63286/4

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Navigation

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
04-04-2018
RAAD VAN STATE
WETGEVING

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Scheepvaart

Avant-projet de loi relatif à la navigation de plaisance

PHILIPPE, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de la Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, du Ministre de la Mobilité et du Secrétaire d'État à la Mer du Nord

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, le Ministre de la Mobilité et le Secrétaire d'État à la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE 1 : DISPOSITION GENERALE

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

Art. 2. Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

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

2° « navire de plaisance » : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire en

Voorontwerp van wet betreffende de pleziervaart

FILIP, Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van de Minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, van de Minister van Mobiliteit en van de Staatssecretaris voor Noordzee

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De Minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, de Minister van Mobiliteit en de Staatssecretaris voor Noordzee zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

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

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

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

2° "pleziervaartuig": elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden, aan pleziervaart

mer de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers ;

3° « navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles » : tout navire de plaisance qui est utilisé lors de l'exercice d'une activité économique, avec ou sans but lucratif, par une entreprise ou une personne physique, indépendamment du lieu où cette activité est exercée, ainsi que tout bateau de plaisance qui est enregistré par une entreprise de location ;

4° « eaux belges » : la mer territoriale et les eaux intérieures navigables ;

5° « ZEE » : la zone économique exclusive de la Belgique ;

6° « ministre » : le ministre qui a la navigation de plaisance dans ses attributions ;

7° « Contrôle de la navigation » : la partie de l'autorité fédérale chargée en particulier des tâches d'exécution et d'application fixées dans le présent code, et désignée en à cette fin par le Roi ;

8° « entreprise de location » : une personne physique ou morale ayant inclus la location ou le leasing de bateaux de plaisance dans ses statuts ;

9° « véhicule nautique à moteur » : un navire de plaisance dont la coque a une longueur de moins de 4 mètres, équipé d'un moteur de propulsion qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion et conçu pour être manœuvré par un personne assise, debout ou agenouillé sur la coque.

Art. 3. § 1er. La présente loi s'applique :

1° à tout navires de plaisance, quel que soit son pays d'enregistrement, à partir de 2,5 mètres qui est utilisé sur les eaux belges ;

2° aux navires de plaisance enregistrés conformément à l'article 5 ;

3° aux véhicules nautiques à moteur qui sont utilisés sur les eaux belges.

§ 2. Sauf disposition contraire, la présente loi ne s'applique pas :

doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

3° "pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik": elk pleziervaartuig dat wordt gebruikt bij de uitoefening van een economische activiteit, met of zonder winstoogmerk, door een onderneming of een natuurlijk persoon, ongeacht de plaats waar deze activiteit wordt uitgeoefend, evenals elk pleziervaartuig dat wordt geregistreerd door verhuurbedrijf;

4° "Belgische wateren": de territoriale zee en de bevaarbare binnenwateren;

5° "EEZ": de Belgisch Exclusief Economische Zone;

6° "minister": de minister die de pleziervaart in zijn bevoegdheden heeft;

7° "scheepvaartcontrole": het onderdeel van de federale overheid dat in het bijzonder belast is met de handhaving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten, en dat daartoe door de Koning wordt aangeduid;

8° "verhuurbedrijf": een natuurlijk of rechtspersoon die in zijn statuten het verhuur of leasing van pleziervaartuigen heeft opgenomen;

9° "waterscooter": een pleziervaartuig met een romplengte van minder dan 4 meter dat een voortstuwingsmotor met een waterstraalpomp als primaire voortstuwingsbron gebruikt en ontworpen is om door een op en niet in de romp zittende, staande of knielende persoon te worden bediend.

Art. 3. § 1. Deze wet is van toepassing op :

1° alle pleziervaartuigen, ongeacht het land van registratie, vanaf 2,5 meter die gebruikt worden op de Belgische wateren;

2° pleziervaartuigen die geregistreerd zijn overeenkomstig artikel 5;

3° waterscooters die gebruikt worden op de Belgische wateren.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing, tenzij anders bepaald, op:

1° aux navires qui sont utilisés ou destinés au transport de plus de 12 passagers ;

2° aux engins utilisés pour les sports de vague, tels que les kites, les planches à voile et les planches de surf, à l'exception des véhicules nautiques à moteur ;

3° aux engins destinés aux amusements de plage tels que les bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur et les matelas pneumatiques ;

4° aux canoës et kayaks, gondoles et pédalos.

5° des navires au service des autorités.

S'il y a des imprécisions sur certains types de bateaux quant au champ d'application, le ministre peut, après avis du secteur, décider si la présente loi s'applique à ces bateaux. Le Roi détermine la manière dont la concertation sectorielle est organisée ainsi que la manière dont ces décisions sont rendues publiques.

§ 3. Le roi peut régler, par dérogations des paragraphes 1er et 2, la navigation de plaisance avec des navires de plaisance de moins de 2,5 mètres, les sports de vague visé au paragraphe 2, 2° et la navigation de plaisance visée au paragraphe 2 , 4°.

Chapitre 2 – Enregistrement des bateaux de plaisance

Art. 4. Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges doit être enregistré et être muni d'un des documents suivants :

1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 6 ;

2° une preuve d'enregistrement délivrée par l'autorité d'un autre pays.

Art. 5. § 1er. Les navires de plaisance suivants peuvent être enregistrés en Belgique :

1° les navires de plaisance à partir de 2,5 mètres dont le propriétaire a un lien avec la Belgique. Il y a un lien avec la Belgique si l'une des trois conditions suivantes est remplie :

1° vaartuigen die gebruikt worden of bestemd zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;

2° tuigen gebruikt voor brandingsporten, zoals kites, windsurftuigen en surfplanken, met uitzondering van waterscooters;

3° tuigen voor strandvermaak zoals opblaasbare rubberbootjes die niet geschikt zijn voor een motor en luchtmatrassen;

4° kano's en kajaks, gondels en waterfietsen;

5° overheidsvaartuigen

Indien over bepaalde types van schepen onduidelijkheden zijn over het toepassingsgebied, kan de minister, na advies van de sector bepalen of deze wet van toepassing is op deze vaartuigen. De koning bepaalt de wijze waarop het overleg met de sector wordt georganiseerd en de wijze waarop deze beslissingen bekend gemaakt worden.

§ 3. De koning kan, in afwijking van de bepalingen in paragrafen 1 en 2, de pleziervaart met pleziervaartuigen kleiner dan 2,5 meter, de brandingsporten bedoeld in paragraaf 2, 2° en de pleziervaart bedoeld in paragraaf 2, 4°, regelen.

Hoofdstuk 2 – Registratie van de pleziervaartuigen

Art. 4. Elk pleziervaartuig dat kan gebruikt worden en zich in de Belgische wateren bevindt moet geregistreerd zijn en beschikken over een van de volgende documenten:

1° een registratiebrief afgegeven overeenkomstig artikel 6;

2° een bewijs van registratie afgegeven door de overheid van een ander land.

Art. 5. § 1. De volgende pleziervaartuigen kunnen in België worden geregistreerd:

1° pleziervaartuigen vanaf 2,5 meter waarvan de eigenaar een band met België heeft. Een band met België is er wanneer de eigendom van een pleziervaartuig :

a. le navire de plaisance appartient à plus de 50 % à des belges ou à des personnes physiques résidant en Belgique ; ou

b. le navire de plaisance appartient à 50 % à une personne morale inscrite dans la Banque-Carrefour des Entreprises ; ou

c. la propriété du navire de plaisance est une combinaison des conditions sous a et b, si une personne physique et une personne morale en sont copropriétaires

2° les navires de plaisance qui sont mis sur la marché conformément à la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE.

§ 2. Le choix du nom et du port d'attache belge d'un navire de plaisance dans la demande d'enregistrement doit être approuvé par l'autorité visée à l'article 7, 6°. Le port d'attache doit être le nom officiel d'une ville ou commune belge.

§ 3. L'auteur d'une demande d'enregistrement est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la lettre d'enregistrement visée à l'article 6.

§ 4. L'enregistrement reste valable jusqu'à ce que :

1° la propriété du bateau de plaisance soit transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;

2° l'autorité visée à l'article 7, 6° radie d'office l'enregistrement.

Art. 6. § 1er. Une lettre d'enregistrement est délivrée pour les bateaux de plaisance qui sont enregistrés conformément à l'article 5 et qui satisfont aux conditions fixées à l'article 7, 4°.

§ 2. La lettre d'enregistrement est valable 5 ans. La validité de la lettre d'enregistrement prend toutefois fin si :

1° le navire de plaisance ne répond pas aux conditions visées à l'article 7, 4° ;

2° la propriété du navire de plaisance a été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;

a. voor meer dan 50% in eigendom is van Belgen of van in België wonende natuurlijke personen; of

b. voor 50 % eigendom is van een rechtspersoon ingeschreven in de Kruispuntbank voor Ondernemingen; of

c. een combinatie van de voorwaarden onder a en b, indien het vaartuig in mede-eigendom wordt gedeeld door een natuurlijk persoon en een rechtspersoon.

2° pleziervaartuigen die in België in de handel worden gebracht overeenkomstig richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG.

§ 2. De keuze van de naam en van de Belgische thuishaven van een pleziervaartuig in de registratieaanvraag moet worden goedgekeurd door de overheid bedoeld in artikel 7, 6°. De thuishaven moet de officiële naam van een Belgische stad of gemeente zijn.

§ 3. Bij het aanvraag tot registratie is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de registratiebrief bedoeld in artikel 6.

§ 4. De registratie blijft geldig tot het ogenblik dat:

1° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk wordt overgedragen om niet of onder bezwarende titel;

2° de overheid bedoeld in artikel 7, 6° de registratie ambtshalve schrapt.

Art. 6. § 1. De pleziervaartuigen die geregistreerd worden overeenkomstig artikel 5 en voldoen aan de voorwaarden vastgesteld overeenkomstig artikel 7, 4° krijgen een registratiebrief.

§ 2. De registratiebrief is 5 jaar geldig. De registratiebrief vervalt evenwel indien:

1° het pleziervaartuig niet voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 7, 4°;

2° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel;

3° le nom ou le port d'attache du navire de plaisance sont modifiés ;

4° le navire de plaisance subit une transformation importante ;

5° un nouveau moteur est installé.

§ 3. Une nouvelle lettre d'enregistrement est délivrée à titre gratuit à l'expiration de l'ancienne si :

1° le navire de plaisance répond encore aux conditions visées à l'article 7, 4° ; et

2° la propriété du navire de plaisance n'a pas été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ; et

3° le nom et le port d'attache du navire de plaisance n'ont pas été modifiés ; et

4° le navre de plaisance n'a pas subi de transformation importante ; et

5° un nouveau moteur n'est pas installé.

Si les conditions visées à l'alinéa 1er ne sont plus remplies, le propriétaire est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la nouvelle lettre d'enregistrement.

Art. 7. Le Roi détermine :

1° la forme de la lettre d'enregistrement visée à l'article 6, § 1er et les mentions qui doivent y figurer ;

2° le montant de la redevance visée à l'article 5, § 3 et l'article 6, § 3, alinéa 2, ainsi que ses modalités d'application et de perception ;

3° les informations à communiquer sur la demande d'enregistrement et les modalités de demande de l'enregistrement ;

4° les conditions auxquelles les bateaux de plaisance doivent répondre pour être enregistrés ;

5° le statut administratif des bateaux de plaisance enregistrés ;

6° l'autorité qui est compétente pour l'examen, le refus ou la délivrance d'un certificat d'enregistrement ;

7° les dispositions particulières pour l'enregistrement des navires de plaisance pour les commerçants ;

3° de naam of thuishaven van het pleziervaartuig wijzigen;

4° het pleziervaartuig een ingrijpende verbouwing ondergaat;

5° een nieuwe motor wordt geïnstalleerd.

§ 3. Er wordt kosteloos een nieuwe registratiebrief na het verstrijken afgegeven indien:

1° het pleziervaartuig nog voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 7, 4°; en

2° de eigendom van het pleziervaartuig niet volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel; en

3° de naam en thuishaven van het pleziervaartuig niet werd gewijzigd; en

4° het pleziervaartuig geen ingrijpende verbouwing heeft ondergaan; en

5° geen nieuw motor werd geïnstalleerd.

