning oordeelt dat het schip of vaarttuig niet alle nodige waarborgen van veiligheid oplevert, mag zij te allen tijde een met redenen omkleed verzoekschrift aan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of de Belgische consulaire ambtenaar toezenden.

Deze overheden moeten dan de bemanning onderhoren vooraleer de nodige maatregelen welke de omstandigheden vereisen te treffen.

Art. 17.

Indien een of ander certificaat of een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip of vaarttuig op grond van artikel 14 wordt opgehouden, maakt de dienst van de zeevaartinspectie of, desgevallend, de Belgische consulaire ambtenaar, een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing wordt toegezonden aan de persoon wie de beslissing kan aanbelangen.

CHAPITRE V.

Appel.

Art. 18.

Dans la quinzaine de la date de l'envoi de l'avertissement prévu à l'article 17, il peut être interjeté appel contre la décision de l'autorité compétente.

Le droit d'appel appartient au demandeur ou au porteur du certificat et, en cas de rétention ou d'interdiction de départ du navire ou du bâtiment, au capitaine ou au propriétaire.

L'appel est porté devant le Conseil d'enquête maritime par une requête adressée au président et contenant les moyens invoqués.

L'appel n'est pas suspensif.

CHAPITRE VI.

Sanctions pénales.

Art. 19.

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 5 000 francs, le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un navire ou à un autre bâtiment, ou fait naviguer un navire dans les eaux maritimes belges, dont l'état compromet la sécurité de l'équipage et/ou des passagers.

Art. 20.

Est puni des peines prévues à l'article 19 ou de l'une d'elles seulement, le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait naviguer un navire belge sans certificat de navigabilité en cours de validité ou fait prendre la mer à un bâtiment sans une autorisation de départ ou fait naviguer un navire ou un autre bâtiment au mépris de l'interdiction de départ décidée ou de la rétention effectuée par l'autorité compétente.

Les dispositions du présent article sont également applicables lorsqu'un navire à émigrants prend la mer sans certificat de partance.

Art. 21.

Sans préjudice des dispositions des articles 19 et 20 est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 300 francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.

Art. 22.

Est punie des peines prévues à l'article 21 toute personne qui a entravé la mission de l'autorité compétente et des experts exercée en vertu de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.

Art. 23.

Les sanctions prévues aux articles 21 et 22 sont également applicables lorsque les faits punissables ont été commis en dehors de la Belgique par le capitaine, les officiers ou par des personnes de nationalité belge.

HOOFDSTUK V.

Het beroep.

Art. 18.

Binnen veertien dagen na de datum van verzending van de bij artikel 17 voorziene verwittiging, kan beroep ingesteld worden tegen de beslissing van de bevoegde overheid.

Het beroep wordt ingesteld door de aanvrager of de houder van het certificaat en, in geval van retentie of bij verbod van afvaart van het schip of vaartuig, door de kapitein of eigenaar ervan.

Hoger beroep wordt bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart ingesteld bij een aan de voorzitter gericht verzoekschrift waarin de middelen worden uiteengezet.

Het beroep heeft geen opschorsende kracht.

HOOFDSTUK VI.

Strafbepalingen.

Art. 19.

Wordt gestraft met een gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 500 tot 5 000 frank, de kapitein of de eigenaar die, zelfs buiten België, een schip of ander vaartuig doet zee kiezen of in de Belgische zee-wateren een schip doet varen, als de toestand van het schip of vaartuig de veiligheid van de bemanning en/of passagiers in gevaar brengt.

Art. 20.

Wordt gestraft met de in artikel 19 voorziene straffen of met één van die straffen alleen, de kapitein of de eigenaar die, zelfs buiten België, een Belgisch schip zonder geldig certificaat van deugdelijkheid doet varen, een vaartuig zonder toelating tot afvaart zee doet kiezen of een schip of een ander vaartuig in weerwil van een door de bevoegde overheid opgelegd verbod of uitgeoefend retentierecht doet varen.

