

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 mars 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEL

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 maart 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEL

Annexe — Bijlage

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER PROGRAMMIERUNGSDIENST SOZIALEINGLIEDERUNG,
ARMUTSBEKÄMPFUNG UND SOZIALWIRTSCHAFT**

3. SEPTEMBER 2004 — Königlicher Erlass zur Erhöhung der Subvention, die dem öffentlichen Sozialhilfezentrum als Beteiligung an den Personalkosten gewährt wird, wie erwähnt in Artikel 40 des Gesetzes über das Recht auf soziale Eingliederung

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 26. Mai 2002 über das Recht auf soziale Eingliederung, insbesondere des Artikels 40 Absatz 3, eingefügt durch das Programmgesetz vom 9. Juli 2004;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 1. Juni 2004;

Aufgrund des Einverständnisses Unseres Ministers des Haushalts vom 8. Juni 2004;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 37.565/1 des Staatsrates vom 3. August 2004, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Sozialen Eingliederung und aufgrund der Stellungnahme Unserer Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - Der Betrag der in Artikel 40 Absatz 1 des Gesetzes vom 26. Mai 2002 über das Recht auf soziale Eingliederung festgelegten Beteiligung an den Personalkosten wird wie folgt ersetzt:

1. zum 1. Oktober 2004 durch den Betrag "278,00",
2. zum 1. Januar 2006 durch den Betrag "285,00",
3. zum 1. Januar 2007 durch den Betrag "320,00".

Art. 2 - Unser für die Soziale Eingliederung zuständiger Minister ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 3. September 2004

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Sozialen Eingliederung
C. DUPONT

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEL

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 maart 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEL

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2005 — 1091

[C — 2005/00248]

**11 AVRIL 2005. — Arrêté royal
relatif au contrôle frontalier aux frontières maritimes externes**

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté est rédigé en exécution de l'article 21bis de la loi du 3 mai 1999 et vise en extrême urgence :

1. la clarification de procédures de base relatives à la manière dont l'autorité de la police fédérale, chargée de la police des eaux, exerce sa compétence en matière de contrôle frontalier;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2005 — 1091

[C — 2005/00248]

**11 APRIL 2005. — Koninklijk besluit
betreffende de grenscontrole aan de maritieme buitengrens**

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, is opgesteld in uitvoering van artikel 21bis van de wet van 3 mei 1999 en beoogt bij hoogdringendheid :

1. de verduidelijking van basisprocedures met betrekking tot de manier waarop de overheid van de federale politie, belast met de politie te water, haar bevoegdheid inzake grenscontrole dient uit te oefenen;

2. la transposition en droit interne de la Directive 2002/6/CE du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux bateaux à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres de la Communauté;

L'exercice de la fonction de police des eaux est notamment régi par les dispositions du code d'instruction criminelle et de la loi sur la fonction de police.

De manière plus spécifique, constatant la diversité fort étendue de lois « spéciales » nationales et internationales qui s'appliquent à la navigation, il est nécessaire, parallèlement à la description générale de la fonction de police des eaux, contenue dans la loi du 3 mai 1999, d'y insérer des dispositions plus spécifiques.

En effet, les fonctionnaires de police compétents doivent en permanence tenir compte de la réalité économique des ports et du trafic maritime, certainement en ce qui concerne le contrôle frontalier.

Les membres de la police fédérale chargés de la police des eaux, exercent, selon des principes uniformes, sur base de compétences nationales et conformément aux accords internationaux liant la Belgique, le contrôle de la circulation des personnes aux frontières maritimes externes.

Le plus important d'entre eux est la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985, en ce compris l'acte final, le protocole et la déclaration commune signés à Schengen le 19 juin 1990, en abrégé C.A.S., et approuvés par la loi du 18 mars 1993 (*Moniteur belge* du 15 octobre 1993).

Le Comité exécutif, créé en vertu de l'article 131 C.A.S., a édicté des règlements plus détaillés, des exceptions et des conditions en ce qui concerne notamment les catégories spécifiques de trafic maritime.

Il peut par exemple être fait référence au Manuel Commun de Schengen et à ses annexes (Règlement 2002/C 313/02, JO 16 décembre 2002).

Le Comité exécutif a déterminé, par arrêté du 22 décembre 1994, que le Manuel Commun et les annexes entreraient en vigueur lorsque toutes les parties lui en auraient communiqué la ratification.

Bien que les dispositions de la C.A.S. aient été transposées en droit belge par différentes lois (1), les modalités de contrôle, notamment en matière de trafic maritime, telles que déterminées dans le Manuel Commun Schengen, n'ont pas encore été concrètement traduites en droit positif.

Par conséquent, et compte tenu de la nécessité de transposer la Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 en une législation nationale, il convient d'exécuter l'article 21bis de la loi du 3 mai 1999;

Il a été largement tenu compte des remarques du Conseil d'Etat. En ce qui concerne la remarque relative aux formulaires FAL OMI 1, 3 et 4 de la directive, il est à souligner que la transposition en cette matière relève de la compétence du SPF Finances.

La technicité nautique particulière de la matière justifie les cas où l'avis n'a pas été suivi.

Commentaire par article :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}

Cet article comprend un certain nombre de définitions, dont la majorité provient de textes existants.

Contrairement au Manuel Commun Schengen, la Directive européenne 2002/6/CE n'établit pas de distinction entre les différentes catégories de bateaux, en matière de formalités déclaratives relatives aux membres de l'équipage et aux passagers.

