

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

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2012 — 1736

[C — 2012/14228]

#### 2 JUNI 2012. — Wet betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

**Artikel 1.** Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

**Art. 2.** Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

**Art. 3.** Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

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

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

3° « IMO » : de Internationale Maritieme Organisatie;

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

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

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

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

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

9° « vaartuig » : een schip of een binnenschip;

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

### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2012 — 1736

[C — 2012/14228]

#### 2 JUIN 2012. — Loi relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

**Art. 2.** La présente loi transpose partiellement la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

**Art. 3.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

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

2° « MIK » : le Carrefour d'information maritime visé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'Etat fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci;

3° « OMI » : l'Organisation maritime internationale;

4° « code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer » : le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer de l'OMI (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour;

5° « code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer » : le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de l'OMI (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident), annexé à la résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 du Comité de la Sécurité maritime, tel qu'il a été mis à jour;

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

7° « zones maritimes » : les eaux maritimes belges, la zone économique exclusive telle que définie et délimitée dans la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et le plateau continental tel que défini et délimité dans la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

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

9° « bâtiment de navigation » : un navire ou un bateau de navigation intérieure;

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

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

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

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

14° « scheepvaartongeval » : een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een schip, met zich heeft meegebracht :

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

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

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

d) materiële schade geleden door een schip, of

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

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

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

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

a) structurele schade die de zeewaardigheid van het schip aantast, of

b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan, of

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

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

a) het volledig verlies van het schip, of

b) het verlies van mensenlevens, of

c) zware vervuiling;

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

18° « veiligheidsonderzoek » : een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een schip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het maken van de nodige veiligheidsaanbevelingen;

19° « de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat » : de Staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt conform het onderling akkoord tussen de Staten die een aanzienlijk belang hebben;

20° « ernstige verwondingen » : verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van 72 uur meebrengt; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

21° « Staat die een aanzienlijk belang heeft » : een Staat :

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

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

11° « bateau de navigation intérieure » : tout bâtiment de navigation qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;

12° « transbordeur roulier » : un navire destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

13° « engin à passagers à grande vitesse » : un bâtiment de navigation destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à  $3,7 \Delta 0,1667$ , «  $\Delta$  » étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue ( $m^3$ ), à l'exclusion des engins dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;

14° « accident de navigation » : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire :

a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci, ou

b) la chute par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des mouvements du navire ou en rapport avec ces mouvements, ou

c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire, ou

d) des dommages matériels subis par un navire, ou

e) l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage, ou

f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci, ou

g) des dégâts à l'environnement, résultant des dommages subis par un ou plusieurs navires et causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navires;

15° « accident de navigation grave » : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre événement, a entraîné :

a) des dommages à la structure affectant la navigabilité du navire, ou

b) une pollution, quelle qu'en soit l'ampleur, ou

c) une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;

16° « accident de navigation très grave » : un accident de navigation ayant entraîné :

a) la perte totale du navire, ou

b) des pertes en vies humaines, ou

c) une pollution grave;

17° « incident » : un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement;

18° « enquête de sécurité » : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;

19° « Etat principalement responsable de l'enquête de sécurité » : l'Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;

20° « blessures graves » : des blessures subies par une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;

21° « Etat ayant d'importants intérêts en jeu » : un Etat :

a) qui est l'Etat du pavillon du navire faisant l'objet de l'enquête, ou

b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation, ou

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

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

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

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

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

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

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

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

24° « veiligheidsaanbeveling » : elk voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle :

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

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

25° « EMCIP-databank » : de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam « Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen » (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP);

26° « de Minister » : de Minister bevoegd voor de Maritieme Mobiliteit;

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

28° « Belgisch schip » : een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;

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

**Art. 4.** Deze wet is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten :

1° waarbij Belgische schepen zijn betrokken; of

2° die zich voordoen in de maritieme zones; of

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

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

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

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

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

3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;

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

c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international, ou

d) dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction, ou

e) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat, ou

f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête, ou

g) visité en dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident de navigation ou un incident en dehors des eaux territoriales des Etats membres de l'Espace économique européen;

h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête de sécurité;

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

23° « VDR » : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance de la résolution A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et de la Résolution MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;

24° « recommandation de sécurité » : toute proposition, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle :

a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,

b) par la Commission européenne sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;

25° « base de données EMCIP » : la base de données électronique européenne établie par la Commission européenne et intitulée « Plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer » (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP);

26° « le Ministre » : le Ministre qui a la Mobilité maritime dans ses attributions;

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

28° « navire belge » : un navire autorisé à battre pavillon belge;

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

**Art. 4.** La présente loi s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui :

1° impliquent des navires belges, ou

2° surviennent dans les zones maritimes, ou

3° surviennent dans les eaux intérieures et impliquent des navires, ou

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

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

1° des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;

2° des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;

3° des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures;

4° des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;

5° vaste booreilanden.