De bepalingen van dit artikel zijn eveneens van toepassing indien een landverhuizersschip zonder certificaat tot afvaart zee kiest.

Art. 21.

Onverminderd het bepaalde bij artikelen 19 en 20 wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 26 tot 300 frank of met één van die straffen alleen, iedere persoon, die de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden.

Art. 22.

Met de in artikel 21 voorziene straffen wordt gestraft, elkeen die de zending van de bevoegde overheid en deskundigen, krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten uitgeoefend, heeft belemmerd.

Art. 23.

De bij artikelen 21 en 22 voorziene sancties zijn ook van toepassing wanneer de strafbare feiten door de kapitein, de officieren of door personen van Belgische nationaliteit buiten België worden gepleegd.

Art. 24.

Les peines prévues à la présente loi peuvent, à l'égard du capitaine, être réduites à un quart de celles auxquelles le propriétaire peut être condamné, s'il est prouvé que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou verbal de ce propriétaire d'agir en infraction de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 25.

Tout membre de l'équipage qui a provoqué la rétention ou l'interdiction de départ d'un navire ou d'un bâtiment par des allégations reconnues inexactes, est puni d'un emprisonnement de un à sept jours et d'une amende de 1 à 25 francs.

Si les allégations inexactes ont été faites sciemment le coupable est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 à 100 francs.

Art. 26.

Toutes les dispositions du livre I du Code pénal, sans en excepter le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues au présent chapitre à l'exception de l'article 28.

Art. 27.

Sans préjudice des pouvoirs des commissaires maritimes et des autres officiers de police judiciaires les fonctionnaires du service de l'inspection maritime ainsi que les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris pour son exécution.

Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 28.

Est punie des peines prévues aux articles 276, 280 et 281 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice des articles 399, 400 et 401 du même Code, toute personne outrageant ou frappant les fonctionnaires du service de l'inspection maritime dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

Lesdits fonctionnaires ont le droit de constater sur le champ par procès-verbal faisant foi jusqu'à la preuve du contraire les actes punissables visés au présent article.

CHAPITRE VII.

Dispositions spéciales pour navires
battant pavillon étranger.

Art. 29.

Lorsqu'un navire bat le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la convention concernant les

Art. 24.

De in deze wet bedoelde straffen kunnen ten overstaan van de kapitein gereduceerd worden tot één vierde van de straffen waarmee de eigenaar kan gestraft worden, indien bewezen is dat de kapitein vanwege de eigenaar een schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen in strijd met de wet of haar uitvoeringsbesluiten te handelen.

Art. 25.

Met een gevangenisstraf van één tot zeven dagen en met een boete van 1 tot 25 frank wordt gestraft elk lid van de bemanning dat de retentie of het verbod tot afvaart van een schip of vaartuig heeft uitgelokt door onnauwkeurig bevonden beweringen.

Indien de onnauwkeurig bevonden beweringen met voorweten werden gedaan, wordt de schuldige gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met een geldboete van 26 tot 100 frank.

Art. 26.

Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zonder uitzondering van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn van toepassing op de misdrijven in dit hoofdstuk bepaald met uitzondering van artikel 28.

Art. 27.

Onverminderd de bevoegdheid van de waterschouten en andere officieren van de gerechtelijke politie zijn de ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie alsmede de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen.

Zij stellen daartoe een proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

Art. 28.

Wordt gestraft met de straffen, gesteld bij artikelen 276, 280 en 281 van het Strafwetboek naar het aldaar voorziene onderscheid en onverminderd de toepassing van artikelen 399, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek, eenieder die de ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van zijn ambt smaadt of slaat.

Gezegde ambtenaren hebben het recht de bij dit artikel beoogde strafbare gedragingen op staande voet vast te stellen bij middel van proces-verbaal, waaraan geloof wordt gehecht tot het bewijs van het tegendeel.

HOOFDSTUK VII.

Bijzondere bepalingen voor schepen
onder vreemde vlag.

Art. 29.