Des exceptions en matière de formalités déclaratives ont cependant été prévues pour les bateaux de plaisance et les engins de plage.

La notion de port a été définie aussi largement que possible.

Les lieux d'amarrage en mer, par exemple, les mouillages et les endroits en mer où un bateau peut embarquer ou débarquer des marchandises ou des personnes peuvent être situés à des milles de la côte et ne sont pas considérés comme un port au sens courant du terme.

Toutefois, dans le cadre du présent projet, ces endroits sont réputés être des ports.

Le contrôle de la circulation des personnes aux frontières maritimes externes requiert, *ratione personae*, une distinction claire entre les membres d'équipage et les passagers.

L'expérience enseigne que le contrôle administratif de listes ne suffit pas à lui seul.

Le statut de membre d'équipage doit être contrôlé en vérifiant la certification professionnelle, l'identification particulière, le contrat de travail pour le service à bord d'un bateau, l'enrôlement et l'inscription sur la liste d'équipage.

2. de omzetting naar intern recht van de Richtlijn 2002/6/EG van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lid-Staten van de Gemeenschap;

De uitoefening van de politiefunctie te water wordt o.a. geregeld door de bepalingen opgenomen in het wetboek van strafvordering en de wet op het politieambt.

Meer specifiek is een zeer uitgebreid spectrum « bijzondere » nationale en internationale wetgeving van toepassing op de scheepvaart, zodat niet alleen in een algemene omschrijving van de politiefunctie te water, in casu de wet van 3 mei 1999, maar tevens in meer specifieke regelingen inzake de politie te water moet worden voorzien.

Immers, de bevoegde politieambtenaren moeten permanent rekening houden met de economische realiteit van de havens en het scheepvaartgebeuren, zeker met betrekking tot de grenscontrole.

De leden van de federale politie, belast met de politie te water, oefenen de controle van het personenverkeer aan de maritieme buitengrens uit volgens eenvormige beginselen, op grond van nationale bevoegdheden en overeenkomstig de internationale overeenkomsten die België binden.

Van deze laatste vormt de Overeenkomst ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985, met inbegrip van de slotakte, het protocol en de gemeenschappelijke verklaring ondertekend te Schengen op 19 juni 1990, afgekort S.U.O., en goedgekeurd bij wet van 18 maart 1993 (*Belgisch Staatsblad* van 15 oktober 1993), de belangrijkste.

Het Uitvoerend Comité, opgericht bij artikel 131 S.U.O., heeft met betrekking tot o.a. de bijzondere categorieën van zeeverkeer, nadere regelingen, uitzonderingen en voorwaarden bepaald.

Er kan hierbij verwezen worden naar het Schengen Gemeenschappelijk Handboek en bijlagen (Verordening 2002/C 313/02, PB 16 december 2002).

Middels besluit van 22 december 1994 heeft het Uitvoerend Comité bepaald dat het Gemeenschappelijk Handboek en de bijlagen in werking zouden treden van zodra alle partijen de bekrachtiging ervan aan het Comité hadden meegedeeld.

Hoewel de bepalingen van de S.U.O. in Belgisch recht werden omgezet middels verschillende wetten (1), zijn de controlemodaliteiten, o.a. inzake het scheepvaartverkeer, zoals bepaald in het Schengen Gemeenschappelijk Handboek nog steeds niet concreet naar positief recht omgezet.

Bijgevolg, en rekening houdend met de noodzaak de Richtlijn 2002/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 naar nationale wetgeving om te zetten, dient artikel 21bis van de wet van 3 mei 1999 te worden uitgevoerd;

Er werd uitgebreid rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State. Met betrekking tot de opmerking over de formulieren FAL IMO 1, 3 en 4 van de richtlijn kan worden opgemerkt dat de omzetting ter zake tot de bevoegdheid van de FOD Financiën behoort.

Waar het advies niet werd gevolgd, ligt de grondslag hiervoor in de bijzondere nautische techniciteit van het onderwerp.

Artikelsgewijze commentaar :

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1

Dit artikel bevat een aantal definities, waarvan de meerderheid uit reeds bestaande teksten komt.

In tegenstelling tot het Schengen Gemeenschappelijk Handboek, maakt de Europese richtlijn 2002/6/EG geen onderscheid naar vaartuig inzake de meldingsformaliteiten met betrekking tot bemanningsleden en passagiers.

Voor de pleziervaartuigen en de strandtuigen werden evenwel uitzonderingen voorzien inzake meldingsformaliteiten.

Het begrip haven werd zo ruim mogelijk gedefinieerd.

De ligplaatsen op zee, bijvoorbeeld ankergebieden, en de plaatsen op zee waar een vaartuig goederen of opvarenden kan inschepen of ontschepen, worden in het normale taalgebruik niet als een haven aanzien.

Voor de toepassing van dit ontwerp moeten deze gebieden echter wel als haven worden omschreven.

De controle van het personenverkeer aan de maritieme buitengrens vereist dat *ratione personae* een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen bemanningsleden en passagiers.

De praktijk leert ons dat enkel de administratieve controle van de lijsten niet volstaat.

De status van bemanningslid dient te worden gecontroleerd middels nazicht van de beroepsmatige certificering, de bijzondere identificatie, de arbeidsovereenkomst voor scheepsdienst, de aanmonstering en de inschrijving op de bemanningslijst.