**Art. 5.** Deze wet heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te verminderen door :

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

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

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

**Art. 6.** Het veiligheidsonderzoek uit hoofde van deze wet dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag.

**Art. 7.** Er wordt een onderzoeksinstantie opgericht onder de benaming « federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen » (afgekort FOSO).

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

**Art. 8.** § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de organisatie, de samenstelling en de werking van de FOSO en de bekwaamheden van het personeel van de FOSO.

De minister staat in voor de goede werking van de FOSO.

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

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

**Art. 9.** § 1. De FOSO is bevoegd om veiligheidsonderzoeken in te stellen naar de scheepvaartongevallen en incidenten, bedoeld in artikel 4. Het veiligheidsonderzoek wordt uitgevoerd in overeenstemming met de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en de IMO-code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, tenzij anders bepaald in deze wet.

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

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

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

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

**Art. 10.** § 1. De FOSO stelt een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval :

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

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

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

5° des unités fixes de forage au large.

**Art. 5.** La présente loi a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de navigation et d'incidents à l'avenir :

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

2° en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives;

3° en veillant à ce qu'il soit vérifié s'il est donné suite ou non aux recommandations de sécurité et en examinant les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.

**Art. 6.** Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente loi n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes.

**Art. 7.** Un organisme d'enquête est créé, dénommé « organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation » (en abrégé OFEAN).

L'OFEAN est autonome et fonctionnellement indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées.

**Art. 8.** § 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences du personnel de l'OFEAN.

Le ministre veille au bon fonctionnement de l'OFEAN.

§ 2. L'OFEAN se compose d'au moins un membre du personnel qui est compétent pour diriger l'OFEAN en tant que directeur et effectuer des enquêtes de sécurité et qui dépend de l'autorité hiérarchique du ministre.

§ 3. Les membres du personnel de l'OFEAN et les experts externes désignés sont soumis au secret professionnel en ce qui concerne les informations obtenues lors de l'exercice de leurs tâches.

**Art. 9.** § 1<sup>er</sup>. L'OFEAN est compétent pour mener des enquêtes de sécurité sur les accidents de navigation et les incidents, visés à l'article 4. L'enquête de sécurité est réalisée conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et au code de l'OMI des normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer, à moins que la présente loi n'en dispose autrement.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 1<sup>er</sup>, l'OFEAN est compétent pour examiner la façon dont les personnes physiques, les personnes morales ou les autorités, dont les actes ou les négligences ont contribué, selon l'OFEAN, à la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident, ont suivi les recommandations de sécurité. L'OFEAN peut examiner les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.

L'OFEAN rend compte au moins une fois par an par écrit de l'examen visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> à la Chambre des représentants selon les modalités déterminées par le Roi.

§ 3. L'OFEAN peut étendre les activités qui lui sont confiées à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité de la navigation, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou normatives.

L'OFEAN peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente loi avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de navigation et des incidents, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

**Art. 10.** § 1<sup>er</sup>. L'OFEAN effectue une enquête de sécurité après un accident de navigation très grave :

1° impliquant un navire belge, quel que soit le lieu de l'accident de navigation;

2° survenant dans les zones maritimes ou les eaux intérieures, quel que soit le pavillon du navire impliqué dans l'accident de navigation;

3° touchant d'importants intérêts de la Belgique, quel que soit le lieu de l'accident de navigation ou le pavillon du navire impliqué.

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

Wanneer de FOSO op basis van de voorafgaande beoordeling beslist geen veiligheidsonderzoek naar een ernstig ongeval te verrichten, dan zendt ze haar met redenen omkleed besluit toe aan de minister en aan de Europese Commissie.

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

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

**Art. 11.** § 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 12.** Indien de FOSO overeenkomstig artikel 11 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is, stelt ze de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken vast in samenwerking met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die de FOSO het meest geschikt acht om de doelstellingen bedoeld in artikel 5 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation grave, l'OFEAN effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Lorsque l'OFEAN décide sur la base de l'évaluation préalable de ne pas effectuer d'enquête de sécurité après un accident grave, il envoie sa décision motivée au ministre et à la Commission européenne.

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

§ 4. Dans les décisions visées aux § 2, alinéa 2 et § 3, l'OFEAN tient compte de la gravité de l'accident de navigation ou de l'incident, du type de navire et/ou de cargaison, et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité soient susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs.

