

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting, d.d. 21 oktober 2022;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, § 1;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende:

- dat de uren studentenarbeid die in de zorgsector worden gepresteerd in het derde en het vierde kwartaal van 2022 niet in rekening worden gebracht voor de berekening van het jaarlijks contingent van 475 uren dat niet onderworpen is aan sociale zekerheidsbijdragen;

- dat de voormelde maatregel wordt genomen om studenten aan te moedigen om in de zorgsector aan de slag te gaan en zo de nood aan arbeidskrachten te helpen opvangen;

- dat om die maatregel te ondersteunen, de voormelde uitbreiding van het aantal uren studentenarbeid ook op het vlak van de bedrijfsvoorheffing moet doorwerken;

- dat dit ten spoedigste ter kennis moet worden gebracht van de schuldenaars van de bedrijfsvoorheffing;

- dat dit besluit dus dringend moet worden getroffen;

Overwegende de wet van 20 november 2022 houdende maatregelen aangaande de personeelsschaarste in de zorgsectoren, artikel 3;

Op voordracht van minister van Financiën,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In nummer 2.22 van de toepassingsregels van de bijlage III van het KB/WIB 92, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 december 2021 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 maart 2022 en 6 juni 2022, wordt het tweede lid aangevuld met een bepaling onder *d*), luidende:

“de uren studentenarbeid die in het derde en vierde kwartaal van 2022 worden gepresteerd bij werkgevers uit de zorgsector zoals omschreven in artikel 2 van de wet van 20 november 2022 houdende maatregelen aangaande de personeelsschaarste in de zorgsectoren, en niet aan de sociale zekerheidsbijdragen onderworpen zijn.”.

Art. 2. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 juli 2022 en is van toepassing op de bezoldigingen die vanaf diezelfde datum worden betaald of toegekend.

Art. 3. De minister bevoegd voor Financiën is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 27 november 2022.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,

V. VAN PETEGHEM

Vu l'accord de la Secrétaire d'Etat au Budget donné le 21 octobre 2022 ;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 3, § 1^{er} ;

Vu l'urgence ;

Considérant :

- que les heures de travail étudiant prestées dans le secteur des soins au cours du troisième et quatrième trimestre de 2022 ne sont pas prises en compte pour le calcul du quota annuel de 475 heures non soumises aux cotisations de sécurité sociale ;

- que la mesure précitée est prise afin de stimuler les étudiants à aller travailler dans le secteur des soins et ainsi aider à atténuer la pénurie de main-d'œuvre ;

- que pour soutenir cette mesure, l'élargissement précité du nombre d'heures de travail étudiant doit également s'appliquer en matière de précompte professionnel ;

- que ceci doit être porté à la connaissance des redevables du précompte professionnel dans les plus brefs délais ;

- que cet arrêté doit donc être pris d'urgence ;

Considérant la loi du 20 novembre 2022 portant des mesures concernant la pénurie de personnel dans le secteur des soins, l'article 3 ;

Sur proposition du ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans le numéro 2.22 des règles d'application de l'annexe III de l'AR/CIR 92, remplacé par l'arrêté royal du 9 décembre 2021 et modifié par les arrêtés royaux des 23 mars 2022 et 6 juin 2022, l'alinéa 2 est complété par un *d*), rédigé comme suit :

“les heures de travail étudiant prestées lors du troisième et quatrième trimestre du 2022 auprès des employeurs du secteur des soins tel que défini à l'article 2 de la loi du 20 novembre 2022 portant des mesures concernant la pénurie de personnel dans le secteur des soins, et qui ne sont pas soumises aux cotisations de sécurité sociale.”.

Art. 2. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} juillet 2022 et est applicable aux rémunérations payées ou attribuées à partir de la même date.

Art. 3. Le ministre qui a les Finances dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 27 novembre 2022.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

V. VAN PETEGHEM

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Scheepvaart

[C – 2022/21126]

4 SEPTEMBER 2022. — Koninklijk besluit betreffende Belgische lijnvisserstvaartuigen

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de artikelen 2.2.1.4, 2.2.2.14, 4°, 2.2.3.5, 2.2.3.9, 1°, 2°, 3° en 4° en 2.2.3.10, § 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 31 maart 2022;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 11 mei 2022;

Gelet op de adviesaanvraag binnen 30 dagen, die op 17 juni 2022 bij de Raad van State is ingediend, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het advies niet is meegedeeld binnen die termijn;