La définition traditionnelle de passager clandestin a été élargie afin de pouvoir viser toutes les hypothèses.

CHAPITRE II. — *Contrôle frontalier et surveillance des frontières*

Art. 2

Afin de permettre à l'autorité chargée du contrôle frontalier d'utiliser le matériel et le personnel de manière planifiée et adéquate, des formalités rigoureuses d'annonce préalable sont imposées au capitaine.

D'une part, ces formalités d'annonce préalable permettent à l'autorité d'effectuer efficacement une analyse de risques en tenant compte des facteurs de protection et de sécurité portuaires et, d'autre part, elles fluidifient le trafic commercial.

L'imposition de listes standardisées de passagers et de membres d'équipage met notre législation nationale en conformité avec les prescriptions de la Directive européenne 2002/6/CE.

En ce qui concerne les passagers clandestins, quelques dispositions sont prévues, conformément à l'article 3.4.3.4 du Manuel Commun Schengen, pour détecter de potentiels immigrants illégaux dans le cadre des priorités du Plan national de Sécurité concernant "la traite et le trafic des êtres humains".

Art. 3

La procédure imposée garantit l'authenticité des listes d'une manière acceptable pour l'autorité et oblige le capitaine, éventuellement par l'intermédiaire de son agent maritime, à disposer à bord, à tout moment, lors du séjour du bateau dans le port, d'un exemplaire des listes d'arrivées visé par l'autorité.

L'exemplaire de bord des listes de départ vaut autorisation de pouvoir quitter le port.

Cette autorisation de quitter le port permet à l'autorité d'exercer un contrôle concret et plus efficace de la circulation des personnes aux frontières maritimes externes.

Ce faisant, les obligations stipulées dans le Manuel Commun Schengen sont ainsi rencontrées.

Art. 4 à 7

Ces articles définissent les missions de la police fédérale en matière de contrôle aux frontières maritimes externes de Schengen.

L'obligation d'annonce préalable doit permettre à l'autorité de se faire une idée précise des mouvements migratoires des occupants de bord, en particulier au vu de la problématique des "pseudomarins".

L'obligation de détenir à bord un exemplaire visé des listes d'arrivées, est l'une des conditions pour pouvoir quitter le bateau et donc également une condition de base pour les membres d'équipage désirant bénéficier d'une permission d'aller à terre.

La problématique des pseudomarins ainsi que le caractère attractif pour les faussaires de ces pièces d'identité spécifiques aux gens de mer, qui demeurent aisément falsifiables, nécessitent des moyens probants supplémentaires en matière d'appartenance à cette catégorie spécifique de personnes.

Concrètement, il s'agit des éléments repris dans la définition de "membre d'équipage".

Le fait de ne pas pouvoir présenter les preuves supplémentaires aura pour conséquence que l'intéressé sera inscrit sur la liste des passagers et que les pièces d'identité spécifiques seront saisies.

Art. 8

Les membres d'équipage ne peuvent bénéficier d'une permission d'aller à terre que s'ils sont effectivement porteurs du document de voyage ou d'identité spécifique aux gens de mer.

Cette faculté est limitée au port et aux communes belges avoisinantes, compte tenu de la durée de séjour limitée d'un bateau dans le port.

Tout danger pour l'ordre public ou la sécurité nationale implique d'office l'interdiction d'aller à terre.

Art. 9

Par analogie avec la navigation aérienne, il convient, pour les bateaux faisant régulièrement escale dans les ports ou pour des catégories spécifiques de bateaux, d'envisager la levée totale ou partielle des obligations visées aux articles 2 à 4.

Les bénéficiaires et les modalités précises de ces exceptions sont fixées par le Ministre de l'Intérieur.

De traditionele definitie van blinde passagier (verstekeling) werd uitgebreid teneinde alle hypothesen te kunnen beogen.

HOOFDSTUK II. — *Grenscontrole en grensbewaking*

Art. 2

Teneinde de met grenscontrole belaste overheid toe te laten een planmatige en aangepaste inzet van materieel en personeel te verwezenlijken, worden aan de kapitein strikte vooraanmeldingsformaliteiten opgelegd.

Eenzijds laten deze vooraanmeldingsformaliteiten de overheid toe om, rekening houdend met factoren van havenveiligheid en havenbeveiliging, de instrumenten in het raam van risico-analyse doeltreffend aan te wenden en anderzijds bespoedigen zij het commercieel verkeer.

Het opleggen van gestandaardiseerde bemannings- en passagierslijsten brengt onze nationale wetgeving in overeenstemming met de voorzieningen van de Europese richtlijn 2002/6/EG;

Ook wat de blinde passagiers betreft worden, overeenkomstig artikel 3.4.3.4 van het Schengen Gemeenschappelijk Handboek, enige bepalingen opgenomen met het oog op het opsporen van potentiële illegale immigranten in het raam van de prioriteiten van het Nationaal Veiligheidsplan « mensenhandel en mensensmokkel ».

Art. 3

De opgelegde procedure garandeert de authenticiteit van de lijsten op een voor de overheid aanvaardbare wijze en verplicht de kapitein, mogelijks via zijn scheepsagent, om te allen tijde een door de overheid geïllustreerd exemplaar van de aankomstlijsten aan boord te hebben tijdens het verblijf van het vaartuig in de haven.

Het scheepsexemplaar van de vertrekklijsten geldt als machtiging om de haven te mogen verlaten.