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. En principe, chaque accident de navigation ou incident ne fait l'objet que d'une seule enquête.

Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents, parmi lesquels l'OFEAN, celui-ci coopère avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'organisme d'enquête compétent qui conduit l'enquête de sécurité. L'OFEAN met tout en œuvre pour s'accorder sur la procédure d'enquête. Dans le cadre de cet accord, les organismes d'enquête compétents d'autres Etats ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'OFEAN. L'OFEAN prend en considération le point de vue des organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

L'OFEAN limite la conduite d'enquêtes de sécurité parallèles sur le même accident de navigation ou incident strictement aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, l'OFEAN notifie à la Commission européenne les motifs de telles enquêtes parallèles. L'OFEAN coopère avec les organismes d'enquête compétents conduisant des enquêtes de sécurité parallèles. En particulier, l'OFEAN échange toutes informations pertinentes collectées lors de son enquête avec les organismes d'enquête de sécurité compétents concernés, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.

L'OFEAN s'abstient de toute mesure qui pourrait indûment empêcher, suspendre ou retarder la conduite d'une enquête de sécurité.

§ 2. Sans préjudice du § 1<sup>er</sup>, l'OFEAN demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 3. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi et du droit international, l'OFEAN peut, au cas par cas, déléguer à un autre organisme d'enquête compétent, d'un commun accord, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

§ 4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident de navigation ou un incident, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'OFEAN si l'accident de navigation ou l'incident est survenu dans les zones maritimes ou, si celui-ci est survenu en pleine mer et si la Belgique est le dernier pays visité par le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse. L'OFEAN reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 5. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents parmi lesquels l'OFEAN, le coût des activités de celui-ci n'est pas imputé.

Dans les cas où l'OFEAN ne participe pas à l'enquête de sécurité et où il est fait appel à son assistance, l'OFEAN convient du remboursement des frais avec les organismes d'enquête compétents associés à l'enquête de sécurité.

**Art. 12.** Si, conformément à l'article 11, l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, il détermine la portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité en collaboration avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre les objectifs visés à l'article 5 et de manière à prévenir des accidents de navigations ou incidents futurs.

**Art. 13.** De medewerking van de FOSO aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, doet niets af aan de uit deze wet voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken.

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

**Art. 14.** Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door de FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gevolgd die uit hoofde van artikel 2, onder e), van de Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid is ontwikkeld. Onderzoekers van de FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

**Art. 15. § 1.** Met het oog op de dekking van de oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van de FOSO is aan de FOSO een jaarlijkse bijdrage van 800.000 euro verschuldigd.

De jaarlijkse bijdrage bedoeld in het eerste lid is verschuldigd door de exploitanten en, met betrekking tot de schepen onder vreemde vlag, door de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge die door die schepen worden aangedaan.

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

De jaarlijkse bijdrage van de exploitant bedoeld in het eerste lid wordt afgerond naar de eenheid erboven als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig eurocent is. Ze wordt naar onder afgerond als dit gedeelte minder is dan vijftig eurocent.

De jaarlijkse bijdrage van de exploitant bedraagt minimaal 25 euro en maximaal 1.500 euro per Belgisch schip waarvan hij exploitant is.

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

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

Het bedrag van de jaarlijkse bijdrage bedoeld in § 3, eerste lid, vermenigvuldigd met het getal dat bekomen wordt door respectievelijk het totaal aan brutotonnenmaat van de schepen onder vreemde vlag die respectievelijk de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge hebben aangedaan te delen door de som van die totalen aan brutotonnenmaat.

Het totaal aan brutotonnenmaat van de schepen onder vreemde vlag dat betrekking heeft op het tweede kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarin de jaarlijkse bijdrage verschuldigd is, wordt in aanmerking genomen.

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

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

Het bedrag van de jaarlijkse bijdrage bedoeld in § 1, eerste lid, vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

**Art. 13.** La coopération de l'OFÉAN à une enquête de sécurité effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant de la présente loi qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête.

Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participe l'OFÉAN, ce dernier peut décider de ne pas mener d'enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

**Art. 14.** Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'OFÉAN suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 2, point e), du Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. Les enquêteurs de l'OFÉAN peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

**Art. 15. § 1<sup>er</sup>.** En vue de la couverture des frais de création, de personnel et de fonctionnement de l'OFÉAN, une contribution annuelle de 800.000 euros est due à l'OFÉAN.

La contribution annuelle visée au premier alinéa est due par les exploitants et, en ce qui concerne les navires sous pavillon étranger, par les ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge, dans lequel ils mouillent.