Indien de voorwaarden in het eerste lid niet meer werden vervuld, is de eigenaar een retributie verschuldigd voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de nieuwe registratiebrief.

Art. 7. De Koning bepaalt:

1° de vorm van en de vermeldingen op de registratiebrief bedoeld in artikel 6, § 1;

2° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5, § 3 en artikel 6, § 3, tweede lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;

3° de gegevens die op de aanvraag tot registratie moeten worden meegedeeld en de wijze waarop de registratie moet worden aangevraagd;

4° de voorwaarden waaraan de pleziervaartuigen moeten voldoen om te worden geregistreerd;

5° het administratief statuut van de geregistreerde pleziervaartuigen;

6° de overheid welke bevoegd is voor het onderzoek, de weigering of de afgifte van een certificaat van registratie;

7° de bijzondere bepalingen voor de registratie van pleziervaartuigen voor handelaars;

8° les mentions à apposer sur le navire de plaisance ;

9° les conditions auxquelles l'enregistrement peut être radié d'office.

Chapitre 3 – Sécurité

Art. 8. § 1. Aucun bateau de plaisance ne peut être utilisé dans les eaux belges et la ZEE sans être en état de sécurité, ou la sécurité des tiers peut mis en danger.

Aucun bateau de plaisance enregistré conformément à l'article 5, § 1er, ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être en état de sécurité, ou la sécurité des tiers peut mis en danger..

§ 2. Aucun bateau de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être employé dans les eaux belges sans être muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat étranger équivalent. Le certificat de navigabilité atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le bateau de plaisance répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Aucun bateau de plaisance utilisé à des fins professionnelles et enregistré conformément à l'article 5, § 1er, ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être muni d'un certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est délivré par le contrôle de la navigation. L'auteur d'une demande d'obtention d'un certificat de navigabilité est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus du certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est valable 5 ans.

§ 3. Lors de la demande d'obtention d'un certificat de navigabilité, le contrôle de la navigation peut, à la requête du demandeur, délivrer un certificat provisoire de navigabilité sans effectuer d'examen si le bateau de plaisance se trouve dans les eaux belges. Un bateau de plaisance muni d'un certificat provisoire de navigabilité doit répondre en toutes circonstances aux conditions fixées et à l'équipement prescrit par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

8° de vermeldingen dewelke op het pleziervaartuig moeten worden aangebracht;

9° de voorwaarden waaronder de registratie ambtshalve kan worden geschrapt.

Hoofdstuk 3 – Veiligheid

Art. 8. § 1. Geen enkel pleziervaartuig mag worden gebruikt in de Belgische wateren en de EEZ zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van anderen in gevaar kan worden gebracht.

Geen pleziervaartuig geregistreerd overeenkomstig artikel 5, § 1, mag in vreemde wateren worden gebruikt zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van anderen in gevaar kan worden gebracht.

§ 2. Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik kan in Belgische wateren worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid of een gelijkwaardig buitenlands certificaat. Het certificaat stelt vast, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het pleziervaartuig in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten.

Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik en geregistreerd overeenkomstig artikel 5, § 1, kan in vreemde wateren worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid.

Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de scheepvaartcontrole. Bij het aanvraag tot het bekomen van een certificaat van deugdelijkheid is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van het certificaat van deugdelijkheid.

Het certificaat van deugdelijkheid is 5 jaar geldig.

§ 3. De scheepvaartcontrole kan bij de aanvraag tot het bekomen van een certificaat van deugdelijkheid op verzoek van de aanvrager een voorlopig certificaat van deugdelijkheid zonder verder onderzoek afgeven indien het pleziervaartuig zich in Belgische wateren bevindt. Een pleziervaartuig met een voorlopig certificaat van deugdelijkheid moet te allen tijde voldoen aan de voorwaarden en uitrusting opgelegd door deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten.

Aucune redevance n'est due pour la demande et la délivrance d'un certificat provisoire de navigabilité.

§ 4. Le Roi peut habiliter une organisation à exercer les tâches visées dans le présent chapitre et détermine à quelles conditions elle peut le faire.

§ 5. Le contrôle de la navigation est compétent pour évaluer l'équivalence du certificat étranger visé au § 2, alinéa 1er.

Art. 9. Un navire de plaisance qui n'est pas en état de sécurité ou qui se trouve dans les eaux belges sans avoir à bord l'un des documents visés à l'article 4 peut se voir interdire de départ par le contrôle de la navigation.

Un recours contre l'interdiction de départ peut être introduit au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours sera examiné conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime.

Le contrôle de la navigation notifie l'interdiction de départ à la police de la navigation.

Art. 10. Le Roi détermine :

1° les conditions auxquelles un bateau de plaisance doit répondre pour être en état de sécurité ;

2° les conditions complémentaires auxquelles un bateau de plaisance utilisé à des fins professionnelles doit répondre ;

3° la division en zones des eaux belges, de la ZEE et des eaux étrangères pour l'application du présent chapitre ;

4° l'équipement requis à bord des navires de plaisance par zone et par catégorie de navire de plaisance ;

5° l'équipement complémentaire requis à bord des navires de plaisance par zone et par catégorie de navire de plaisance ;

6° le montant de la redevance visée à l'article 8, § 2, alinéa 2, et ses modalités d'application et de perception ;

7° les conditions de délivrance du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité ;

Voor de aanvraag en afgifte van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid is geen retributie verschuldigd.

§ 4. De Koning kan een organisatie machtigen om de taken in dit hoofdstuk uit te voeren en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

§ 5. De scheepvaartcontrole is bevoegd om de gelijkwaardigheid van het buitenlands certificaat bedoeld in § 2, eerste lid, te beoordelen.

Art. 9. Een pleziervaartuig dat niet in staat van veiligheid is of zich in Belgische wateren bevindt zonder een document aan boord bedoeld in artikel 4, kan door de scheepvaartcontrole een verbod tot afvaart opgelegd krijgen.

Beroep tegen het verbod tot afvaart kan worden ingediend door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep wordt behandeld overeenkomstig de bepalingen van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

Het verbod tot afvaart wordt door de scheepvaartcontrole bezorgd aan de scheepvaartpolitie.

Art. 10. De Koning bepaalt:

1° de voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn;

2° de bijkomende voorwaarden waaraan een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik moet voldoen;

3° de indeling van de Belgische wateren, EEZ en vreemde wateren in zones voor de toepassing van dit hoofdstuk;

4° de uitrusting aan boord van pleziervaartuigen per zone en per type van pleziervaartuig;

5° de bijkomende uitrusting aan boord van pleziervaartuigen per zone en per type van pleziervaartuig;

6° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 8, § 2, derde lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;

7° de voorwaarden voor het afgeven van certificaat van deugdelijkheid en een voorlopig certificaat van deugdelijkheid;

8° la forme et le contenu du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité.

Chapitre 4 – Brevets d'aptitude

Art. 11. § 1er. Quiconque conduit un navire de plaisance dans les eaux belges doit être titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité pour la catégorie de navire de plaisance qu'il conduit et pour la zone dans laquelle il navigue.

Le Roi peut dispenser de l'obligation prescrite à l'alinéa 1er en raison de la catégorie de navire de plaisance, de la zone ou de la nature des activités exercées.

§ 2. Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être conduit sans attestation de qualification pour la conduite d'un bateau, ou certificat privé ou étranger considéré comme équivalent, sauf si :

1° le bateau de plaisance est loué à des fins privées et sans conducteur ;

2° le bateau de plaisance est utilisé par l'entreprise de location à des fins privées.

§ 3. Le candidat à l'examen pour l'obtention d'une attestation de qualification pour la conduite d'un bateau est tenu de payer une redevance.

Le demandeur est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus d'une attestation de qualification pour la conduite d'un bateau.

Art. 12. Une Commission pour la Navigation de Plaisance est créée en vue de la reconnaissance de l'équivalence visée à l'article 11, § 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance et peut lui attribuer des tâches complémentaires pour l'application de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 13. Le Roi détermine :

1° la division en zones des eaux belges, de la ZEE et des eaux étrangères pour l'application du présent chapitre ;

2° les différentes brevets d'aptitude ;

8° de vorm en inhoud van het certificaat van deugdelijkheid en een voorlopig certificaat van deugdelijkheid.

Hoofdstuk 4 - Vaarbevoegdheidsbewijzen

Art. 11. § 1. Ieder die op de Belgische wateren een pleziervaartuig bestuurt moet houder zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor de categorie van pleziervaartuig dat hij bestuurt en voor de zone waarin hij vaart.

De Koning kan vrijstelling verlenen aan de in het eerste lid voorgeschreven verplichting uit hoofde van het type van pleziervaartuigen, de zone of de aard van de uitgevoerde activiteiten.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1, kan geen pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden gebruikt zonder te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs, of door een privaat of buitenlandscertificaat dat als gelijkwaardig wordt beschouwd, tenzij :

1° het pleziervaartuig wordt verhuurd voor private doeleinden en zonder bestuurder;

2° het pleziervaartuig door de verhuurfirma wordt gebruikt voor private doeleinden.

§ 3. Voor het afleggen van een examen tot het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de geëxamineerde een retributie verschuldigd.

Voor het onderzoek en de afgifte of de weigering van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de aanvrager een retributie verschuldigd.

Art. 12. Met het oog op de erkenning van gelijkwaardigheid bedoeld in artikel 11, § 2, wordt een Commissie voor de Pleziervaart opgericht. De koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie voor de Pleziervaart en kan bijkomende taken voor de toepassing van deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten aan de Commissie voor de Pleziervaart toekennen.

Art. 13. De Koning bepaalt:

1° de indeling van de Belgische wateren, EEZ en vreemde wateren in zones voor de toepassing van dit hoofdstuk;

2° de verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen;

3° les conditions d'obtention d'un brevet d'aptitude ;

4° l'organisation des examens pour l'obtention d'un brevet d'aptitude ;

5° le contenu de la matière sur laquelle portera l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude ;

6° l'expérience pratique requise pour obtenir un brevet d'aptitude ;

7° l'aptitude physique pour l'obtention d'un brevet d'aptitude ;

8° la forme et le contenu des brevets d'aptitude ;

9° les modalités de demande et de délivrance des brevets d'aptitudes ;

10° l'autorité chargée de la délivrance des brevets d'aptitudes ;

11° le montant des redevances visées à l'article 11, § 3, et leurs modalités d'application et de perception.

Chapitre 5 – Activités pratiquées

Art. 14. Toute compétition ou activité sportive ou de loisir en groupe dans la mer territoriale est interdite sans l'autorisation du contrôle de la navigation.

Art. 15. Le Roi détermine :

1° les modalités de demande et de délivrance ou de refus d'une autorisation visée à l'article 14 ;

2° les conditions atmosphériques particulières dans lesquelles certaines activités pratiquées peuvent être interdites.

Chapitre 6 – Responsabilité

Art. 16. Le Roi peut imposer une assurance responsabilité civile pour certaines catégories de bateaux de plaisance ou pour certaines activités pratiquées avec des bateaux de plaisance.

Chapitre 7 - Application

Art.17. Le Roi désigne les fonctionnaires et agents chargés de rechercher et de constater les infractions à la

3° de voorwaarden tot het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs

4° de organisatie van de examens voor het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs

5° de inhoud van de leerstof waarover het examen voor het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs zal handelen;

6° de praktische ervaring waarover men moet beschikken om een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen;

7° de lichamelijke geschiktheid voor het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs;

8° de vorm en de inhoud van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

9° de wijze van aanvraag en afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

10° de overheid belast met de afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

11° het bedrag van de retributies bedoeld in artikel 11, § 3, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.

Hoofdstuk 5 – Activiteiten

Art. 14. Wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de territoriale zee zijn verboden zonder toelating van de scheepvaartcontrole.

Art. 15. De koning bepaalt:

1° de wijze voor aanvraag en afgifte of weigering van een toelating bedoeld in artikel 14;

2° de bijzondere weersomstandigheden waarin bepaalde activiteiten kunnen worden verboden.

Hoofdstuk 6 – Aansprakelijkheid

Art. 16. De koning kan een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid instellen voor bepaalde categorieën van pleziervaartuigen of voor bepaalde activiteiten met pleziervaartuigen.