Het verlenen door de Overheid van een machtiging alvorens het vaartuig mag afvaren stelt de overheid in staat een concrete en doeltreffender controle uit te oefenen op het personenverkeer aan de maritieme buitengrens.

Zodoende wordt tevens aan de verplichtingen bedoeld in het Schengen Gemeenschappelijk Handboek tegemoet gekomen.

Art. 4 tot en met 7

Betreffende artikelen geven invulling aan de opdrachten van de federale politie inzake controle aan de Schengen maritieme buitengrens.

De meldingsplicht moet de overheid toelaten een precies beeld te vormen van de migratiebewegingen van de opvarenden, inzonderheid rekening houdend met de « pseudozeelieden » problematiek.

De verplichting aan boord te beschikken over een scheepsexemplaar van de aankomstlijsten, is een van de voorwaarden om het vaartuig te mogen verlaten en dus ook een basisvoorwaarde voor de bemanningsleden om van walverlof te kunnen genieten.

De pseudozeelieden problematiek alsmede de aantrekkelijkheid voor vervalsters van deze bijzondere identiteitsdocumenten voor zeelieden, die gemakkelijk vervalsbaar zijn, noodzaken bijkomende bewijsmiddelen inzake het behoren tot deze bijzondere categorie van personen.

In concreto betreft het de elementen zoals vervat in de definitie « bemanningslid ».

Het niet kunnen voorleggen van bijkomende bewijsmiddelen zal tot gevolg hebben dat de betrokkene op de passagierslijst wordt geplaatst en dat de bijzondere identiteitsdocumenten in beslag worden genomen.

Art. 8

Bemanningsleden kunnen slechts passagieren indien zij daadwerkelijk drager zijn van het bijzondere reisdocument of identiteitsbewijs voor zeelieden.

Het passagieren wordt beperkt tot de haven en de aanpalende Belgische gemeenten, rekening houdend met de beperkte verblijfsduur van een vaartuig in de haven.

Enig gevaar voor de nationale openbare orde of veiligheid betekent ambtshalve verbod tot passagieren.

Art. 9

Naar analogie met de luchtvaart dient, voor de vaartuigen die met een zekere frequentie havens aanlopen of voor de bijzondere categorieën van vaartuigen, de mogelijkheid te worden gecreëerd om geheel of gedeeltelijk ontheffing te bekomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 2 tot 4.

De begunstigden van en de nadere regels met betrekking tot deze uitzonderingen worden door de Minister van Binnenlandse Zaken vastgelegd.

Une telle mesure facilite, d'une part, l'utilisation plus rationnelle de la capacité de l'autorité chargée du contrôle et de la surveillance aux frontières et fluidifie, d'autre part, la circulation commerciale.

Cette disposition correspond à l'esprit du Manuel Commun Schengen.

(1) Loi du 30 janvier 1991 (*Moniteur belge* du 21 septembre 1991); loi du 18 juillet 1991 (*Moniteur belge* du 26 juillet 1991); loi du 5 août 1992 (*Moniteur belge* du 22 décembre 1992); loi du 8 décembre 1992 (*Moniteur belge* du 18 mars 1993); loi du 18 mars 1993 (*Moniteur belge* du 15 octobre 1993) et la loi du 15 juillet 1996 (*Moniteur belge* du 5 janvier 1996).

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur, le 24 février 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté royal "relatif au contrôle frontalier aux frontières maritimes externes", a donné le 2 mars 2005 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

« Vu l'extrême urgence justifiée par la décision de la Commission européenne de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne pour non-transposition en droit belge de cette directive; »

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

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Examen du projet

1. Dans le rapport au Roi, il est précisé que le projet d'arrêté :

« (...) vise en extrême urgence :

1° la clarification de procédures de base relatives à la manière dont l'autorité de la police fédérale, chargée de la police des eaux, exerce sa compétence en matière de contrôle frontalier;

2° la transposition en droit interne de la Directive 2002/6/CE Bdu 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux bateaux à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres de la Communauté".

Quant à la motivation de l'urgence, le préambule s'exprime en ces termes :

« Vu l'extrême urgence justifiée par la décision de la Commission européenne de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne pour non-transposition en droit belge de cette directive. »

Le projet d'arrêté royal vise également à régler d'autres aspects que la transposition de la Directive 2002/6/CE, précitée. A défaut d'une motivation quelconque du caractère urgent de la demande d'avis concernant ces aspects, le Conseil d'Etat n'a examiné que les articles qui sont indissociablement liés à la transposition de la Directive 2002/6/CE, précitée, à savoir ceux fixant les formalités déclaratives imposées par la directive.

2. En vertu de l'article 4 de la Directive 2002/6/CE, précitée, les Etats membres doivent accepter que les formalités déclaratives à remplir à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres de la Communauté, concernant le navire, les provisions de bord, les effets de l'équipage, la liste de l'équipage et, dans le cas d'un navire certifié pour le transport de douze passagers ou moins, la liste des passagers soient remplies lorsque les renseignements fournis sont conformes à certaines indications et formulaires annexés à cette directive.

Een dergelijke maatregel faciliteert enerzijds de rationelere capaciteitsaanwending van de overheid belast met de grenscontrole en grensbewaking en bespoedigt anderzijds het commercieel verkeer.

Betreffende bepaling ligt tevens in de geest van het Schengen Gemeenschappelijk Handboek.