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

La contribution annuelle de l'exploitant, visée au premier alinéa, est arrondie à l'unité supérieure si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante eurocents. La contribution est arrondie vers le bas si cette partie s'élève à moins de cinquante eurocents.

La contribution annuelle de l'exploitant est de minimum 25 euros et de maximum 1.500 euros par navire belge dont il est l'exploitant.

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

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

Le montant de la contribution annuelle, visée au § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, multiplié par le nombre qu'on obtient en divisant respectivement le total des jauges brutes des navires sous pavillon étranger qui mouillent respectivement dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende ou Zeebrugge, par la somme de ces totaux de jauges brutes.

Le total des jauges brutes des navires sous pavillon étranger afférent à la deuxième année civile antérieure à l'année où la contribution annuelle est due, est pris en considération.

La contribution annuelle des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge, calculée séparément selon la formule du deuxième alinéa est arrondie à l'unité supérieure si la partie décimale est égale ou s'élève à plus de cinquante eurocents. Elle est arrondie vers le bas si cette partie s'élève à moins de cinquante eurocents.

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

Le montant de la contribution annuelle, visée au § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

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

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

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

Het bedrag per brutotonnenmaat bedoeld in § 2, eerste lid, vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

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

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

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

**Art. 16.** § 1. Met toepassing van artikel 62 van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat, wordt een begrotingsfonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen opgericht.

§ 2. In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen, gewijzigd bij de wet van 24 december 1993, wordt de rubriek 33 — Mobiliteit en Vervoer, aangevuld als volgt :

« 12 : Benaming van het organiek begrotingsfonds :

Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen

Aard van de toegewezen ontvangsten :

De jaarlijkse bijdrage die door de exploitanten van de Belgische schepen en met betrekking tot de schepen onder vreemde vlag door de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge verschuldigd is als deelneming in de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen.

Aard van de toegestane uitgaven :

de oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard met betrekking tot de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen. »

§ 3. Het beschikbaar saldo van het Fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen op 31 december van elk begrotingsjaar zal worden gedessaffecteerd op 1 juli van het begrotingsjaar dat erop volgt. Het bedrag van de desaffectatie voor de vastleggingen en de vereffeningen zal worden berekend op basis van het beschikbaar saldo aan vastleggingen.

**Art. 17.** Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de FOSO bij de minister, de Kamer van volksvertegenwoordigers en de parlementen van de Gewesten een jaarverslag in waarin verantwoording wordt afgelegd over de werking van de FOSO en over de veiligheidsonderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht door de FOSO, de veiligheidsaanbevelingen die werden gedaan en de herstelmaatregelen die werden genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.

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

**Art. 18.** § 1. Het MIK, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident, meldt dit onverwijld aan de FOSO en geeft aan de FOSO alle relevante informatie en bezorgt haar, in voorkomend geval, een kopie van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

In geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch schip betrokken is, meldt de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van dit schip dit dadelijk aan de FOSO en

Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation applicable au mois de novembre de l'année antérieure à l'année où le montant de la contribution annuelle est adapté conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

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

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

Le montant par jauge brute, visé au § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

Le nouvel indice représente l'indice des prix à la consommation du mois de novembre antérieur à l'année où le montant est adapté conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

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

§ 6. La contribution annuelle de l'exploitant, visée au § 2 et la contribution annuelle des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge visée séparément au § 3, alinéa 2, sont payées au plus tard le 1<sup>er</sup> juin de l'année où les contributions annuelles sont dues.

**Art. 16.** § 1<sup>er</sup>. En application de l'article 62 de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral, un fonds budgétaire relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation est créé.

§ 2. Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, modifié par la loi du 24 décembre 1993, la rubrique 33 — Mobilité et Transport, est complétée comme suit :

« 12 : Dénomination du fonds budgétaire organique :

Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation

Nature des recettes affectées :

La contribution annuelle à charge des exploitants des navires belges et, en ce qui concerne les navires sous pavillon étranger, des ports d'Anvers, de Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge, à titre de participation aux frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Nature des dépenses autorisées :

les frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature concernant l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. »

§ 3. Le solde disponible sur le Fonds relatif au fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation au 31 décembre de chaque année budgétaire, sera désaffecté le 1<sup>er</sup> juillet de l'année qui suit. Le montant de la désaffectation en engagements et en liquidations sera calculé sur la base du montant du solde disponible en engagements.

**Art. 17.** Au plus tard le 30 septembre de chaque année, l'OFEAN remet un rapport annuel au ministre, à la Chambre des représentants et aux parlements des Régions dans lequel il rend compte de son fonctionnement et des enquêtes de sécurité qu'il a effectuées l'année précédente, des recommandations de sécurité qui ont été formulées et des mesures correctives qui ont été prises à la suite de recommandations de sécurité antérieures.