Hoofdstuk 7 - Handhaving

Art.17. De Koning wijst de ambtenaren en beambten aan die belast zijn met het opsporen en vaststellen van

présente loi et aux arrêtés d'exécution pris en vertu de celle-ci.

Ces fonctionnaires et agents peuvent se faire communiquer toutes les informations et tous les documents qu'ils jugent nécessaires pour l'accomplissement de leur tâche et procéder à toutes les constatations utiles. Les fonctionnaires et agents ont libre accès au bateau de plaisance et aux ports de plaisance pour constater les infractions. L'accès aux parties habitées des bateaux de plaisance n'est toutefois possible avec l'autorisation de l'occupant ou du juge d'instruction.

Ils constatent les infractions dans des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire et dont une copie est adressée au contrevenant dans les quinze jours de la date de la constatation de l'infraction.

Art. 18. Est puni d'une amende administrative de 26 à 25 000 euros quiconque enfreint les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§1. Le propriétaire d'un bateau de plaisance utilisé dans les eaux belges et non enregistré conformément l'article 4 et la personne qui navigue avec ce bateau à ce moment, sont sanctionnés par une amende administrative de 500 euros.

Des infractions sur les autres dispositions du chapitre 2 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnés par une amende administrative allant de 26 à 100 euros.

§2. Des infractions sur les dispositions du chapitre 3 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative allant de 26 à 5.000 euros.

§3. Naviguer avec un bateau de plaisance sans disposer du brevet correct est sanctionné par une amende administrative de 500 euros.

Des infractions sur les autres dispositions du chapitre 2 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative allant de 26 à 100 euros.

§4. Des infractions sur l'article 14 sont sanctionnées par une amende administrative de 1.000 euros. Des infractions sur les dispositions déterminées en exécution de l'article 15, 2°, sont sanctionnées par une amende administrative de 500 euros.

feiten die door deze wet en door de ter uitvoering ervan genomen besluiten strafbaar worden gesteld.

Deze ambtenaren en beambten kunnen zich alle inlichtingen doen verstrekken en bescheiden doen overleggen die zij tot het volbrengen van hun taak nodig achten en overgaan tot alle nuttige vaststellingen. De ambtenaren en beamten hebben de vrije toegang tot het pleziervaartuig en de jachthavens voor het vaststellen van de overtredingen. Toegang tot de bewoonde gedeelten van pleziervaartuigen kan evenwel enkel met de toelating van de onderzoeksrechter.

Zij stellen de strafbare feiten vast in processenverbaal die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel en waarvan een kopie aan de overtreder wordt gestuurd binnen vijftien dagen na de datum van de vaststelling van het strafbaar feit.

Art. 18. Met een administratieve geldboete van 26 tot 25.000 euro wordt bestraft, eenieder die de bepalingen van deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten overtreedt .

§ 1. De eigenaar van een pleziervaartuig dat in Belgische wateren wordt gebruikt en dat niet geregistreerd is overeenkomstig artikel 4 en de persoon die er op dat ogenblik mee vaart worden gestraft met een administratieve geldboete van 500 euro.

Inbreuken op de andere bepalingen van hoofdstuk 2 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van 26 tot 100 euro.

§ 2. Inbreuken op de bepalingen van hoofdstuk 3 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van 26 tot 5.000 euro.

§ 3. Het varen met een pleziervaartuig zonder over het correcte vaarbevoegdheidsbewijs te beschikken wordt gestraft met een administratieve geldboete van 500 euro.

Inbreuken op de andere bepalingen van hoofdstuk 2 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van 26 tot 100 euro.

§ 4. Inbreuken op artikel 14 worden gestraft met een administratieve geldboete van 1.000 euro. Inbreuken op de bepalingen vastgesteld in uitvoering van artikel 15, 2° worden gestraft met een administratieve geldboete van 500 euro.

§5. Des infractions sur les arrêtés d'exécution déterminés en exécution de l'article 16, sont sanctionnées par une amende administrative de 500 euros.

§6. Si les infractions sont commises avec un bateau de plaisance destiné pour une utilisation commerciale ou professionnelle, les montants dans les paragraphes 1 à 5 sont doublés.

§7. L'amende administrative visée au paragraphe 1 à 6 est imposée conformément à la procédure déterminée dans la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

§ 5. Inbreuken op de uitvoeringsbesluiten vastgesteld in uitvoering van artikel 16 worden gestraft met een administratieve geldboete van 500 euro.

§ 6. Indien de inbreuken gepleegd worden met een pleziervaartuig bestemd voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden de bedragen in de paragrafen 1 tot en met 5 verdubbeld.

§ 7. De administratieve boete bedoeld in paragrafen 1 tot en met 6 wordt opgelegd overeenkomstig de procedure bepaald in de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

Chapitre 8 – Dispositions modificatives

Art. 19. L'article 1er, alinéa 4, de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime est complété par le 4° rédigé comme suit : « 4° les bateaux de plaisance visés dans la loi du xx xx 2018 ».

Art. 20. Dans l'article 12, alinéa 1er, de la même loi, le mot « dix » est remplacé par le mot « quinze ».

Art. 21. Dans l'article 14, alinéa 3, de la même loi, les mots « Parmi ces assesseurs, deux au moins doivent être porteurs du brevet d'aptitude belge de capitaine, deux au moins du brevet d'aptitude belge de mécanicien ou de motoriste, et deux au moins du brevet d'aptitude belge de patron des eaux illimitées » doivent être remplacés par les mots « Parmi ces assesseurs, deux au moins doivent être porteurs du brevet d'aptitude belge de capitaine, deux au moins du brevet d'aptitude belge de mécanicien ou de motoriste, deux au moins du brevet d'aptitude belge de patron des eaux illimitées et deux au moins du brevet d'aptitude belge pour la navigation de plaisance ».

Art. 22. Dans l'article 1er de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les 5° et 6 sont abrogés.

Art. 23. Dans l'article 2, § 1, de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, les mots « ou navire de plaisance » sont abrogés deux fois.

Hoofdstuk 8 – Wijzigingsbepalingen

Art. 19. In artikel 1, vierde lid, van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart wordt een bepaling onder ten 4° ingevoerd, luidende "de pleziervaartuigen bedoeld in de wet van xx xx 2018".

Art. 20. In artikel 12, eerste lid, van dezelfde wet wordt het woord "tien" vervangen door het woord "vijftien".

Art. 21. In artikel 14, derde lid, van dezelfde wet worden tussen de woorden "Onder deze bijzitters moeten er tenminste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van kapitein, ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van werktuigkundige of motorist en ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van schipper onbeperkt vaargebied" vervangen door de woorden "Onder deze bijzitters moeten er tenminste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van kapitein, ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van werktuigkundige of motorist, ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van schipper onbeperkt vaargebied en ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs voor de pleziervaart hebben".

Art. 22. In artikel 1 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007, worden de bepalingen onder 5° en 6° opgeheven.

Art. 23. In artikel 2, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007, worden de woorden "of pleziervaartuig" tweemaal opgeheven.

Art. 24. Dans l'article 3 de la même loi, modifié par la loi du 22 janvier 2007, le 3° est abrogé.

Art. 25. Dans l'article 17bis de la même loi, inséré par la loi du 22 janvier 2007, le dernier alinéa est abrogé.

Art. 26. Dans l'article 17ter de la même loi, inséré par la loi du 22 janvier 2007, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 27. L'article 34 de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer est abrogé

Art. 28. La loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume est abrogée.

Chapitre 9 – Disposition transitoire et l'entrée en vigueur

Art. 29. Le roi peut fixer des mesures transitoires concernant les navires de plaisance qui sont registrés conformément à l'arrêté royal du 4 juin 1999 : 1° relatif à l'inscription et à l'enregistrement des bateaux de plaisance; 2° modifiant l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires; 3° modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, ou l'article 9.03 de l'arrêté royal du 24 septembre 2006 concernant le règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

Art. 24. In artikel 3 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 22 januari 2007, wordt de bepaling onder 3° opgeheven.

Art. 25. In artikel 17bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007, wordt het laatste lid opgeheven.

Art. 26. In artikel 17ter van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 januari 2007, wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 27. Artikel 34 van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van de zeeschepen wordt opgeheven.

Art. 28. De wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk wordt opgeheven.

Hoofdstuk 9 – Overgangsbepaling en inwerkingtreding

Art. 29. De koning kan overgangsmaatregelen met betrekking tot de registratie vaststellen voor de pleziervaartuigen die geregistreerd overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 juni 1999 : 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, of artikel 9.03 van het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk.

Art. 30. La présente loi entre en vigueur le 1er juillet 2018, à l'exception du chapitre 2 qui entre en vigueur le 1er janvier 2019.

Art. 30. Deze wet treedt in werking op 1 juli 2018 met uitzondering van hoofdstuk 2 dat in werking treedt op 1 januari 2019.

...,...

..., le ...

Van Koningswege:

Par le Roi :

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,

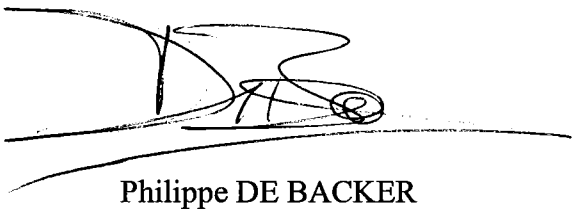
Maggie DE BLOCK

Le Ministre de la Mobilité

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Le Secrétaire d'État à la Mer du Nord, De Staatssecretaris voor Noordzee,



Philippe DE BACKER

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en Heren,

1. Belang van de pleziervaart in België

De pleziervaart in België is een populaire sector. Jaarlijks worden een 8.000-tal inschrijvingen voor pleziervaartuigen uitgevoerd (immatriculatiedocumenten en vlaggenbrieven, respectievelijk voor op de binnenwateren en op zee). Bijna 6.500 vaarbrevetten werden uitgereikt in 2017. In de examencentra in Brussel, Antwerpen en Oostende werden vorig jaar 7.500 examens afgelegd.

Er is een intense samenwerking tussen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (hierna de Federale Overheidsdienst) en de pleziervaartsector. 13 erkende en aangewezen organisaties (pleziervaartfederaties en andere) ondersteunen de diensten van de Federale Overheidsdienst in het kader van brevettering. Een examencommissie, met experten uit de sector, levert zijn bijdrage aan het theoretisch gedeelte van het examen voor het bekomen van een vaarbrevet, onder andere door het opstellen van vragen.

Het Federaal Overlegplatform voor de pleziervaart (FOP) brengt vertegenwoordigers van de sector, de Federale Overheidsdienst en experten samen. Dit overlegorgaan brengt advies uit inzake pleziervaartaangelegenheden binnen de federale bevoegdheid.

Tijdens het vernieuwingsproces van de pleziervaartwetgeving werkte het FOP, ondersteund door zijn werkgroepen, voorstellen uit inzake uitrusting en brevettering (2015-2016). Ter gelegenheid van de Belgian Boat Show (februari 2017) werd het herzieningstraject van de pleziervaartwetgeving door Minister Bellot en Staatssecretaris De Backer aangekondigd en toegelicht. De voorstellen van het FOP werden,

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et Messieurs,

1. Importance de la navigation de plaisance en Belgique

La navigation de plaisance en Belgique est un secteur populaire. Chaque année, environ 8000 inscriptions sont exécutées pour des bateaux de plaisance (documents d'immatriculation et lettres de pavillon, respectivement pour la navigation dans les eaux intérieures et en mer). Près de 6500 brevets de navigation ont été délivrés en 2017. Dans les centres d'examen de Bruxelles, Anvers et Ostende, 7500 examens ont été passés l'an dernier.

Il y a une collaboration intense entre le Service public fédéral Mobilité et Transports (ci-après dénommé « Service public fédéral ») et le secteur de la navigation de plaisance. Treize organisations reconnues et désignées (fédérations de navigation de plaisance et autres) soutiennent les services du Service public fédéral dans le cadre de la délivrance des brevets. Une commission d'examen, avec des experts du secteur, apporte sa contribution à la partie théorique de l'examen en vue de l'obtention d'un brevet de navigation, notamment par l'établissement de questions.