(1) Wet van 30 januari 1991 (*Belgisch Staatsblad* van 21 september 1991); wet van 18 juli 1991 (*Belgisch Staatsblad* van 26 juli 1991); wet van 5 augustus 1992 (*Belgisch Staatsblad* van 22 december 1992); wet van 8 december 1992 (*Belgisch Staatsblad* van 18 maart 1993); wet van 18 maart 1993 (*Belgisch Staatsblad* van 15 oktober 1993) en de wet van 15 juli 1996 (*Belgisch Staatsblad* van 5 januari 1996).

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 24 februari 2005 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de grenscontrole aan de maritieme buitengrens", heeft op 2 maart 2005 het volgende advies gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

« Vu l'extrême urgence justifiée par la décision de la Commission européenne de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne pour non-transposition en droit belge de cette directive; »

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

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

Onderzoek van het ontwerp

1. In het verslag aan de Koning staat te lezen dat het ontwerp van besluit bij hoogdringendheid beoogt :

(...)

« 1° de verduidelijking van basisprocedures met betrekking tot de manier waarop de overheid van de federale politie, belast met de politie te water, haar bevoegdheid inzake grenscontrole dient uit te oefenen;

2° de omzetting naar intern recht van de Richtlijn 2002/6/EG van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lid-Staten van de Gemeenschap. »

Het spoedeisende karakter wordt als volgt gemotiveerd in de aanhef :

"Gelet op de hoogdringendheid gerechtvaardigd door de beslissing van de Europese Commissie om het Hof van Justitie van de Europese Unie te vatten voor het niet omzetten in Belgisch recht van deze richtlijn;"

Het ontwerp van koninklijk besluit beoogt nog andere aspecten te regelen dan de omzetting van de voornoemde Richtlijn 2002/6/EG. Bij ontstentenis van enige motivering van het spoedeisende karakter van de adviesaanvraag met betrekking tot die aspecten, heeft de Raad van State alleen de artikelen onderzocht die onlosmakelijk verband houden met de omzetting van de voornoemde richtlijn, te weten de artikelen tot vaststelling van de meldingsformaliteiten opgelegd door de richtlijn.

2. Krachtens artikel 4 van de voornoemde Richtlijn 2002/6/EG moeten de lid-Staten accepteren dat de meldingsformaliteiten met betrekking tot het schip, de scheepsvoorraden, de bezittingen van de bemanning, de bemanningslijst en - voor schepen die ten hoogste twaalf passagiers mogen vervoeren - de passagierslijst, waaraan schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap moeten voldoen, vervuld worden wanneer de informatie wordt verstrekt overeenkomstig bepaalde specificaties en formulieren gevoegd bij de richtlijn.

Même s'il ne ressort pas expressément des travaux préparatoires de l'article 21bis de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale, que le Roi a été habilité à transposer la Directive 2002/6/CE, précitée, en droit interne; cette habilitation paraît suffisamment large pour l'admettre.

Cet article doit d'ailleurs être lu avec l'article 22ter de la même loi qui énonce :

« Art. 22ter. Les documents et formulaires administratifs exigés par les lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau sont considérés comme écritures publiques au sens du livre II, titre III, chapitre IV du Code pénal. »

Selon le commentaire des articles, il s'agit des formulaires FAL de l'OMI tels que décrits dans la Directive 2002/6/CE, précitée (1).

L'arrêté en projet n'assure pas une transposition complète de la Directive 2002/6/CE, précitée. Il se borne à rendre obligatoires les formulaires FAL de l'OMI n^{os} 5 et 6 (liste de l'équipage et liste des passagers). Il s'agit des deux annexes non numérotées. A ce sujet, il appartient à l'auteur du projet de justifier que la possibilité que les listes soient "certifiées d'une manière acceptable par l'autorité concernée" a bien été transposée.

Il y a lieu d'assurer une transposition complète de la directive en rendant également obligatoires les formulaires FAL de l'OMI n^{os} 1, 3 et 4.

(1) *Doc. Parl.*, Chambre, session 2003-2004, n° 51-1254/001, p. 7.

Annexes

1. Conformément aux formulaires FAL de l'OMI n° 5, repris à l'annexe 1^{re} de la Directive 2002/6/CE, précitée, la rubrique 5 du formulaire "liste de l'équipage" doit s'intituler "Port d'origine" et non "port de provenance".

2. Les annexes doivent être numérotées en chiffres romains, porter la mention "Annexe ... à l'arrêté du ... relatif au ...", être assorties de la mention "Vu pour être annexée à Notre arrêté du ... relatif au ..." et revêtir, chacune, les mêmes signatures que l'arrêté lui-même.

La chambre était composée de :

M. Y. Kreins, président de chambre;

M. J. Jaumotte, conseiller d'Etat;

Mme M. Baguet, conseiller d'Etat;

Mme B. Vigneron, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. Jaumotte.

Le rapport a été présenté par M. R. Wimmer, auditeur.

Le greffier, Le président,

B. Vigneron. Y. Kreins.

Ook al volgt niet uitdrukkelijk uit de parlementaire voorbereiding van artikel 21bis van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie, dat de Koning gemachtigd is om de voornoemde Richtlijn 2002/6/EG om te zetten in het interne recht, toch lijkt die machtiging voldoende ruim om zulks toe te staan.