L'OFEAN met ce rapport annuel à la disposition du public par voie électronique.

**Art. 18.** § 1<sup>er</sup>. Le MIK, toute autorité, tout officier ou fonctionnaire public qui, dans l'exercice de ses fonctions, a connaissance d'un accident de navigation ou d'un incident, en informe immédiatement l'OFEAN et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire belge, le capitaine, le propriétaire, l'affrètement, le gestionnaire ou l'exploitant de ce navire le notifie immédiatement à l'OFEAN et lui

bezorgt aan de FOSO alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een kopie van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

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

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

**Art. 19.** Indien de FOSO overeenkomstig artikel 11 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, kan de FOSO toestaan dat op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een Staat die een aanzienlijk belang heeft één of meer vertegenwoordigers van deze bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen. De FOSO kan een dergelijk verzoek richten tot de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstanties, indien België een Staat is die een aanzienlijk belang heeft.

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

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

**Art. 20.** De FOSO mag aan een veiligheidsonderzoek buiten België, dat door een bevoegde onderzoeksinstantie wordt ingesteld, deelnemen.

**Art. 21.** De FOSO bepaalt, in voorkomend geval in overleg met de aangezochte onderzoeksrechter, de nadere regels voor :

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

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

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

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

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

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

**Art. 22.** De FOSO start het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk, en in ieder geval uiterlijk binnen twee maanden, nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.

**Art. 23.** De Koning bepaalt de vorm en inhoud van de legitimatiekaart van de onderzoekers van de FOSO.

**Art. 24.** De onderzoekers van de FOSO of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan zij de onderzoekstaak heeft gedelegeerd overeenkomstig artikel 11, § 3, hebben, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, de hiernavolgende bevoegdheden om in bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie en zijn gemachtigd tot :

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

fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire belge et d'autres navires, l'OFEAN le notifie immédiatement à l'Etat du pavillon de l'autre navire impliqué dans l'accident de navigation.

§ 3. Si l'OFEAN effectue une enquête de sécurité sur un accident de navigation ou un incident, il le notifie immédiatement aux organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

**Art. 19.** Si, conformément à l'article 11, l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, l'OFEAN peut autoriser à la demande d'un organisme d'enquête d'un Etat ayant d'importants intérêts en jeu qu'un ou plusieurs représentants de l'organisme d'enquête compétent y participent. L'OFEAN peut adresser une requête identique aux organismes d'enquête compétents responsables de l'enquête de sécurité, si la Belgique est un Etat ayant d'importants intérêts en jeu.

Les représentants visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> peuvent se faire assister par des experts.

Les représentants et experts visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2 ont accès aux données et informations recueillies lors de l'enquête de sécurité, à condition qu'ils s'engagent à être discrets et qu'ils ne soient pas tenus dans les Etats ou pays qu'ils représentent d'accorder une plus grande publicité aux données que celle prévue par la présente loi. Ils fournissent à l'OFEAN toutes les informations pertinentes qu'ils ont en leur possession.

**Art. 20.** L'OFEAN peut participer à une enquête de sécurité effectuée en dehors de la Belgique par un organisme d'enquête compétent.

**Art. 21.** L'OFEAN fixe, le cas échéant en concertation avec le juge d'instruction saisi, les modalités pour :

1° la mise à disposition et la conservation, ou non, par l'OFEAN des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident pour la durée de l'enquête de sécurité ou aussi longtemps que le directeur de l'OFEAN visé à l'article 8, § 2, le juge nécessaire;

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

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

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

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

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

**Art. 22.** L'OFEAN commence dès que possible l'enquête de sécurité et, en tout état de cause, dans les deux mois après la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident.

**Art. 23.** Le Roi détermine la forme et le contenu de la carte de légitimation des enquêteurs de l'OFEAN.

**Art. 24.** Les enquêteurs de l'OFEAN ou d'un autre organisme d'enquête compétent, auquel l'OFEAN a délégué la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'article 11, § 3, exercent, le cas échéant en collaboration avec les autorités chargées des enquêtes judiciaires, les compétences suivantes pour recevoir toutes les informations pertinentes nécessaires à la conduite de l'enquête de sécurité et sont habilités à :

1° accéder librement au lieu de l'accident de navigation ou de l'incident ainsi qu'aux établissements, aux locaux, aux pièces, au navire, à son contenu et à l'épave ou à la structure, en ce compris la partie habitable d'un navire, la cargaison, les équipements et les débris. L'entrée dans une habitation, à bord ou non d'un navire, n'a lieu qu'avec le consentement de l'occupant ou moyennant l'autorisation préalable du juge d'instruction;