In geval een schip de vlag voert die geen partij is bij het internationaal verdrag op de beveiliging van mensenlevens op zee of bij het internationaal verdrag betreffende de uit-

lignes de charge, la loi du pays dont le navire bat pavillon est prise comme règle, à condition qu'elle accorde aux navires belges un traitement identique et qu'elle soit reconnue par arrêté royal comme équivalente à la loi belge.

CHAPITRE VIII.

Dispositions fiscales.

Art. 30.

Le Roi détermine les rétributions qui peuvent être perçues du chef de la visite d'un navire ou d'un bâtiment, de la délivrance de tout certificat quelconque ou d'une autorisation de départ ainsi que de toute intervention faite par l'autorité compétente dans le cadre des fonctions qui lui sont imposées par la loi ou les arrêtés d'exécution de cette loi.

CHAPITRE IX.

Dispositions finales.

Art. 31.

Le service de l'inspection maritime est organisé par arrêté royal.

Art. 32.

Le Roi prend les mesures transitoires nécessaires.

Art. 33.

Dans l'article 63 de la loi du 21 août 1879 contenant le Livre II du Code de commerce, modifiée par la loi du 25 août 1920, les mots « permis de navigation » sont remplacés par les mots « Le certificat de navigabilité ou le certificat provisoire de navigabilité et le cas échéant les certificats internationaux requis ».

Art. 34.

Les articles 9 et 10 de la loi du 30 juillet 1926 instituant un Conseil d'enquête maritime sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Article 9. — Le Conseil d'enquête connaît en outre de l'appel des décisions de l'autorité compétente conformément à l'article 18 de la loi du sur la sécurité des navires.

» Article 10. — Dans le cas prévu à l'article 14, § 1, deuxième alinéa de la loi du sur la sécurité des navires, le président du Conseil d'enquête maritime peut autoriser l'autorité compétente à retenir un navire, le capitaine ou le propriétaire du navire entendu ou dûment appelé. »

Art. 35.

La loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, modifiée par l'article 10 de la loi du 30 juillet 1926, est abrogée.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} juin 1971.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

watering van schepen wordt de wet van de vlag welke het schip voert tot regel genomen, op voorwaarde dat deze wet aan Belgische schepen een gelijke behandeling toestaat en dat zij bij koninklijk besluit als gelijkwaardig met de Belgische wet wordt erkend.

HOOFDSTUK VIII.

Fiskale bepalingen.

Art. 30.

De Koning bepaalt de retributies die kunnen geheven worden wegens de schouwing van een schip of vaartuig, de aflevering van gelijk welk certificaat of toelating tot afvaart alsmede elke andere handeling gesteld door de bevoegde overheid in het raam van de haar door deze wet of uitvoeringsbesluiten opgelegde functies.

HOOFDSTUK IX.

Eindbepalingen.

Art. 31.

De dienst van de zeevaartsinspectie wordt bij koninklijk besluit ingericht.

Art. 32.

De Koning neemt de nodige overgangsmaatregelen.

Art. 33.

In artikel 63 van de wet van 21 augustus 1879 houdende Boek II van het Wetboek van Koophandel, gewijzigd bij de wet van 25 augustus 1920, worden de woorden « De bewijzen van deugdelijkheid » vervangen door « Het certificaat van deugdelijkheid of het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en in voorkomend geval de vereiste internationale certificaten ».

Art. 34.

De artikelen 9 en 10 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden vervangen door de volgende bepalingen :

« Artikel 9. — De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van het beroep ingesteld tegen de beslissingen van de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 18 van de wet van op de veiligheid der schepen.

» Artikel 10. — In het geval voorzien bij artikel 14, § 1, tweede lid, van de wet van op de veiligheid der schepen, kan de voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, na de kapitein of de scheepseigenaar gehoord of behoorlijk opgeroepen te hebben, aan de bevoegde overheid machtiging verlenen een schip op te houden. »

Art. 35.

De wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen, gewijzigd bij artikel 10 van de wet van 30 juli 1926, wordt opgeheven.

Gegeven te Brussel, 1 juni 1971.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.