La Plateforme de concertation fédérale (PCF) pour la navigation de plaisance rassemble des représentants du secteur, du Service public fédéral et des experts. Cet organe de concertation émet des avis sur des questions liées à la navigation de plaisance au sein de la compétence fédérale.

Au cours du processus de renouvellement de la législation sur la navigation de plaisance, la PCF, soutenue par ses groupes de travail, a élaboré des propositions en matière d'équipements et de délivrance des brevets (2015 – 2016). À l'occasion du Belgian Boat Show (février 2017), le trajet de révision de la législation sur la navigation de plaisance a été annoncé et expliqué par le ministre Bellot et le secrétaire d'État De Backer.

samen met een lijst van knelpunten, aan het brede publiek kenbaar gemaakt. Aan de hand van een publieksbevraging werd afgetoetst of de betreffende kwesties weldegelijk als knelpunt werden ervaren en werd nagegaan of de voorstellen vanuit het FOP door het brede publiek werden gedragen. Op deze publieke bevraging kwamen er 1659 reacties, gelijkmatig verdeeld uit zowel het Nederlandstalig als Franstalig landsgedeelte, met pleziervaarders uit verschillende sectoren (bijvoorbeeld binnenvaart, kustvaart, kleinzeilerij, ...). De knelpunten werden grotendeels ondersteund – de voornaamste zijn: dubbele registratie van het pleziervaartuig (zee en binnenwateren); onduidelijk onderscheid tussen privaat en commercieel gebruik; verouderde lijst van uitrusting; geen uniforme vereisten voor de praktische opleiding bij de vaarscholen; regelgeving verspreid over talrijke regelgevende instrumenten.

Les propositions de la PCF ont été annoncées au grand public, en combinaison avec une liste de difficultés. À l'appui d'un questionnaire public, on a testé si les questions correspondantes étaient bel et bien ressenties comme des difficultés et l'on a vérifié si les propositions émanant de la PCF étaient soutenues par le grand public. Ce questionnaire public a recueilli 1659 réactions, émanant de manière uniformément répartie de la partie francophone aussi bien que néerlandophone du pays, avec des plaisanciers issus de différents secteurs (par exemple la navigation intérieure, la navigation côtière, les dériveurs...). Les points de difficulté ont été en grande partie soutenus ; en voici les principaux : le double enregistrement du bateau de plaisance (mer et eaux de navigation intérieure) ; la distinction peu claire entre utilisation privée et utilisation commerciale ; la liste obsolète des équipements ; l'absence d'exigences uniformes pour la formation pratique dans les écoles de navigation ; la diffusion de la réglementation sur de nombreux instruments de réglementation.

2. Artikelsgewijze bespreking

2. Discussion par article

Artikel 1.

Article 1er.

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Artikel 2.

Article 2

De definitie van schip en pleziervaartuig zijn identiek als de definities die in het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden gebruikt. Immers moeten beide regelgevingen op elkaar zijn afgestemd aangezien diverse bepalingen uit het Scheepvaartwetboek ook van toepassing zullen zijn op de pleziervaart zoals de hypotheekregeling, de bepalingen inzake voorkoming van verontreiniging en de bepalingen betreffende mede-eigendom.

Les définitions des termes « navire » et « bateau de plaisance » sont identiques à celles utilisées dans le projet de loi instituant le Code belge de la Navigation. En effet, les deux réglementations doivent être ajustées l'une sur l'autre étant donné que diverses dispositions du Code de la Navigation s'appliqueront également à la navigation de plaisance comme le régime des hypothèques, les dispositions en matière de prévention de la pollution et les dispositions relatives à la copropriété.

Een belangrijk onderscheid met de vorige regelgeving is dat er geen maximale lengte meer is voor pleziervaartuigen. Onder de oude regelgeving was de maximale lengte 24 meter

Une distinction importante avec l'ancienne réglementation est qu'il n'y a plus de longueur maximale pour les bateaux de plaisance. Sous l'ancienne réglementation, qui prévoyait une

waardoor grotere pleziervaartuigen niet onder Belgische vlag konden worden gebracht, maar verplicht werden om onder de vlag van een derde land te varen. Deze maximale lengte wordt afgeschaft waardoor elk pleziervaartuig in België kan worden geregistreerd.

De term pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruikt vervangt de huidige term van commercieel pleziervaartuig. Het al dan niet uitbaten van een pleziervaartuig met winstoogmerk is niet relevant vanuit het veiligheidsperspectief. Zoals hoger reeds toegelicht is een van de basisprincipes van de nieuwe wetgeving het verhogen van de veiligheid. Pleziervaartuigen die aldus door andere dan de eigenaar worden gebruikt, en waarvan de gebruiker er moet op kunnen vertrouwen dat men in alle veiligheid kan varen, moeten aan strengere voorwaarden worden gekoppeld. Dit principe is in alle transportmodi terug te vinden.

Pleziervaartuigen die aan deze verhoogde veiligheidsnormen moeten voldoen, moeten evenwel worden gebruikt in een economische activiteit. Een richtsnoer hiervoor is of een bepaalde activiteit op zich als BTW-plichtig moet worden aanzien. Dit impliceert echter niet dat alle pleziervaartuigen die in het bezit zijn van een natuurlijk of rechtspersoon die onderworpen is aan de BTW-regeling ook automatisch een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik is. Het is de activiteit op zich die wordt uitgeoefend die zal bepalen of het pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden gebruikt wordt. Zo kunnen bijvoorbeeld vaartuigen van een zeilclub die verhuurd worden op een andere dag privaat door de leden worden gebruikt. Deze laatste activiteit is geen economische activiteit in de zin van deze definitie en op dat ogenblik zijn de strengere eisen niet van toepassing.

Pleziervaartuigen die verhuurd worden door een verhuurbedrijf worden echter altijd beschouwd als pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de

longueur maximale de 24 m, les bateaux de plaisance de taille supérieure ne pouvaient pas être mis sous pavillon belge, mais étaient tenus de naviguer sous le pavillon d'un pays tiers. L'abrogation de cette longueur maximale permet à tout bateau de plaisance d'être enregistré en Belgique.

Le terme « bateau de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle » remplace le terme actuel « bateau de plaisance commercial ». L'exploitation ou non d'un bateau de plaisance à but lucratif n'est pas pertinente du point de vue de la sécurité. Comme déjà expliqué ci-dessus, l'un des principes de base de la nouvelle législation est d'accroître la sécurité. Les bateaux de plaisance qui sont ainsi utilisés par des personnes autres que le propriétaire et dont l'utilisateur doit pouvoir avoir l'assurance que l'on puisse naviguer en toute sécurité doivent être associés à des conditions plus strictes. On retrouve ce principe dans tous les modes de transport.

Les bateaux de plaisance qui doivent répondre à ces normes de sécurité accrues doivent cependant être utilisés dans une activité économique. Une ligne directrice à cet effet concerne le fait de devoir considérer ou non une certaine activité comme assujettie à la TVA. Ceci n'implique toutefois pas que tous les bateaux de plaisance en la possession d'une personne physique ou morale soumise au régime de la TVA sont aussi automatiquement un bateau de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle. C'est l'activité exercée en soi qui déterminera si le bateau de plaisance est utilisé à des fins commerciales ou professionnelles. Ainsi, des bateaux d'un club de voile qui sont loués peuvent par exemple un autre jour être utilisés à titre privé par les membres. Cette dernière activité n'est pas une activité économique au sens de cette définition et à ce moment-là, les exigences plus strictes ne s'appliquent pas.

Les bateaux de plaisance loués par une entreprise de location sont toutefois toujours considérés comme des bateaux de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle.

Une distinction est établie entre les eaux belges –

Belgische wateren, namelijk de territoriale zee en de binnenwateren enerzijds, en de Exclusief Economische Zone anderzijds. Dit onderscheid is noodzakelijk omwille van de jurisdictie die België kan uitoefenen in deze verschillende zones op basis van het Verdrag inzake het recht van de zee (UNCLOS).

De definitie van waterscooter is overgenomen uit richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG.

Artikel 3.

In paragraaf 1 wordt het toepassingsgebied van de wet bepaald. Vooraleerst is de regelgeving van toepassing op alle pleziervaartuigen vanaf een lengte van 2,5 meter die op de Belgische binnenwateren of de territoriale zee varen. Deze vaartuigen moeten geregistreerd, bemand en in staat van veiligheid zijn als ze zich in deze zones bevinden.

Tevens is de wet van toepassing op alle pleziervaartuigen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, waar ze zich ook bevinden op de wereld. De laatste categorie zijn de waterscooters die, in lijn met de voormelde richtlijn 2013/53/EU altijd als pleziervaartuigen worden beschouwd, ongeacht hun minimale lengte.

Paragraaf 2 omvat 4 categorieën die niet onder de wet vallen omwille van hun specificiteit. De eerste uitzondering betreft de passagiersschepen en is gebaseerd op de Europese en internationale regelgeving over passagiersschepen. Zodra een vaartuig gebruikt of bestemd is om meer dan 12 passagiers te vervoeren valt het onder de toepassing van richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. De nationale bepalingen voor deze schepen zijn opgenomen in het koninklijk besluit inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt, het

à savoir la mer territoriale et les eaux de navigation intérieure – et la Zone économique exclusive. Cette distinction est nécessaire en raison de la juridiction que la Belgique peut exercer dans ces différentes zones sur la base de la Convention sur le droit de la Mer (UNCLOS).

La définition du terme « véhicule nautique à moteur » est reprise de la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE.

Article 3

Le paragraphe 1er détermine le champ d'application de la loi. Tout d'abord, la réglementation s'applique à tous les bateaux de plaisance d'une longueur minimale de 2,5 mètres naviguant dans les eaux intérieures belges ou en mer territoriale. Ces bateaux doivent être enregistrés, munis d'un équipage et en état de sécurité lorsqu'ils se trouvent dans ces zones.

La loi est également d'application sur tous les bateaux de plaisance habilités à battre pavillon belge, quel que soit le lieu où ils se trouvent dans le monde. La dernière catégorie englobe les véhicules nautiques à moteur qui, conformément à la directive 2013/53/UE précitée, sont toujours considérés comme des bateaux de plaisance, quelle que soit leur longueur minimale.

Le paragraphe 2 comprend quatre catégories ne relevant pas de la loi en raison de leur spécificité. La première exception concerne les navires à passagers et est fondée sur la réglementation européenne et internationale sur les navires à passagers. Dès l'instant où un bateau sert ou est destiné à transporter plus de 12 passagers, il relève de l'application de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. Les dispositions nationales pour ces navires sont reprises dans l'arrêté royal établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers qui sont utilisées pour les voyages

koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

intérieurs, l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

Het begrip "passagiers" moet worden geïnterpreteerd overeenkomstig de voormelde richtlijn 2009/45/EG, namelijk „een passagier" : iedere persoon aan boord met uitzondering van: i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, en ii) een kind beneden de leeftijd van één jaar. Uit voormelde richtlijn 2009/45/EG blijkt ook dat enkel passagiers die vervoerd worden voor commerciële doeleinden meetellen voor de kwalificatie als passagiersvaartuig moeten worden beschouwd. De grote plezierjachten waar meer dan 12 mensen aan boord kunnen blijven dus pleziervaartuigen, behalve indien zij een bemanning hebben of krijgen, en bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers voor commerciële doeleinden.

La notion de « passagers » doit être interprétée conformément à la directive 2009/45/CE précitée, à savoir « un passager » : toute personne autre que i) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire et, ii) les enfants de moins d'un an. Il ressort également de la directive 2009/45/CE précitée que seuls les passagers transportés à des fins commerciales entrent en ligne de compte pour la qualification de navire à passagers. Les grands yachts de plaisance qui peuvent accueillir plus de 12 personnes à bord restent donc des bateaux de plaisance, sauf s'ils ont ou reçoivent un équipage, et sont destinés au transport de plus de douze passagers à des fins commerciales.

Een tweede uitzondering betreft de brandingsporten. Alhoewel dit pleziervaart is, is het noodzakelijk omwille van de aard van de sporten, hier een aparte regeling voor te hebben. Momenteel is dit geregeld in het koninklijk besluit van 22 juni 2016 betreffende de brandingsporten. Door het samenbrengen van al de wetgeving over de pleziervaart in één wet is het noodzakelijk om hiervoor een nieuwe rechtsgrond te voorzien om eventuele wijzigingen in de toekomst te kunnen baseren op het voorliggend ontwerp van wet. Deze rechtsgrond is vervat in paragraaf 3 van dit artikel.