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

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

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

5° het vorderen van inlichtingen;

6° het onmiddellijk opstellen van een inventaris van bewijsmateriaal en het overgaan van een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse;

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

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

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

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

11° het horen van getuigen in afwezigheid van personen die er belang bij zouden kunnen hebben het veiligheidsonderzoek te belemmeren;

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

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

**Art. 25.** § 1. Eenieder is verplicht aan een onderzoeker binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.

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

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

**Art. 26.** § 1. Onverminderd de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, zorgt de FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de FOSO beslist dat er met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend :

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

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

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

§ 2. De ontwerprapporten bedoeld in artikel 28 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door de FOSO zijn niet openbaar.

**Art. 27.** Het is verboden om na een scheepvaartongeval of incident informatie met betrekking hiertoe te vernietigen of te laten verdwijnen.

**Art. 28.** § 1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze wet wordt verricht, wordt in de door de FOSO bepaalde vorm en overeenkomstig de door de Koning bepaald inhoud een rapport gepubliceerd dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

De FOSO kan over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig, of naargelang van het geval, een ernstig scheepvaartongeval en waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige scheepvaartongevallen of incidenten,

2° pénétrer, le cas échéant, à toute heure du jour ou de la nuit dans les lieux visés au 1° avec l'assistance des services de police aux conditions visées au 1°;

3° se faire accompagner par des personnes qu'ils ont désignées à cet effet;

4° effectuer un relevé immédiat des indices, des débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;

5° exiger des renseignements;

6° assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;

7° demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au 6° et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;

8° consulter librement, copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les informations recueillies par le VDR, se rapportant à un navire, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre personne, objet, situation ou circonstance;

9° accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;

10° demander et obtenir le libre accès aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

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

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

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

**Art. 25.** § 1<sup>er</sup>. Chacun est tenu de fournir à un enquêteur, dans le délai raisonnable que celui-ci a fixé, toute collaboration que ce dernier peut raisonnablement exiger lors de l'exercice de ses compétences.

Si la personne qui communique des informations en fait la demande, celles-ci ne sont pas rendues publiques.

§ 2. Les enquêteurs et les experts externes prennent les mesures nécessaires pour garantir l'anonymat des témoins d'un accident de navigation si ceux-ci en font la demande.

**Art. 26.** § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, l'OFEAN s'assure que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'OFEAN ne décide qu'un intérêt public supérieur en justifie la divulgation :

1° toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'OFEAN au cours de l'enquête de sécurité;

2° les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;

3° les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident de navigation ou l'incident qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

§ 2. Les projets de rapport visés à l'article 28 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.

**Art. 27.** Il est interdit, après un accident de navigation ou un incident, de détruire ou de faire disparaître des informations y relatives.

**Art. 28.** § 1<sup>er</sup>. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente loi donnent lieu à la publication d'un rapport, accessible au public via un site Internet, présenté selon un modèle défini par l'OFEAN et conformément au contenu défini par le Roi.

L'OFEAN peut décider qu'une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de navigation très grave ou grave, selon le cas, et dont les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs donne lieu à la

besluiten om een vereenvoudigd rapport te publiceren dat toegankelijk is via een website voor het publiek.

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

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

**Art. 29.** De rapporten van de FOSO bedoeld in artikel 28, § 1 en § 2, en de veiligheidsaanbevelingen kunnen niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs worden gebruikt.

Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure bij een scheepvaartongeval of incident waarbij de onderzoeker van de FOSO en de externe deskundige betrokken zijn of zijn geweest bij het veiligheidsonderzoek.

**Art. 30.** § 1. Met de veiligheidsaanbevelingen van de FOSO wordt op passende wijze rekening gehouden door degenen aan wie zij gericht zijn die er, waar nodig, een passend gevolg aan geven overeenkomstig het vigerend Belgisch recht, het recht van de Europese Unie en het internationaal recht.

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

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

**Art. 31.** Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te geven, brengt de FOSO ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek de Europese Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op het niveau van de Europese Unie dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

**Art. 32.** De FOSO brengt de Europese Commissie op de hoogte van scheepvaartongevallen en incidenten in de door de Koning beschreven vorm. De FOSO verstrekt de Europese Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

**Art. 33.** Overeenkomstig de vigerende wetgeving wordt in het geval van een scheepvaartongeval of incident rekening gehouden met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

**Art. 34.** § 1. Met gevangenisstraf van zes maand tot een jaar en met geldboete van 26 euro tot 3.000 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft, eenieder die de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten heeft overtreden of belemmerd.