Dat artikel moet worden gelezen in samenhang met artikel 22ter van dezelfde wet, dat bepaalt :

« Art. 22ter. De documenten en administratieve formulieren vereist door de wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water worden beschouwd als openbare geschriften zoals bedoeld in boek II, titel III, hoofdstuk IV van het Strafwetboek. »

Volgens de artikelsgewijze commentaar betreft het de IMO FAL - formulieren, zoals ze zijn beschreven in de voornoemde Richtlijn 2002/6/EG (1).

Het ontworpen besluit voorziet niet in de volledige omzetting van de voornoemde Richtlijn 2002/6/EG. Het beperkt zich ertoe de IMO FAL - formulieren nrs. 5 en 6 (de bemanningslijst en de passagierslijst) verplicht te stellen. Het betreft de twee niet-genummerde bijlagen. De steller van het ontwerp moet in dat verband aantonen dat de mogelijkheid dat de lijsten "op een voor de betrokken autoriteit aanvaardbare wijze voor echt zijn verklaard" wel degelijk is omgezet.

De richtlijn moet volledig worden omgezet, waarbij ook de IMO FAL - formulieren nrs. 1, 3 en 4 verplicht worden gesteld.

(1) *Gedr. Stuk*, Kamer, zitting 2003-2004, nr. 51-1254/001, blz. 7.

Bijlagen

1. Overeenkomstig het IMO FAL - formulier nr. 5, zoals het is opgenomen in bijlage I bij de voornoemde Richtlijn 2002/6/EG, moet in het formulier Bemanningslijst de rubriek 5 niet de vermelding "Komende van" bevatten, doch de vermelding "Vorige haven".

2. De bijlagen moeten in Romeinse cijfers worden genummerd, ze moeten de vermeldingen "Bijlage ... bij het besluit van ... tot vaststelling van ..." en "Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van ... tot vaststelling van ..." bevatten, en moeten elk hetzelfde ondertekeningformulier bevatten als het besluit zelf.

De kamer was samengesteld uit :

De heer Y. Kreins, kamervoorzitter;

De heer J. Jaumotte, staatsraad;

Mevr. M. Baguet, staatsraad;

Mevr. B. Vigneron, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. Jaumotte.

Het verslag werd uitgebracht door de heer R. Wimmer, auditeur.

De griffier, De voorzitter,

B. Vigneron. Y. Kreins.

11 AVRIL 2005. — Arrêté royal relatif au contrôle frontaliers frontières maritimes externes

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale, notamment l'article 21bis;

Considérant la Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002;

Vu l'extrême urgence justifiée par la décision de la Commission européenne de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne pour non-transposition en droit belge de cette directive;

Vu l'avis 38.170/2 du Conseil d'Etat, donné le 2 mars 2005, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

11 APRIL 2005. — Koninklijk besluit betreffende de grenscontrole aan de maritieme buitengrens

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie, inzonderheid op artikel 21bis;

Overwegende de Richtlijn 2002/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002;

Gelet op de hoogdringendheid gerechtvaardigd door de beslissing van de Europese Commissie om het Hof van Justitie van de Europese Unie te vatten voor het niet omzetten in Belgisch recht van deze richtlijn;

Gelet op het advies 38.170/2 van de Raad van State, gegeven op 2 maart 2005, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « bateau » : tout objet flottant ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les objets sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport ou de déplacement sur l'eau de personnes ou de choses, en ce compris les activités de pêche, de remorquage, de dragage ou toute autre opération de navigation, à l'exception des bateaux de plaisance et des engins de plage;

2° « bateau de plaisance » : un bateau dont la longueur hors tout se situe entre 2,5 et 24 mètres qui, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux et sous quelque forme que ce soit, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance à l'exception des bateaux utilisés ou destinés au transport de plus de 12 passagers;

3° « engin de plage » : engin de moins de 2,5 m de longueur hors tout destiné à la récréation sur les plages tels que canoës, kayaks, gondoles, pédalos, planches à voile, jetskis, jetbikes, jetscooters, waterbobs, waterscooters, waterbikes, paraglisseurs, minisubs ou autres engins similaires;

4° « port » : tout endroit quelconque sous juridiction belge où un bateau peut faire escale pour charger, décharger, réparer ou mouiller y compris tout terminal, terminal off-shore, chantier naval, rade ou mouillage;

5° « autorité » : le service de la police fédérale chargé de la police des eaux, tel que visé à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 16 décembre 1999 portant désignations visées à l'article 18, 5°, de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale;

6° « OMI » : Organisation maritime internationale, organe des Nations unies chargé entre autres de promouvoir la sécurité maritime;

7° « capitaine » : toute personne chargée du commandement d'un bateau, ainsi que toute personne qui le remplace;

8° « agent maritime » : la personne physique ou morale mandatée pour représenter l'armateur en Belgique;

9° « membre d'équipage » : toute personne figurant sur la liste d'équipage, enrôlée à bord d'un bateau pour y exécuter des prestations directement en rapport avec la navigation et qui, conformément à la législation internationale ou à sa législation nationale, est porteur d'une pièce d'identité spécifique aux gens de mer et d'une certification telle que visée par la Convention internationale de l'OMI de 1978, amendée en 1995, relative aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille;

10° « passager » : toute personne, non membre d'équipage, en séjour régulier à bord d'un bateau;

11° « passager clandestin » : toute personne qui, de façon irrégulière, se trouve à bord d'un bateau ou dans la cargaison qui y est chargée, et qui est découverte soit à bord du bateau après le départ, soit dans la cargaison dans le port de destination;

12° « occupants de bord » : les membres d'équipage et les passagers;

13° « liste d'équipage » : liste des membres d'équipage, datée et signée par le capitaine et répondant, quant à son contenu et à sa forme, au modèle OMI FAL Form 5 tel que repris à l'annexe I^{re};

14° « liste des passagers » : liste des passagers, datée et signée par le capitaine et répondant quant à son contenu et à sa forme au modèle OMI FAL Form 6 tel que repris à l'annexe II.