Une deuxième exception concerne les sports de vague. Bien qu'il s'agisse de navigation de plaisance, il est nécessaire d'avoir un régime séparé à cet effet, en raison de la nature des sports. Actuellement, ceci est régi dans l'arrêté royal du 22 juin 2016 relatif aux sports de vague. En rassemblant toute la législation sur la navigation de plaisance en une seule loi, il est nécessaire de prévoir à cet effet un nouveau fondement juridique pour pouvoir baser d'éventuelles modifications à l'avenir sur le présent projet de loi. Cette base juridique est reprise au paragraphe 3 du présent article.

De derde uitzondering heeft betrekking op alle toestellen die gebruikt worden voor strandvermaak zoals opblaasbare bootjes die niet geschikt zijn om te worden uitgerust met een motor, luchtmatrassen, enzovoort. Dit speelgoed wordt geregeld door richtlijn 2009/48/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de veiligheid van speelgoed, omgezet in België door het koninklijk besluit van 19 januari 2011 betreffende de veiligheid van

La troisième exception porte sur tous les appareils utilisés pour la récréation sur les plages tels que de petits bateaux gonflables non adaptés pour être équipés d'un moteur, des matelas pneumatiques, etc. Ces jouets sont régis par la directive 2009/48/CE du Parlement européen et le Conseil du 18 juin 2009 sur la sécurité des jouets, transposée en Belgique par l'arrêté royal du 19 janvier 2011 relatif à la sécurité des jouets.

speelgoed.

De laatste uitzondering heeft betrekking op kano's, kajaks, gondels en waterfietsen. Gelet op het specifiek karakter van deze vaartuigen is het noodzakelijk om deze buiten het toepassingsgebied te laten maar eventueel specifieke maatregelen te laten vaststellen door de Koning, waartoe hij gemachtigd wordt in paragraaf 3. Ook in huidige regelgeving zijn deze vaartuigen uitgezonderd.

Cette dernière exception porte sur les canoës, kayaks, gondoles et pédalos. Attendu le caractère spécifique de ces engins de navigation, il est nécessaire de les laisser en dehors du champ d'application, mais de faire éventuellement établir des mesures spécifiques par le Roi, ce qui lui est permis dans le paragraphe 3. Dans la réglementation actuelle également, ces engins de navigation sont exclus.

Door de vele verschillende types van pleziervaartuigen en de innovatieve ontwikkelingen op dit vlak, is het voor de administraties en de sector niet altijd even duidelijk of een bepaald type van vaartuig of nieuwe ontwikkeling al dan niet als een pleziervaartuig moet worden beschouwd. Om hiervoor een oplossing te bieden wordt in het tweede lid van paragraaf 2 de minister bevoegd voor de pleziervaart gemachtigd om in individuele gevallen, na advies van de sector, de knoop door te hakken. Op deze wijze kan snel een antwoord worden geboden zonder dat regelgevende wijzigingen nodig zijn. Door de betrokkenheid van de sector wordt gewaarborgd dat deze beslissingen ook op het terrein gedragen worden..

De par les nombreux types différents de bateaux de plaisance et les développements innovants dans ce domaine, il n'est pas toujours aussi clair pour les administrations et le secteur s'il convient ou non de considérer un certain type de bateau ou nouveau développement comme un bateau de plaisance. Pour apporter une solution à ce problème, au deuxième alinéa du paragraphe 2, le ministre compétent pour la navigation de plaisance est autorisé à prendre des décisions dans des cas individuels, après avis du secteur. De cette façon, on peut apporter rapidement une réponse sans que des modifications de réglementation soient nécessaires. L'implication du secteur garantit que ces décisions sont également soutenues sur le terrain.

Paragraaf 3 tenslotte machtigt de Koning om voor bepaalde uitzonderingen een speciale regeling uit te werken. Brandingsporten en kano's werden reeds hoger toegelicht. Voor wat betreft de pleziervaart met vaartuigen kleiner dan 2,5 meter is het momenteel niet nodig om regelgeving te treffen, maar gelet op de ontwikkelingen en de toename van de beroepsscheepvaart op bepaalde waterwegen, kan het noodzakelijk zijn om voor bepaalde types of gebieden toch enige maatregelen te treffen. De Koning wordt hiertoe dan ook gemachtigd.

Enfin, le paragraphe 3 autorise le Roi à élaborer un régime spécial pour certaines exceptions. Les sports de vague et canoës ont déjà été expliqués plus haut. En ce qui concerne la navigation de plaisance avec des bateaux d'une taille inférieure à 2,5 m, il n'est actuellement pas nécessaire de toucher à la réglementation, mais vu les développements et l'augmentation de la navigation professionnelle dans certaines voies navigables, il peut être nécessaire de tout de même prendre certaines mesures pour certains types ou certaines zones. Le Roi y est par conséquent autorisé.

Artikel 4.

Article 4

Om een degelijk handhavingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk dat alle vaartuigen geregistreerd zijn met het oog op de identificatie van de eigenaar. De registratie is ook

Afin de pouvoir mener une bonne politique en matière d'application, il est nécessaire que tous les bateaux aient été enregistrés en vue de l'identification du propriétaire. L'enregistrement

noodzakelijk om de eigenaars van de vaartuigen te kennen met het oog op hun fiscale verplichtingen.

Pleziervaartuigen die zich op Belgische binnenwateren en territoriale zee bevinden, moeten geregistreerd zijn, ofwel overeenkomstig de Belgische regelgeving, ofwel overeenkomstig de regelgeving van een ander land. Evenwel moet altijd de eigenaar kunnen worden geïdentificeerd door middel van een schriftelijk bewijs.

Artikelen 5 en 6

Artikel 5 bepaalt welke pleziervaartuigen in België geregistreerd kunnen worden. Pleziervaartuigen die momenteel worden gebruikt op zee of een maritieme waterweg zoals de Beneden Zeeschelde of het Kanaal Gent-Terneuzen, moeten momenteel beschikken over een vlaggenbrief. Pleziervaartuigen op de binnenwateren, met inbegrip van de Beneden Zeeschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen moeten een immatriculatiedocument hebben. Dit impliceert dat voor hetzelfde vaartuig de eigenaars 2 keer een registratie moeten voltooien. Onder de nieuwe regelgeving wordt dit onderscheid opgeheven en is er slechts 1 unieke registratie in België.

Met de huidige regelgeving kan iedereen een Belgische vlaggenbrief aanvragen. 33,5% van de vlaggenbrieven die werden uitgereikt in 2015 waren voor natuurlijke of rechtspersonen die geen band met België hebben. Het is onmogelijk om al deze vaartuigen in de rest van Unie te kunnen controleren. Pleziervaartuigen worden immers ook meer en meer gebruikt voor drugstransporten of mensensmokkel. Dat risico neemt toe. Het verdient daarom de aanbeveling om daar waar de Belgische vlag nog gevoerd wordt, ook de mogelijkheid tot controle door de Belgische overheden reëel te maken. Er werden reeds websites opgericht in Spanje om het aanvragen van een Belgische vlaggenbrief te faciliteren. Dergelijke praktijk waar geen enkele band is met België moet vermeden worden met het oog op een reële controle vanwege de Belgische overheid. Zo worden geen

est également nécessaire pour connaître les propriétaires des bateaux en vue de leurs obligations fiscales.

Les bateaux de plaisance qui se trouvent dans des eaux intérieures belges et en mer territoriale doivent avoir été enregistrés, soit conformément à la réglementation belge soit conformément à la réglementation d'un autre pays. Il faut toutefois toujours pouvoir identifier le propriétaire au moyen d'une preuve écrite.

Articles 5 et 6

L'article 5 détermine les bateaux de plaisance qui peuvent être enregistrés en Belgique. Les bateaux de plaisance actuellement utilisés en mer ou dans des voies navigables maritimes comme l'Escaut maritime inférieur ou le Canal Gand-Terneuzen, doivent actuellement disposer d'une lettre de pavillon. Les bateaux de plaisance dans les eaux de navigation intérieure, y compris l'Escaut maritime inférieur et le Canal Gand-Terneuzen, doivent avoir un document d'immatriculation. Ceci implique que pour le même bateau, les propriétaires doivent accomplir 2 fois un enregistrement. Sous la nouvelle réglementation, cette distinction est abrogée et il ne reste plus qu'un enregistrement unique en Belgique.

Avec la réglementation actuelle, tout le monde peut demander une lettre de pavillon belge. 33,5 % des lettres de pavillon délivrées en 2015 étaient destinées à des personnes physiques ou morales sans lien avec la Belgique. Il est impossible de contrôler tous ces bateaux dans le reste de l'Union. Les bateaux de plaisance sont en effet aussi de plus en plus utilisés pour le transport de drogues ou le trafic de personnes. Ce risque est en augmentation. Il est dès lors recommandé de rendre également réelle la possibilité de contrôle par les autorités belges aux endroits où l'on continue à naviguer sous pavillon belge. Des sites Internet ont déjà été créés en Espagne afin de faciliter la demande d'une lettre de pavillon belge. Il faut éviter une telle pratique dépourvue du moindre lien avec la Belgique en vue d'un contrôle réel de la part des pouvoirs publics belges. Ainsi, on n'exploite pas

staatsmiddelen ingezet voor bijvoorbeeld deze vreemde vaartuigen zonder enige economisch voordeel voor België.

Voor het immatriculatiedocument voor de binnenwateren werd er wel voorzien in een minimale band met België. Deze voorwaarden worden overgenomen in de nieuwe bepalingen om in België een vaartuig te kunnen registreren. Het vaartuig moet namelijk voor minstens 50% in eigendom zijn van Belgen of in België wonende natuurlijke personen, of volledig in eigendom zijn van Belgische rechtspersoon.

Voor Belgische handelaars is er echter een uitzondering. Indien het vaartuig op de markt wordt gebracht in België overeenkomstig de Europese richtlijn 2013/53/EU kan er ook een Belgische registratie worden aangevraagd. Dit impliceert dat fabrikanten van pleziervaartuigen in België nog steeds het ganse pakket kunnen verkopen aan hun klanten, dus met inbegrip van een voltooide registratie. Doordat voormelde richtlijn 2013/53/EU enkel van toepassing is voor pleziervaartuigen tot 24 meter is er voor grotere vaartuigen een band met België vereist. Dit stemt ook overeen met wat in de koopvaardij en de visserij van kracht is, namelijk een gesloten register dat enkel voorbehouden is voor Belgische onderdanen en ondernemingen.

Elk pleziervaartuig moet een Belgische thuishaven kiezen. Deze thuishaven wordt gebruikt voor de juridische aanduiding van bevoegde rechtbanken voor het geval er geen territoriaal aanknopingspunt is, zoals bijvoorbeeld incidenten op de volle zee. Onder de huidige regelgeving was er geen verplichting dat deze thuishaven Belgisch moet zijn wat tot absurde situaties leidt waarbij thuishavens in zowat alle landen ter wereld momenteel zijn gekoppeld aan Belgische pleziervaartuigen.

de ressources d'État pour, par exemple, ces bateaux étrangers sans quelconque avantage économique pour la Belgique.

Pour le document d'immatriculation destiné aux eaux de navigation intérieure, un lien minimal est bel et bien prévu avec la Belgique. Ces conditions sont reprises dans les nouvelles dispositions pour pouvoir enregistrer un bateau en Belgique. Le bateau doit en effet appartenir à au moins 50 % à des Belges ou à de personnes physiques habitant en Belgique, ou appartenir entièrement à une personne morale de droit belge.

Une exception concerne toutefois les commerçants belges. Si le bateau est mis sur le marché en Belgique conformément à la directive européenne 2013/53/UE, on peut également demander un enregistrement belge. Ceci implique que les fabricants de bateaux de plaisance en Belgique peuvent continuer à vendre le pack entier à leurs clients, y compris donc un enregistrement achevé. Comme la directive 2013/53/UE précitée est uniquement d'application sur les bateaux de plaisance allant jusqu'à 24 m, un lien avec la Belgique est exigé pour les bateaux de plus grande taille. Ceci correspond également avec les dispositions en vigueur dans la marine marchande et la pêche, à savoir un registre fermé uniquement réservé aux ressortissants et entreprises belges.