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

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en met geldboete van 500 euro tot 30.000 euro of met een van die straffen alleen, de persoon die de identiteit onthult van een persoon die om anonimiteit verzoekt overeenkomstig artikel 25, § 2.

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

publication d'un rapport simplifié, accessible au public via un site Internet.

§ 2. L'OFEAN met tout en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur de la navigation, le rapport visé au § 1<sup>er</sup>, y compris ses conclusions et toute recommandation de sécurité éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident de navigation ou de l'incident. S'il est impossible de présenter le rapport visé au § 1<sup>er</sup> dans ce délai, un rapport intermédiaire, accessible au public via un site Internet, est établi dans les douze mois qui suivent la date de l'accident de navigation.

§ 3. L'OFEAN envoie une copie du rapport, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire, visés aux §§ 1<sup>er</sup> et 2, à la Commission européenne, au ministre et aux parties concernées. L'OFEAN tient compte des remarques techniques que la Commission européenne pourrait formuler sur les rapports, visés au § 1<sup>er</sup>, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité de ces rapports de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

**Art. 29.** Les rapports de l'OFEAN visés à l'article 28, § 1<sup>er</sup> et § 2, et les recommandations de sécurité ne peuvent pas être utilisées comme preuve dans le cadre d'une procédure pénale, disciplinaire ou de droit civil.

Un enquêteur et un expert externe ne peuvent pas être convoqués comme témoin ou expert dans le cadre d'une procédure judiciaire relative à un accident de navigation ou un incident si l'enquêteur de l'OFEAN et l'expert externe sont associés ou ont été associé à l'enquête de sécurité.

**Art. 30.** § 1<sup>er</sup>. Les recommandations de sécurité formulées par l'OFEAN sont dûment prises en considération par leurs destinataires qui, le cas échéant, en assurent un suivi adéquat conformément au droit belge en vigueur, au droit de l'Union européenne et au droit international.

S'il y a lieu, l'OFEAN formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.

§ 2. En aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident de navigation ou d'un incident.

**Art. 31.** Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'OFEAN, s'il estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau de l'Union européenne pour prévenir d'autres accidents de navigation, informe sans tarder la Commission européenne, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.

**Art. 32.** L'OFEAN notifie à la Commission européenne les accidents de navigation et incidents en respectant le modèle défini par le Roi. L'OFEAN communique en outre à la Commission européenne les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP.

**Art. 33.** Conformément à la législation en vigueur, il est tenu compte, en cas d'accident de navigation ou d'incident, des dispositions pertinentes des Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer.

**Art. 34.** § 1<sup>er</sup>. Sera puni d'un d'emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 26 euros à 3.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura enfreint ou entravé l'application des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

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

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement, la personne qui a révélé l'identité d'une personne qui demande l'anonymat conformément à l'article 25, § 2.

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

**Art. 35.** Deze wet heeft uitwerking met ingang van 17 juni 2011.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 2 juni 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Economie, Consumenten en Noordzee,  
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Justitie,  
Mevr. A. TURTELBOOM

De Minister van Begroting en Administratieve Vereenvoudiging,  
O. CHASTEL

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,  
Mevr. A. TURTELBOOM

Nota

(1) *Zitting 2011-2012.*

Kamer van volksvertegenwoordigers.

*Stukken.* — Wetsontwerp, nr. 53-1931/1. — Amendementen, nr. 53-1931/2. — Verslag namens de commissie, nr. 53-1931/3. — Tekst aangenomen door de commissie, nr. 53-1931/4. — Amendementen ingediend in de plenaire vergadering, nr. 53-1931/5. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, nr. 53-1931/6.

*Integraal verslag.* — 10 mei 2012.

Senaat.

*Stukken.* — Ontwerp niet geëvoceerd door de Senaat, nr. 5-1619/1.

**Art. 35.** La présente loi produit ses effets le 17 juin 2011.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 2 juin 2012.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-premier Ministre et Ministre de l'Economie,  
des Consommateurs et de la Mer du Nord,  
J. VANDE LANOTTE

La Ministre de la Justice,  
Mme A. TURTELBOOM

Le Ministre du Budget et de la Simplification administrative,  
O. CHASTEL

Scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,  
Mme A. TURTELBOOM

Note

(1) *Session 2011-2012.*

Chambre des représentants.

*Documents.* — Projet de loi, n° 53-1931/1. — Amendements, n° 53-1931/2. — Rapport fait au nom de la commission, n° 53-1931/3. — Texte adopté par la commission, n° 53-1931/4. — Amendements déposés en séance plénière, n° 53-1931/5. — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, n° 53-1931/6.