Gelet op artikel 84, § 4, tweede lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het koninklijk besluit van 26 juni 2020 inzake registratie van zeeschepen;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Navigation

[C – 2022/21126]

4 SEPTEMBRE 2022. — Arrêté royal concernant les navires belges de pêche à la ligne

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu les articles 2.2.1.4, 2.2.2.14, 4°, 2.2.3.5, 2.2.3.9, 1°, 2°, 3° et 4° et 2.2.3.10, § 2, du Code belge de la Navigation ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 31 mars 2022 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 11 mai 2022 ;

Vu la demande d'avis dans un délai de 30 jours adressée au Conseil d'Etat le 17 juin 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant l'absence de communication de l'avis dans ce délai ;

Vu l'article 84, § 4, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu l'arrêté royal du 26 juin 2020 relatif à l'enregistrement des navires de mer ;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 april 2014 houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengelvissersrij op zee in een beperkt vaargebied;

Op de voordracht van de Minister van Noordzee,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

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

1° romplengte: de lengte van de romp gemeten volgens de geharmoniseerde norm;

2° geharmoniseerde norm: een geharmoniseerde norm zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, onder c), van Verordening (EU) nr. 1025/2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;

3° zeeverslag: een rapport over een incident dat van belang is voor een veilige navigatie en de veiligheid van bemanning, lading, lijnvissersvaartuig en het mariene milieu;

4° nationale bepalingen: de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen;

5° beperkt vaargebied : een vaargebied dat zich uitstrekt aan de zeezijde tot maximaal 60 zeemijl vanaf de gemiddelde laaglaagwater lijn;

6° Belgische lijnvissersvaartuigen: vissersvaartuigen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren met een romplengte kleiner dan 15 meter die uitsluitend gebruik maken van handlijnen en hengelsnoeren, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers.

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op Belgische lijnvissersvaartuigen.

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald zijn de bepalingen van het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevissersrijvaart en het koninklijk besluit 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement niet van toepassing op Belgische lijnvissersvaartuigen.

Art. 3. Indien de romplengte van het Belgisch lijnvissersvaartuig niet bekend is, wordt de lengte over alles als norm gebruikt voor de toepassing van dit besluit.

Hoofdstuk 2 van Titel 2 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is niet van toepassing op Belgisch lijnvissersvaartuigen.

Art. 4. Onverminderd andersluidende nationale bepalingen mag het Belgisch lijnvissersvaartuig niet langer dan 14 uren op zee zijn en mag het uitsluitend varen in een beperkt vaargebied.

Art. 5. § 1. Het Belgisch lijnvissersvaartuig dient te beschikken over een geldig certificaat van deugdelijkheid overeenkomstig artikel 2.2.3.10 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

§ 2. Voor het bekomen van een certificaat van deugdelijkheid moet het Belgisch lijnvissersvaartuig, voor wat betreft het ontwerp en de bouw, beschikken over het bewijs dat het overeenkomstig onderafdeling 1 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart conform in de handel is gebracht.

Het vaartuigontwerp voldoet aan de eisen van categorie A of B, zoals vastgelegd in hoofdstuk I van de bijlage bij het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.

Het Belgisch lijnvissersvaartuig moet bijkomend voldoen aan de vereisten vastgesteld voor pleziervaartuigen met een romplengte tot en met 24 meter bestemd voor bedrijfs- of beroepsgebruik overeenkomstig artikel 3.75 en 3.76 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.

Het Belgisch lijnvissersvaartuig moet daarnaast aan volgende strengere uitrustingsvereisten voldoen:

- elk Belgisch lijnvissersvaartuig, ongeacht zijn lengte, moet zijn uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen:

lijnvissersvaartuigen houden dit systeem te allen tijde op volle sterkte operationeel.

Vu l'arrêté royal du 19 avril 2014 fixant les conditions de sécurité de la pêche à canne professionnelle en mer dans une zone de navigation restreinte ;

Sur la proposition du Ministre de la Mer du Nord,

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

1° longueur de coque : la longueur de coque mesurée conformément à la norme harmonisée ;

2° norme harmonisée : la norme harmonisée telle que définie à l'article 2, point 1, c), du règlement (UE) n° 1025/2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;

3° rapport de mer : un rapport d'incident qui est important pour la sécurité de la navigation et la sécurité de l'équipage, de la cargaison, du navire de pêche à la ligne et du milieu marin ;

4° dispositions nationales : les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique ;

5° zone de navigation restreinte : une zone de navigation qui s'étend, du côté mer, jusqu'à 60 milles nautiques au maximum de la laisse de basse mer moyenne ;

6° navires belges de pêche à la ligne : les navires de pêche autorisés à battre pavillon belge d'une longueur de coque inférieure à 15 mètres qui n'utilisent que des lignes à main et des lignes de pêches, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers.