CHAPITRE II. — Contrôle frontalier et surveillance des frontières

Art. 2. Le capitaine d'un bateau à destination d'un port est tenu de transmettre en double exemplaire à l'autorité, soit au moment du départ vers ce port, soit au plus tard 24 heures avant l'arrivée dans ce port, la liste d'équipage et, le cas échéant, la liste des passagers reprenant la situation d'arrivée dans ce port.

Ces listes sont dénommées listes d'arrivée.

Le capitaine est également tenu de transmettre en double exemplaire à l'autorité, au plus tard 2 heures avant le moment prévu de départ de ce port, les listes reprenant la situation de départ de ce port.

Ces listes sont dénommées listes de départ.

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° « vaarttuig » : elk drijvend tuig van welke aard ook, met inbegrip van de tuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als transportmiddel of als middel van verplaatsing te water van personen of zaken, hierbij inbegrepen de visvangst, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere scheepvaartafhandeling, met uitzondering van pleziervaartuigen en strandtuigen;

2° « pleziervaarttuig » : een vaarttuig met een lengte over alles tussen 2,5 en 24 meter dat, al dan niet gebruikt voor winstgevend verrichtingen, in welke vorm ook, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitzondering van vaartuigen gebruikt of bestemd voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;

3° « strandtuig » : tuig kleiner dan 2,5 m lengte over alles bestemd voor strandvermaak zoals kano's, kajaks, gondels, waterfietsen, zeilplanken, jetski's, jetbikes, jetscooters, waterbobs, waterscooters, waterbikes, paragliders, minisubs of andere gelijkaardige tuigen;

4° « haven » : gelijk welke plaats onder Belgische jurisdictie waar een vaarttuig kan aanlopen om te laden, lossen, herstellen of ankeren met inbegrip van elke terminal, off-shore terminal, (scheeps-)herstellingswerf, rede of ankergebied;

5° « overheid » : de dienst van de federale politie belast met de politie te water, zoals bedoeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 16 december 1999 houdende aanwijzingen bedoeld in artikel 18, 5°, van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie;

6° « IMO » : Internationale Maritieme Organisatie, het orgaan van de Verenigde Naties onder andere gelast met het promoten van de maritieme veiligheid;

7° « kapitein » : elke persoon die over een vaarttuig het gezag voert, alsmede elke persoon die hem vervangt;

8° « scheepsagent » : de natuurlijke persoon of rechtspersoon gemandateerd om in België de reder te vertegenwoordigen;

9° « bemanningslid » : elke persoon die op de bemanningslijst staat vermeld en die is aangemonsterd om aan boord rechtstreeks met de vaart verband houdende werkzaamheden te verrichten en die, krachtens de internationale wetgeving of zijn nationale wetgeving, houder is van een bijzonder identiteitsdocument voor zeelieden en een dienstig certificaat overeenkomstig de internationale IMO conventie van 1978, geamendeerd in 1995, betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst;

10° « passagier » : elke rechtmatig aan boord van een vaarttuig verblijvende persoon die geen deel uitmaakt van de bemanning;

11° « blinde passagier » : elke persoon die zich onrechtmatig op een vaarttuig of in de cargo die aan boord wordt geladen bevindt en die aan boord wordt ontdekt na vertrek van het vaarttuig, of in de cargo in de haven van bestemming;

12° « opvarenden » : de bemanningsleden en de passagiers;

13° « bemanningslijst » : de door de kapitein gedagtekende en ondertekende lijst van bemanningsleden, die naar inhoud en model beantwoordt aan IMO Fal Form 5 zoals in bijlage I opgenomen;

14° « passagierslijst » : de door de kapitein gedagtekende en ondertekende lijst van passagiers, die naar inhoud en model beantwoordt aan IMO Fal Form 6 zoals in bijlage II opgenomen.

HOOFDSTUK II. — Grenscontrole en grensbewaking

Art. 2. De kapitein van een vaarttuig met als bestemming een haven, is er toe gehouden hetzij bij vertrek naar die haven, hetzij uiterlijk 24 uur vóór aankomst in die haven, aan de overheid in tweevoud een bemanningslijst en, in voorkomend geval, een passagierslijst over te maken die de situatie bij aankomst in die haven weergeven.

Deze lijsten worden aankomstlijsten genoemd.

De kapitein is er eveneens toe gehouden de lijsten die de vertreksituatie uit de haven weergeven, ten laatste 2 uren vóór het voorziene tijdstip van vertrek uit die haven in tweevoud over te maken aan de overheid.

Deze lijsten worden vertrekklijsten genoemd.

Le cas échéant, le capitaine est également tenu de transmettre en double exemplaire à l'autorité, dans les mêmes délais, une liste des passagers clandestins.

Toute modification de l'une des listes précitées doit être communiquée sans délai à l'autorité.