*Compte rendu intégral.* — 10 mai 2012.

Sénat.

*Documents.* — Projet non évoqué par le Sénat, n° 5-1619/1.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2012 — 1737

[C — 2012/00376]

### 21 MAART 1804. — Burgerlijk Wetboek, Boek III, Titel X tot XVII Officieuze coördinatie in het Duits

De hiernavolgende tekst is de officieuze coördinatie in het Duits van de Titels X tot XVII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek (*Belgisch Staatsblad* van 3 september 1807), zoals ze achtereenvolgens werden gewijzigd bij :

— de wet van 21 maart 1859 "sur la contrainte par corps" (*Belgisch Staatsblad* van 22 maart 1859);

— de wet van 1 mei 1913 op het krediet der kleinhandelaars en ambachtslieden en op de interessen wegens vertraagde betaling (*Belgisch Staatsblad* van 2-3 mei 1913);

— de wet van 27 juli 1934 tot wijziging en aanvulling van artikel 1907 van het Burgerlijk Wetboek betreffende den interest krachtens overeenkomst (*Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1934);

— het koninklijk besluit nr. 148 van 18 maart 1935 betreffende den woeker (*Belgisch Staatsblad* van 20 maart 1935);

— de wet van 20 maart 1948 tot wijziging van sommige bedragen in burgerlijke en handelszaken (*Belgisch Staatsblad* van 26 maart 1948);

— de wet van 15 december 1949 tot verbetering van de verouderde termen van de Franse tekst van het Burgerlijk Wetboek en tot vaststelling, in die tekst, van sommige stilzwijgende opheffingen (*Belgisch Staatsblad* van 1-3 januari 1950);

— de wet van 4 juli 1972 betreffende de aansprakelijkheid van hotelhouders (*Belgisch Staatsblad* van 19 augustus 1972);

— de wet van 14 juli 1976 betreffende de wederzijdse rechten en verplichtingen van echtgenoten en de huwelijksvermogensstelsels (*Belgisch Staatsblad* van 18 september 1976);

— de wet van 10 december 1990 tot wijziging van de artikelen 1341, eerste lid, 1342, 1343, 1344, 1345, 1834, 1923, 1924, 1950 en 2074, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek (*Belgisch Staatsblad* van 22 december 1990);

— de wet van 12 december 1996 tot wijziging van de wet van 4 december 1990 op de financiële transacties en de financiële markten, artikel 2075 van het Burgerlijk Wetboek, artikel 2 van Titel VI, Boek I

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2012 — 1737

[C — 2012/00376]

### 21 MARS 1804. — Code civil, Livre III, Titres X à XVII Coordination officieuse en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officieuse en langue allemande des Titres X à XVII du Livre III du Code civil (*Moniteur belge* du 3 septembre 1807), tels qu'ils ont été modifiés successivement par :

— la loi du 21 mars 1859 sur la contrainte par corps (*Moniteur belge* du 22 mars 1859);

— la loi du 1<sup>er</sup> mai 1913 sur le crédit des petits commerçants et artisans et sur les intérêts moratoires (*Moniteur belge* du 2-3 mai 1913);

— la loi du 27 juillet 1934 modifiant et complétant l'article 1907 du Code civil en ce qui concerne l'intérêt conventionnel (*Moniteur belge* du 29 juillet 1934);

— l'arrêté royal n° 148 du 18 mars 1935 relatif à l'usure (*Moniteur belge* du 20 mars 1935);

— la loi du 20 mars 1948 portant modification de certains taux en matière civile et commerciale (*Moniteur belge* du 26 mars 1948);

— la loi du 15 décembre 1949 corrigeant les termes périmés du texte français du Code civil et y constatant certaines abrogations tacites (*Moniteur belge* du 1<sup>er</sup>-3 janvier 1950);

— la loi du 4 juillet 1972 relative à la responsabilité des hôteliers (*Moniteur belge* du 19 août 1972);

— la loi du 14 juillet 1976 relative aux droits et devoirs respectifs des époux et aux régimes matrimoniaux (*Moniteur belge* du 18 septembre 1976);

— la loi du 10 décembre 1990 modifiant les articles 1341, alinéa premier, 1342, 1343, 1344, 1345, 1834, 1923, 1924, 1950 et 2074, deuxième alinéa, du Code civil (*Moniteur belge* du 22 décembre 1990);

— la loi du 12 décembre 1996 modifiant la loi du 4 décembre 1990 relative aux opérations financières et aux marchés financiers, l'article 2075 du Code civil, l'article 2 du Titre VI, Livre I du Code de