Tout bateau de plaisance doit choisir un port d'attache belge. Ce port d'attache est utilisé pour la désignation juridique des tribunaux compétents en cas d'absence de rattachement territorial, par exemple en cas d'incidents en haute mer. La réglementation actuelle ne prévoyait aucune obligation que ce port d'attache soit belge, entraînant ainsi des situations absurdes où les ports d'attache dans la quasi-totalité des pays du monde sont actuellement liés à des bateaux de plaisance belges.

Momenteel is de vlaggenbrief geldig voor een periode van 5 jaar en het immatriculatiedocument onbeperkt. Beide systemen hebben hun voordeel en nadeel, waarbij in de nieuwe regelgeving de voordelen van de 2 worden gekoppeld tot een nieuw systeem met zo weinig mogelijk administratieve lasten en kosten voor de burger en de overheid.

Actuellement, la lettre de pavillon est valide pour une durée de 5 ans et le document d'immatriculation est à durée illimitée. Ces deux systèmes présentent leur avantage et leur inconvénient : dans la nouvelle réglementation, les avantages des deux sont associés à un nouveau système avec le moins de frais et charges administratives possible pour le citoyen et les pouvoirs publics.

De registratie blijft onbeperkt geldig totdat het vaartuig wordt verkocht of geërfd. Echter zal de eigenaar een registratiebrief krijgen met een geldigheidsduur van 5 jaar. Na 4,5 jaar zal er een schrijven/mail van DG Scheepvaart worden gericht aan de eigenaar om zijn gegevens en de eigendomsrechten van het vaartuig te bevestigen. Indien deze nog steeds correct zijn, zal er kosteloos een nieuw registratiedocument worden verschaft. Indien de gegevens niet meer correct zijn of het vaartuig verkocht of gesloopt werd, kan de databank worden aangepast. Zo wordt vermeden dat er een databank is, waar de meerderheid van de vaartuigen niet meer wordt gebruikt, omdat er geen verplichting tot schrapping is.

L'enregistrement reste valide à durée illimitée jusqu'à la vente ou l'héritage du bateau. Toutefois, le propriétaire recevra une lettre d'enregistrement d'une durée de validité de 5 ans. Après 4,5 ans, un courrier/courriel de la DG Navigation sera adressé au propriétaire pour confirmer ses données et les droits de propriété du bateau. Si celles-ci sont toujours correctes, un nouveau document d'enregistrement sera fourni sans frais. Si les données ne sont plus correctes ou en cas de vente ou de démolition du bateau, la base de données peut être adaptée. On évite ainsi une base de données où la majorité des bateaux ne sont plus en usage parce qu'il n'existe pas d'obligation de suppression.

Artikel 7

Article 7

In dit artikel worden de delegaties aan de Koning opgesomd om uitvoering te geven aan de wettelijke bepalingen inzake de registratie en om een handhavingsbeleid mogelijk te maken.

Cet article énumère les délégations au Roi pour donner exécution aux dispositions légales en matière d'enregistrement et permettre une politique en matière d'application.

Naar aanleiding van verschillende vragen door de sector, werd besloten om een delegatie aan de Koning op te nemen om een specifiek systeem uit te werken voor handelaars, vergelijkbaar aan de garageplaten voor auto's.

À la suite de différentes demandes par le secteur, il a été décidé de reprendre une délégation au Roi en vue de l'élaboration d'un système spécifique aux commerçants, à l'instar des plaques de garage pour les voitures.

Artikel 8

Article 8

In paragraaf 1 wordt de basisregel vastgelegd dat een pleziervaartuig dat in Belgische wateren vaart of gerechtigd is de Belgische vlag te voeren steeds in staat van veiligheid moet zijn. Deze formulering is overgenomen uit de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen die van toepassing blijft op de koopvaardij- en

Le paragraphe 1er établit la règle de base qu'un bateau de plaisance naviguant dans les eaux belges ou habilité à battre pavillon belge doit toujours être en état de sécurité. Cette formulation est reprise de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires qui reste d'application sur les navires de marine marchande et de pêche

vissersschepen in Belgische wateren of onder Belgische vlag. Het in gevaar brengen van de veiligheid van andere werd toegevoegd.

dans les eaux belges ou sous pavillon belge. L'atteinte à la sécurité d'autrui a été ajoutée.

Op basis van artikel 10 is de Koning bevoegd om de voorwaarden te bepalen waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn.

Sur la base de l'article 10, le Roi est compétent pour déterminer les conditions auxquelles un bateau de plaisance doit répondre pour pouvoir être en état de sécurité.

Belgische pleziervaartuigen die ingezet worden voor een bedrijfs- of beroepsmatig gebruik, kunnen enkel worden ingezet indien ze een certificaat van deugdelijkheid hebben. Dit certificaat bevestigt dat het vaartuig, op het ogenblik van zijn schouwing voldoet aan alle wettelijke en reglementaire vereisten en dat het in staat van veiligheid is. Elk pleziervaartuig dat aldus professioneel wordt gebruikt, wordt gecontroleerd door de overheid. Een gebruiker die betaalt om mee te varen of een opleiding krijgt, moet er immers vanuit kunnen gaan dat er een pleziervaartuig wordt ingezet dat aan alle veiligheidsvoorschriften voldoet.

Les bateaux de plaisance belges utilisés à des fins commerciales ou professionnelles peuvent uniquement être déployés s'ils sont munis d'un certificat de navigabilité. Ce certificat confirme que le bateau répond, au moment de sa visite, à toutes les exigences légales et réglementaires, et qu'il est en état de sécurité. Tout bateau de plaisance ainsi utilisé à titre professionnel est contrôlé par les pouvoirs publics. Un utilisateur qui paie pour accompagner ou qui reçoit une formation doit en effet pouvoir partir du principe qu'un bateau de plaisance déployé répond à toutes les prescriptions en matière de sécurité.

Een nieuwigheid is dat dit naast de huidige bestaande verplichting op de Belgische territoriale zee ook wordt verplicht voor de binnenwateren. Immers moet ook hier de gebruiker er van kunnen uitgaan dat een pleziervaartuig dat ter beschikking wordt gesteld, voldoet aan al de veiligheidsvereisten.

Une nouveauté est que, outre l'obligation existant actuellement en mer territoriale belge, ceci devient également obligatoire pour les eaux de navigation intérieure. En effet, l'utilisateur doit aussi pouvoir partir du principe qu'un bateau de plaisance mis à disposition répond à toutes les exigences en matière de sécurité.

Deze verplichting om een bijkomende schouwing te ondergaan, wordt ook ingevoerd voor pleziervaartuigen onder vreemde vlag die dergelijke activiteiten uitoefenen in Belgische wateren. Om een gelijk speelveld te garanderen voor de ondernemingen die een pleziervaartuig exploiteren moet immers iedereen aan dezelfde voorwaarden onderworpen worden. Ook is het voor de gebruiker van een pleziervaartuig aan de Belgische kust of op de Belgische binnenwateren irrelevant of een vaartuig al dan niet onder Belgische vlag vaart. Een gelijk niveau van veiligheid moet altijd kunnen worden gegarandeerd ten behoeve van de gebruiker.

Cette obligation de subir une visite supplémentaire est également instaurée pour les bateaux de plaisance sous pavillon étranger exerçant de telles activités dans les eaux belges. Afin de garantir une égalité pour les entreprises exploitant un bateau de plaisance, tout le monde doit en effet être soumis aux mêmes conditions. De même, le fait qu'un bateau batte ou non pavillon belge est sans pertinence pour l'utilisateur d'un bateau de plaisance le long du littoral belge ou dans les eaux intérieures belges. Il faut toujours pouvoir garantir un niveau de sécurité égal aux besoins de l'utilisateur.

Deze bijkomende vereiste kan voor vreemde schepen bewezen worden door het voorleggen van een buitenlands certificaat. De

Cette exigence supplémentaire peut être prouvée pour des navires étrangers par la production d'un certificat étranger. Le contrôle de la navigation de

scheepvaartcontrole van het DG Scheepvaart zal oordelen of het voorgelegde certificaat als gelijkwaardig kan worden beschouwd met de Belgische vereisten voor het bekomen van een certificaat van deugdelijkheid.

la DG Navigation jugera si le certificat produit peut être considéré comme équivalent avec les exigences belges en vue de l'obtention d'un certificat de navigabilité.

De exploitanten van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden evenwel niet verplicht om reeds op de eerste dag dat een nieuw vaartuig in gebruik wordt genomen te beschikken over het certificaat van deugdelijkheid. Er kan, op verzoek van de aanvrager, een voorlopig certificaat van deugdelijkheid afgegeven. Dit systeem heeft 2 voordelen. Ten eerste heeft de exploitant geen economisch verlies door het niet in gebruik kunnen nemen van een pleziervaartuig in afwachting van de schouwing door de scheepvaartcontrole. Ten tweede kunnen de schouwingen dan gegroepeerd worden. De retributie die vereist is voor een schouwing zal immers per uur worden bepaald en niet per pleziervaartuig. Een pleziervaartuig van 30 meter waar aan boord diners kunnen worden aangeboden vereist immers meer tijd dan bijvoorbeeld een zeilbootje van een zeilclub waar enkel zeillessen mee gegeven worden vlak tegen de kustlijn. Door het groeperen van de schouwingen is het mogelijk voor de scheepvaartcontrole om op zeer korte tijd en ganse zeilclub te controleren. Het bedrag van de verschuldigde retributie zal aldus ook tot een minimum beperkt worden.

Les exploitants de bateaux de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle ne sont toutefois pas tenus de disposer du certificat de navigabilité dès le premier jour de mise en usage d'un nouveau bateau. Un certificat de navigabilité provisoire peut être délivré à la demande du requérant. Ce système présente deux avantages. Premièrement, l'exploitant n'a pas de perte économique due à la non-possibilité d'utiliser un bateau de plaisance en attendant la visite par le contrôle de la navigation. Deuxièmement, les visites peuvent être regroupées. La rétribution exigée pour une visite sera en effet déterminée par heure et non par bateau de plaisance. Un bateau de plaisance de 30 m où des repas peuvent être proposés à bord exige en effet plus de temps que, par exemple, un voilier d'un club de voile ne pouvant servir qu'à des cours de voile juste contre la côte. Regrouper les visites permet au contrôle de la navigation des inspections très rapides d'un club de voile dans son ensemble. Le montant de la rétribution due sera ainsi également limité à un minimum.

Paragraaf 4 bevat een machtiging aan de Koning om een private organisatie te machtigen om schouwingen uit te voeren in opdracht van de overheid. Deze praktijk is algemeen aanvaard binnen de koopvaardij waarbij organisaties die over de ganse wereld actief zijn de schepen controleren op hun zeewaardigheid en conformiteit met de internationale en nationale vereisten. Deze machtiging zal voornamelijk worden gebruikt om de pleziervaartuigen van meer dan 24 meter te schouwen. Deze kunnen, zoals hoger reeds uiteengezet, door dit voorontwerp ook onder Belgische vlag worden gebracht. Deze zogenaamde superjachten zijn technische hoogstandjes waarvoor externe expertise noodzakelijk is. Het aantal van deze jachten dat onder Belgische vlag zal worden gebracht is niet zo groot, waardoor het investeren in eigen kennis binnen de overheid hiervan niet

Le paragraphe 4 comprend une autorisation au Roi d'habiliter une organisation privée à exécuter des visites sur ordre des pouvoirs publics. Cette pratique est généralement acceptée dans la marine marchande où des organisations actives dans le monde entier contrôlent la navigabilité des navires et leur conformité avec les exigences internationales et nationales. Cette autorisation sera principalement utilisée pour visiter les bateaux de plaisance de plus de 24 mètres. Comme déjà exposé plus haut, ceux-ci peuvent aussi être mis sous pavillon belge via cet avant-projet. Ces « super yachts » sont des prouesses techniques nécessitant une expertise externe. Le nombre de ces yachts mis sous pavillon belge n'est pas si élevé, l'investissement en connaissances propres au sein des pouvoirs publics n'est donc pas opportun. Deux types d'organisations pourront être autorisées par le

opportuun is. 2 types van organisaties zullen gemachtigd kunnen worden door de Koning. Ten eerste betreft het de erkende organisaties op basis van Verordening nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties. Dit zijn de organisaties die reeds voor de koopvaardij actief zijn in Europa. Een tweede reeks zijn organisaties die in uitvoering van richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG in België gecertificeerd werden.