Art. 3. Le capitaine date et signe chaque liste, telle que visée à l'article 2.

L'autorité vise et renvoie, au capitaine ou à son agent maritime, un exemplaire, dénommé exemplaire de bord, de la liste d'équipage et, le cas échéant, de la liste des passagers et de celle des passagers clandestins. Chaque exemplaire de bord est conservé à bord du bateau durant tout le séjour dans le port. Il doit être présenté sans délai sur simple demande de l'autorité.

Aucun bateau ne peut quitter le port sans autorisation de l'autorité. L'exemplaire de bord des listes de départ vaut autorisation de quitter le port.

Art. 4. Le capitaine informe l'autorité, au plus tard à l'arrivée du bateau dans le port, des débarquements et embarquements prévus ainsi que du moment prévu de départ.

Il informe également l'autorité, sans délai, de toute modification de l'heure de départ et des embarquements et débarquements non prévus.

Art. 5. Toute personne qui embarque ou qui débarque, doit se présenter au poste de contrôle frontalier.

L'estampillage des titres de voyage des membres d'équipage a lieu à l'entrée et au départ du Royaume au poste de contrôle frontalier.

Art. 6. Sauf en cas de force majeure, personne ne peut quitter le bateau avant que chaque exemplaire de bord, visé à l'article 3, ne soit en possession du capitaine.

Art. 7. Le titulaire d'un document de voyage ou d'une pièce d'identité spécifique aux gens de mer n'est autorisé à embarquer ou à débarquer que s'il apporte les éléments probants nécessaires en matière d'appartenance à cette catégorie particulière de personnes.

Art. 8. Les membres d'équipage, porteurs d'un document de voyage ou d'une pièce d'identité spécifique aux gens de mer, peuvent séjourner dans le port où leur bateau fait escale ou dans les communes belges limitrophes. Si un membre d'équipage représente une menace pour l'ordre public ou la sécurité nationale, ce droit de séjour lui est refusé.

Art. 9. Le capitaine d'un bateau faisant régulièrement escale dans un port peut, aux conditions posées par le Ministre de l'Intérieur, être exempté entièrement ou partiellement des obligations visées aux articles 2 à 4.

Art. 10. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 11. Notre Minisstre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 avril 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

In voorkomend geval moet de kapitein binnen voornoemde tijds-
limieten, eveneens een lijst van de blinde passagiers in tweevoud aan
de overheid overmaken.

Iedere aanpassing van enige van voornoemde lijsten moet onverwijld
aan de overheid worden meegedeeld.

Art. 3. De kapitein dagtekent en ondertekent elke lijst zoals bedoeld
in artikel 2.

Eén exemplaar, sloopsexemplaar genoemd, van de bemanningslijst
en, in voorkomend geval, van de passagierslijst en van de lijst der
blinde passagiers wordt door de overheid geviseerd en aan de kapitein
of zijn sloopsexemplaar terugbezorgd. Elk sloopsexemplaar wordt aan
boord van het vaartuig bewaard tijdens de gehele duur van het verblijf
in de haven. Het dient, op eenvoudig verzoek, onverwijld ter inzage te
worden verstrekt aan de overheid.

Geen vaartuig mag de haven verlaten zonder machtiging van de
overheid. Het sloopsexemplaar van de vertreklijsten geldt als mach-
tiging om de haven te verlaten.

Art. 4. De kapitein meldt uiterlijk bij aankomst van zijn vaartuig in
de haven, de voorziene in- en ontscheping alsmede het voorziene uur
van vertrek van het vaartuig aan de overheid.

Hij verwittigt de overheid eveneens, onverwijld, van enige verande-
ring van het voorziene uur van vertrek alsmede van alle onvoorziene
in- en ontscheping.

Art. 5. Elke persoon die in- of ontscheept, moet zich aanbieden op
de grensdoorlaatpost.

De afstempeling van de reisdocumenten van bemanningsleden vindt
plaats bij de binnenkomst in en bij het verlaten van het Rijk op de
grensdoorlaatpost.

Art. 6. Behoudens geval van overmacht, mag niemand het vaartuig
verlaten, alvorens elk sloopsexemplaar aan de kapitein werd terugbe-
zorgd, zoals bedoeld in artikel 3.

Art. 7. De houder van een bijzonder reisdocument of identiteitsbe-
wijs voor zeelieden wordt slechts toestemming tot inscheping of
ontscheping verleend indien hij de nodige bewijsmiddelen levert
inzake het behoren tot deze bijzondere categorie van personen.

Art. 8. Bemanningsleden kunnen passagieren in de haven waar hun
vaartuig is binnengelopen of in de aanpalende Belgische gemeenten,
wanneer zij drager zijn van een bijzonder reisdocument of van een
identiteitsbewijs voor zeelieden. Indien een bemanningslid een gevaar
oplevert voor de openbare orde of de nationale veiligheid wordt hem
het recht tot passagieren ontegenwoordig.

Art. 9. De Minister van Binnenlandse Zaken kan bepalen dat ten
behoefte van kapiteins van vaartuigen die regelmatig havens aandoen,
onder door hem te stellen voorwaarden, geheel of gedeeltelijk onthef-
ting wordt verleend van de in de artikelen 2 tot 4 bedoelde verplich-
tingen.

Art. 10. Dit besluit treedt in werking op de dag van zijn bekendma-
king in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 11. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de
uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 april 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