Roi. Premièrement, il s'agit des organisations reconnues sur la base du Règlement n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et le contrôle des bateaux. Il s'agit des organisations déjà actives pour la marine marchande en Europe. Une deuxième série est formée par les organisations qui, en exécution de la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE, ont été certifiées en Belgique.

Artikel 9

Article 9

Pleziervaartuigen die niet in staat van veiligheid zijn of die niet geregistreerd zijn overeenkomstig de vereisten kunnen een verbod tot afvaart krijgen. De scheepvaartcontrole legt dit verbod op en bezorgt hiervan een afschrift aan de scheepvaartpolitie. Afhankelijk van waar het vaartuig het verbod krijgt zal dit ook worden meegedeeld aan de regionale autoriteiten zoals havenkapiteins of waterwegbeheerders. De nodige operationele afspraken zullen hierover gemaakt worden door DG Scheepvaart en de gewestelijke autoriteiten.

Les bateaux de plaisance qui ne sont pas en état de sécurité ou n'ont pas été enregistrés conformément aux exigences peuvent recevoir une interdiction de départ. Le contrôle de la navigation impose cette interdiction et en fournit une copie à la police de la navigation. En fonction du lieu où le bateau reçoit l'interdiction, ce point sera également communiqué aux autorités régionales (capitaines de port ou gestionnaires de voies navigables). Les accords opérationnels nécessaires seront conclus à ce sujet par la DG Navigation et les autorités régionales.

Een beroep tegen dit verbod kan worden ingediend bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart, opgericht bij wet van 30 juni 1926. De onderzoeksraad is een rechtbank sui generis die bevoegd is om enerzijds tuchtstraffen te nemen en vaarbevoegdheidsbewijzen te schorsen en anderzijds beroepen tegen beslissingen van de scheepvaartcontrole behandeld. Voor de visserij en de koopvaardij is de onderzoeksraad reeds bevoegd. Het voorliggende wetsontwerp breidt de bevoegdheid van de onderzoeksraad uit tot de pleziervaart voor zowel de beroepen tegen een verbod tot afvaart, als voor het schorsen van vaarbevoegdheidsbewijzen voor de pleziervaart (zie de toelichting bij artikel 19).

Un recours contre cette interdiction peut être introduit auprès du conseil d'enquête maritime, institué par la loi du 30 juin 1926. Le conseil d'enquête est un tribunal sui generis compétent pour, d'une part, prendre des sanctions disciplinaires et suspendre des brevets de compétence et, d'autre part, traiter des recours contre des décisions du contrôle de la navigation. Le conseil d'enquête est déjà compétent pour la pêche et la marine marchande. Le présent projet de loi étend la compétence du conseil d'enquête à la navigation de plaisance tant pour les recours contre une interdiction de départ que pour la suspension de brevets de compétence pour la navigation de plaisance (voir le commentaire à l'article 19).

Artikel 10

Article 10

Dit artikel geeft de nodige delegaties aan de Koning om uitvoering te geven aan de bepalingen inzake de veiligheidsvereisten.

Cet article donne les délégations nécessaires au Roi pour donner exécution aux dispositions en matière d'exigences de sécurité.

Artikel 11

Article 11

De wet voert een algemeen principe in dat iedereen die op Belgische wateren een pleziervaartuig bestuurt, een vaarbevoegdheidsbewijs moet bezitten. Evenwel kan de Koning hier de nodige uitzonderingen op bepalen. Dit principe bestaat reeds voor de binnenwateren en is opgenomen in de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk.

La loi instaure un principe général que toute personne conduisant un bateau de plaisance dans les eaux belges doit être titulaire d'un brevet de compétence. Le Roi peut toutefois déterminer les exceptions nécessaires à cette règle. Ce principe existe déjà pour les eaux de navigation intérieure et est repris dans la loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume.

In eerste instantie zal er niets wijzigen voor de gewone pleziervaarder. Onder de huidige regelgeving is er een vrijstelling voor de gewone pleziervaarder op de territoriale zee en op de binnenwateren indien het pleziervaartuig niet sneller kan varen dan 20 kilometer per uur of niet langer is dan 15 meter. Deze bepalingen zullen voor de gewone pleziervaarder dus worden opgenomen in het koninklijk besluit dat uitvoering zal geven aan dit hoofdstuk. In de toekomst kan dit echter wel aanleiding geven tot het invoeren van nieuwe verplichtingen, maar het verdient de aanbeveling dat deze in overleg binnen de Europese Unie of minstens met de buurlanden worden ingevoerd. Dit is noodzakelijk om een gelijk speelveld te waarborgen voor de toeristische sector aan de Belgische kust.

En premier lieu, rien ne changera pour le plaisancier ordinaire. La réglementation actuelle prévoit une dispense pour le plaisancier ordinaire en mer territoriale et dans les eaux de navigation intérieure si le bateau de plaisance ne dépasse pas 20 km/h ou 15 mètres. Ces dispositions seront donc reprises pour le plaisancier ordinaire dans l'arrêté royal qui donnera exécution à ce chapitre. À l'avenir, ceci peut toutefois bel et bien donner lieu à l'instauration de nouvelles obligations, mais il est recommandé que celles-ci soient instaurées en concertation au sein de l'Union européenne ou du moins avec les pays voisins. Cette action est nécessaire pour garantir des conditions égales pour le secteur touristique le long du littoral belge.

Bij wijze van overgangsmaatregel behouden de afgeleverde brevetten in België en erkend door de autoriteiten van één van de landen van de Europese Unie op de dag van de inwerkingtreding van deze wet al hun effecten tot op het verstrijken van hun geldigheid

A titre transitoire, les brevets délivrés en Belgique et reconnus par les autorités d'un des pays de l'Union européenne au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi conserveront tous leurs effets jusqu'à l'expiration de leur validité

Een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik moet evenwel altijd worden bestuurd door een persoon die een vaarbevoegdheidsbewijs heeft indien het vaartuig met bemanning wordt verhuurd. Een burger kan nog wel een pleziervaartuig huren zonder te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs, maar wanneer er een schipper aan boord is, is deze laatste

Un bateau de plaisance à utilisation commerciale ou professionnelle doit toutefois toujours être conduit par une personne titulaire d'un brevet de compétence si le bateau est loué avec de l'équipage. Un citoyen peut encore bel et bien louer un bateau de plaisance sans disposer d'un certificat de sécurité, mais s'il y a un navigateur à bord, ce dernier est tenu d'être titulaire d'un

verplicht om een vaarbevoegdheidsbewijs te hebben. Dit kan een vaarbevoegdheidsbewijs zijn afgegeven door de Belgische overheid, maar ook een buitenlands bewijs of een bewijs afgegeven door een privéinstelling kan worden aanvaard.

Onder een privaat bewijs worden bijvoorbeeld verstaan de opleidingen die jobstudenten krijgen in het begin van de zomer bij een zeilclub om jongeren te leren zeilen, of een opleiding die door een verhuurfirma wordt gegeven aan zijn personeelsleden. Op deze manier wordt er een grote soepelheid ingesteld voor de sector die kan overwegen om zelf dergelijke opleidingen te organiseren of anderzijds toch kan opteren voor het door de overheid aangeboden examen.

Artikel 12

Om de gelijkwaardigheid van de buitenlandse of private bewijzen te beoordelen, wordt een commissie opgericht die zal bestaan uit experten in de pleziervaart en de overheid. Deze commissie kan bijkomende taken krijgen toebedeeld.

Artikel 13

Dit artikel bepaalt de nodige delegaties aan de Koning voor het uitvoeren van de bepalingen betreffende de vaarbevoegdheidsbewijzen.

Artikel 14

Wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten zijn verboden in de territoriale zee zonder de toelating van de scheepvaartcontrole. Dit is onder de huidige regelgeving ook het geval en wordt gebruikt om enerzijds de genomen veiligheidsmaatregelen te bepalen en anderzijds om een overzicht te bewaren voor de overheden en hulpdiensten van de activiteiten op zee. Op de binnenwateren is een dergelijke toelating niet vereist vanuit het oogpunt van de federale bevoegdheden. De gewestelijke autoriteiten kunnen wedstrijden wel onderwerpen aan een toelating op basis van hun bevoegdheden voor het regelen van de regels van algemene politie op

brevet de compétence. Il peut s'agir d'un brevet de compétence délivré par les pouvoirs publics belges, mais un certificat étranger ou délivré par un organisme privé est également accepté.

On entend par « certificat privé », par exemple, les formations suivies par des étudiants jobistes en début d'été auprès d'un club de voile pour apprendre la voile aux jeunes ou une formation donnée par une société de location aux membres de son personnel. On crée ainsi une grande flexibilité pour le secteur, qui peut envisager d'organiser lui-même de telles formations ou opter tout de même pour l'examen proposé par les pouvoirs publics.

Article 12

Afin d'évaluer l'équivalence des certificats étrangers ou privés, une commission est créée, composée d'experts dans la navigation de plaisance et des pouvoirs publics. Cette commission peut se voir attribuer des tâches supplémentaires.

Article 13

Cet article détermine les délégations nécessaires au Roi en vue de l'exécution des dispositions relatives aux brevets de compétence.

Article 14

Les compétitions ou activités sportives et récréatives sont interdites en mer territoriale sans l'autorisation du contrôle de la navigation. Tel est également le cas sous la réglementation actuelle et ceci est utilisé, d'une part, pour déterminer les mesures de sécurité prises et, d'autre part, pour conserver un aperçu pour les pouvoirs publics et services d'aide sur les activités en mer. Dans les eaux de navigation intérieure, une telle autorisation n'est pas requise du point de vue des compétences fédérales. Les autorités régionales peuvent bel et bien soumettre des compétitions à une autorisation sur la base de leurs compétences pour régir les règles de police

de binnenwateren.

Artikel 15.

In de delegaties aan de Koning is ook opgenomen dat bepaalde activiteiten verboden kunnen worden als er bijzondere weersomstandigheden zijn. In artikel 37 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust wordt bijvoorbeeld bepaald dat roeiboten en pleziervaartuigen waarvan de lengte over alles 6 m of minder bedraagt, geen zee mogen kiezen indien buitengaats de van uit zee waaiende wind kracht 3 Beaufort of de van uit land waaiende wind kracht 4 Beaufort heeft of te boven gaat.

Voor surfen en kiten bestond er voor 2016 een gelijkaardig verbod waarbij deze sporten niet mochten worden beoefend vanaf dat de windkracht meer dan 7 Beaufort bedroeg. Het koninklijk besluit van 22 juni 2016 betreffende de brandingsporten heeft dit verbod opgeheven waarbij er door de overheid meer werd ingezet op een sensibilisering van de beoefenaars. Door te strenge bepalingen is het voor Belgische topsporters onmogelijk hun sport in eigen land uit te oefenen en werden ze gedwongen om deze in het buitenland te gaan uitoefenen. Uit de statistieken blijkt alvast dat er geen negatieve tendens in het aantal incidenten vast te stellen is. Het inzetten op een sensibilisering blijft aldus de voorkeur genieten op een algemeen verbod.

Artikel 16

De in dit artikel vervatte delegatie geeft de Koning de mogelijkheid om een verplichte verzekering burgerlijke aansprakelijkheid in te stellen voor bepaalde categorieën van pleziervaartuigen of voor bepaalde activiteiten met pleziervaartuigen. Zo kan er bijvoorbeeld bepaald worden dat pleziervaartuigen vanaf een bepaalde lengte of die ver in zee gaan een verzekering moeten hebben. Ook voor wedstrijden kan de Koning een dergelijke verplichting instellen.

générale dans les eaux de navigation intérieure.

Article 15

Dans les délégations au Roi, il est également repris que certaines activités peuvent être interdites en cas de conditions météorologiques particulières. L'article 37 de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge stipule par exemple qu'il est interdit aux canots à rames et aux bateaux de plaisance dont la longueur hors-tout est de 6 m ou moins de prendre la mer lorsque, par vent venant de la mer, la force du vent au large est de 3 Beaufort ou plus et si, par vent venant de la terre, cette force est de 4 Beaufort ou plus.

Pour le surf et le kitesurf, il existait une interdiction similaire avant 2016, empêchant la pratique de ces sports dès l'instant où la force du vent dépassait 7 Beaufort. L'arrêté royal du 22 juin 2016 relatif aux sports de vague a abrogé cette interdiction, les pouvoirs publics misant ainsi davantage sur une sensibilisation des adeptes. Des dispositions trop strictes empêchent les sportifs d'élite belges d'exercer leur sport dans le propre pays et les ont contraints à aller s'entraîner à l'étranger. Il ressort déjà des statistiques qu'on ne constate aucune tendance négative dans le nombre d'incidents. On continue ainsi de privilégier une sensibilisation à une interdiction générale.

Article 16

La délégation contenue dans cet article donne au Roi la possibilité d'instaurer une assurance responsabilité civile obligatoire pour certaines catégories de bateaux de plaisance ou pour certaines activités avec des bateaux de plaisance. Ainsi, on peut par exemple déterminer que les bateaux de plaisance à partir d'une certaine longueur ou partant en mer doivent avoir une assurance. Pour les compétitions également, le Roi peut instaurer une telle obligation.

Artikel 17

In het eerste lid wordt de Koning gemachtigd om de ambtenaren aan te duiden die belast zijn met het opsporen en vaststellen van overtredingen op de wet en zijn uitvoeringsbesluiten. De scheepvaartcontrole die in het wetsontwerp reeds bepaalde taken krijgt wat betreft de inspectie, zal uiteraard ook belast worden met de handhaving, maar hiernaast zal ook de scheepvaartpolitie worden aangesteld.

Om hun taken te kunnen uitoefenen is het noodzakelijk dat de inspectiediensten aan boord kunnen gaan van de pleziervaartuigen en dat ze daardoor de vrije toegang hebben tot de jachthavens. Om de bewoonde gedeelten te betreden is er echter, overeenkomstig het gemeen recht, een toelating van een onderzoeksrechter noodzakelijk.

Artikel 18

Bepaalde overtredingen zoals het nalaten van registratie of het varen zonder vereist vaarbevoegdheidsbewijs worden bestraft met een vast bedrag, waarbij eventuele verzachtende omstandigheden in aanmerking kunnen worden genomen. Voor andere overtredingen, zoals tegen de minimale uitrusting wordt een vork voorzien van 26 tot 5000 euro. De reden hiervoor is dat bepaalde uitrustingsonderdelen, vanuit veiligheidsoogpunt, belangrijker zijn dan andere. De lijst van uitrusting wordt bij Koninklijk besluit vastgesteld waardoor het niet mogelijk is om in de wet de bedragen per ontbrekend stuk uitrusting te bepalen. In het geval de overtredingen begaan worden met pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik dan wordt het bedrag van de boete verdubbeld.

De keuze voor het opleggen van enkel administratieve geldboetes kan worden verantwoord door het feit dat het voornamelijk kleine technische inbreuken betreft. Dergelijke inbreuken zouden anders kunnen zorgen voor een overbelasting van de bevoegde rechtbanken.

Een efficiënt en effectief sanctioneringsbeleid is

Article 17

Au premier alinéa, le Roi est autorisé à désigner les fonctionnaires chargés de détecter et de constater des infractions à la loi et ses arrêtés d'exécution. Le contrôle de la navigation qui reçoit déjà dans le projet de loi certaines tâches en ce qui concerne l'inspection sera bien évidemment aussi chargé de l'application, mais la police de la navigation sera également désignée.

Pour pouvoir exercer leurs tâches, il est nécessaire que les services d'inspection puissent se rendre à bord des bateaux de plaisance et qu'ils aient ainsi libre accès aux ports de yachts. L'accès aux parties habitées nécessite toutefois une autorisation d'un juge d'enquête conformément au droit commun.

Article 18

Certaines infractions, comme l'omission de l'enregistrement ou naviguer sans brevet exigé, sont sanctionnées par un montant fixe, avec éventuellement des circonstances atténuantes qui pourraient entrer en compte. Pour d'autres infractions, comme contre l'équipement minimum, une fourchette est prévue, allant de 26 à 5.000 euros. La raison est que, d'un point de vue de sécurité, certaines parties d'équipement sont plus importantes que d'autres. La liste des équipements est déterminée par arrêté royal, ce qui fait qu'il est impossible de déterminer les montants par pièce d'équipement manquante dans la loi. Dans le cas où les infractions sont commises avec des bateaux de plaisance à des fins commerciales ou professionnelles, alors le montant de l'amende est doublé

Le choix d'infliger uniquement des amendes administratives peut être justifié par le fait qu'il s'agit essentiellement de petites infractions techniques. De telles infractions pourraient sinon entraîner une surcharge des tribunaux compétents.

Une politique de sanction efficace et effective est

nodig zodat de overtreder op een snelle en rechtvaardige manier kan worden berecht. Het systeem van administratieve handhaving ingevoerd bij de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten heeft al aangetoond aan deze vereisten te voldoen. Een snel en efficiënt optreden verhoogt het succes op de correcte naleving van de pleziervaartwetgeving.

nécessaire en vue du jugement rapide et juste du contrevenant. Le système d'application administrative instauré par la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation a déjà démontré répondre à ces exigences. Une intervention rapide et efficace accroît le succès du respect correct de la législation en matière de navigation de plaisance.

Artikelen 19 tot en met 21

Articles 19 à 21

Deze artikelen wijzigen de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart. Zoals hoger reeds toegelicht is de onderzoeksraad een rechtbank sui generis voor het behandelen van beroepen en het opleggen van een schorsing van de vaarbevoegdheidsbewijzen. Naast de koopvaardij en de visserij wordt de onderzoeksraad nu ook bevoegd voor de pleziervaart.

Ces articles modifient la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime. Comme déjà expliqué plus haut, le conseil d'enquête est un tribunal sui generis pour traiter les recours et imposer une suspension des brevets de compétence. Outre la marine marchande et la pêche, le conseil d'enquête est désormais également compétent pour la navigation de plaisance.

De onderzoeksraad is samengesteld uit een voorzitter, een magistraat en bijzitters die gekozen zijn uit ervaren personen uit de betrokken sectoren. De rol van openbaar ministerie wordt uitgeoefend door de rijkscommissaris dewelke een jurist van de Directoraat-generaal Scheepvaart . Door de uitbreiding van de bevoegdheid is het noodzakelijk om ook het aantal bijzitters te verhogen van 10 naar 15. Minstens 2 van deze personen moeten een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs hebben voor de pleziervaart.

Le conseil d'enquête est composé d'un président, d'un magistrat et d'assesseurs élus parmi des personnes expérimentées issues des secteurs concernés. Le rôle du ministère public est exercé par le commissaire qui est un juriste La direction générale Navigation. L'extension de la compétence nécessite de faire passer le nombre d'assesseurs de 10 à 15. Au moins deux de ces personnes doivent être titulaires d'un brevet de compétence belge pour la navigation de plaisance.

Artikelen 22 tot en met 27

Articles 22 à 27

Deze artikelen wijzigen de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen om de pleziervaart uit de toepassing van deze wet te halen.

Ces articles modifient la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires pour ôter la navigation de plaisance de l'application de cette loi.

Artikel 28.

Article 28

De wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk wordt opgeheven

La loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume est abrogée en ce

voor wat de federale overheid betreft. Deze wet behoort evenwel sinds de zesde staatshervorming ook tot de bevoegdheden van de gewesten, met name voor wat betreft de vaarbevoegdheidsbewijzen voor de beroepsbinnenvaart. Voor de drie gewesten blijft deze wet dus bestaan totdat zij door eigen juridische instrumenten wordt vervangen.

qui concerne les autorités fédérales. Cette loi relève toutefois depuis la sixième réforme de l'État également des compétences des régions, notamment en ce qui concerne les brevets de compétence pour la navigation intérieure professionnelle. Pour les trois régions, cette loi perdure donc jusqu'à son remplacement par des instruments juridiques propres.

Artikel 29

Article 29

Er wordt een delegatie ingesteld aan de Koning om overgangsbepalingen in te voeren voor wat betreft de registratie van de vaartuigen. Omdat de registratieregeling vervat zit in de wet, was het noodzakelijk dat de overgangsregeling ook in de wet zit vervat. Er wordt evenwel geopteerd voor een delegatie aan de Koning voor de volgende redenen. De vlaggenbrief die momenteel vereist is om te varen op de zee heeft een geldigheidsduur van 5 jaar. De vlaggenbrieven die afgegeven werden voor de inwerkingtreding van deze wet zullen geldig blijven tot het einde van hun geldigheidsduur. Bij de hernieuwing zullen de eigenaars in het nieuwe systeem stappen.

Une délégation est instaurée au Roi pour introduire des dispositions transitoires en ce qui concerne l'enregistrement des bateaux. Comme la loi reprend le régime d'enregistrement, il était nécessaire que le régime transitoire soit également repris dans la loi. On opte toutefois pour une délégation au Roi pour les raisons suivantes. La lettre de pavillon actuellement exigée pour la navigation en mer a une durée de validité de 5 ans. Les lettres de pavillon délivrées avant l'entrée en vigueur de cette loi resteront valides jusqu'à la fin de leur durée de validité. Lors du renouvellement, les propriétaires rejoindront le nouveau système.

Het immatriculatiedocument heeft geen vervaldatum waardoor het onbeperkt geldig is. Hierdoor staan er vele pleziervaartuigen in de databank van DG Scheepvaart waarvoor de gegevens niet meer correct zijn of die zelfs niet meer in de vaart zijn. De Koning zal voor deze immatriculatiedocumenten een methode kunnen uitwerken waarbij binnen een periode van 5 jaar al de immatriculatiedocumenten vervangen zijn door een registratiebrief.

Le document d'immatriculation n'a pas de date d'expiration, et est donc valide à durée illimitée. De ce fait, la base de données de la DG Navigation contient de nombreux bateaux de plaisance pour lesquels les données ne sont plus correctes ou qui ne sont même plus en navigation. Le Roi pourra élaborer pour ces documents d'immatriculation une méthode prévoyant dans un délai de 5 ans le remplacement de tous les documents d'immatriculation par une lettre d'enregistrement.

Voor wat betreft de overgangsbepalingen voor de uitrusting en de vaarbevoegdheidsbewijzen is het niet noodzakelijk om in een aparte delegatie te voorzien omdat deze impliciet vervat zit in de delegaties in de artikelen 10 en 13. Uiteraard zal bij het opstellen van deze overgangsbepalingen rekening moeten worden gehouden met de realiteit waardoor het niet mogelijk is om de pleziervaarder vanaf dag 1 te verplichten om aan de nieuwe vereisten te voldoen.

En ce qui concerne les dispositions transitoires pour les équipements et les brevets de compétence, il n'est pas nécessaire de prévoir une délégation séparée, celle-ci étant reprise de manière implicite dans les délégations aux articles 10 et 13. Naturellement, lors de l'établissement de dispositions transitoires, il faudra tenir compte de la réalité qui ne permet pas d'obliger le plaisancier à répondre dès le 1er jour aux nouvelles exigences.

Artikel 30

De wet treedt in werking net voor het zomerseizoen. Hierdoor kunnen de positieve maatregelen direct van kracht worden zodat ze een positieve invloed hebben op de economische activiteiten aan de Belgische kust en de binnenwateren.

De bepalingen inzake registratie worden evenwel pas van kracht op 1 januari 2019. Dit is noodzakelijk om de administratie toe te laten de nodige aanpassingen uit te voeren aan de bestaande informaticasystemen.

Article 30

La loi entre en vigueur juste avant la saison estivale. De ce fait, les mesures positives peuvent directement entrer en vigueur de façon à avoir une incidence positive sur les activités économiques le long du littoral belge et dans les eaux de navigation intérieure.

Les dispositions en matière d'enregistrement n'entrent toutefois en vigueur que le 1er janvier 2019. Ceci est nécessaire pour permettre à l'administration d'apporter les adaptations nécessaires aux systèmes informatiques existants.