Art. 2. Le présent arrêté s'applique aux navires de pêche à la ligne.

Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de l'arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime et de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime ne s'appliquent pas aux navires belges de pêche à la ligne.

Art. 3. Si la longueur de coque du navire belge de pêche à la ligne n'est pas connue, la longueur hors tout est utilisée comme norme pour l'application du présent arrêté.

Le Chapitre 2 du Titre 2 du Livre 2 du Code belge de la Navigation ne s'applique pas aux navires belges de pêche à la ligne.

Art. 4. Sans préjudice des dispositions nationales contraires, le navire belge de pêche à la ligne ne peut être en mer plus de 14 heures et ne peut naviguer que dans une zone de navigation restreinte.

Art. 5. § 1^{er}. Le navire belge de pêche à la ligne doit disposer d'un certificat de navigabilité valable conformément à l'article 2.2.3.10 du Code belge de la Navigation.

§ 2. Pour obtenir un certificat de navigabilité, le navire belge de pêche à la ligne doit, en ce qui concerne la conception et la construction, avoir la preuve qu'il a été mis sur le marché conformément à la sous-section 1^{re} de la section 1^{re} du chapitre 3 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance.

La conception du navire répond aux exigences de la catégorie A ou B, telles que fixées au chapitre I^{er} de l'annexe de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance.

Le navire belge de pêche à la ligne doit, en outre, satisfaire aux exigences fixées pour les navires de plaisance dont la coque a une longueur jusqu'à 24 mètres utilisés à des fins professionnelles conformément à l'article 3.75 et 3.76 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance.

Le navire belge de pêche à la ligne doit également satisfaire aux exigences d'équipement plus strictes suivantes :

- tout navire belge de pêche à la ligne, indépendamment de sa longueur, doit être équipé d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI :

Les navires de pêche à ligne équipés de ce système maintiennent celui-ci en fonctionnement à sa pleine capacité à tout moment.

In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de schipper noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig;

- geluidsignaal in overeenstemming met het COLREG-verdrag;
- 1 reddingsvest (goedgekeurd overeenkomstig het SOLAS-Verdrag) per opvarend;
- seinlamp;
- zeemansgids;
- SART (radar);
- noodvoeding > 1 uur;
- boei;
- 2 brandblusapparaten in overeenstemming met het SOLAS-Verdrag.

§ 3. De gezagvoerder en de eigenaar van het Belgisch lijnvissersvaartuig moeten ervoor zorgen dat het lijnvissersvaartuig en zijn uitrusting steeds in goede staat worden onderhouden.

§ 4. De Scheepvaartcontrole kan afwijkingen toestaan van de bepalingen in paragrafen 1 en 2.

§ 5. Het certificaat van deugdelijkheid wordt aangevraagd bij de Scheepvaartcontrole op de door hun bepaalde wijze. Deze wijze wordt bekend gemaakt op de website van de Scheepvaartcontrole.

De vorm van het certificaat van deugdelijkheid wordt bepaald door de Scheepvaartcontrole die deze bekend maakt via een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

§ 6. Ten einde een certificaat van deugdelijkheid te kunnen bekomen, dient de Scheepvaartcontrole een technische schouwing uit te voeren.

De Scheepvaartcontrole kan om de 5 jaar een droogschouwing opleggen of in geval van constructieschade of vermoeden van constructieschade.

Indien een schouwing buiten België noodzakelijk is, komen de reis- en verblijfkosten van de uit te zenden ambtenaren ten laste van de eigenaar.

§ 7. Het certificaat van deugdelijkheid is 5 jaar geldig.

§ 8. De gezagvoerder en de eigenaar zijn verantwoordelijk dat het Belgisch lijnvissersvaartuig in het bezit is van een geldig certificaat van deugdelijkheid.

Art. 6. Bij de aanvraag van een certificaat van deugdelijkheid is een retributie verschuldigd overeenkomstig de tarieven voorzien in artikel 3.69 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.

Art. 7. Het aantal personen aan boord mag niet hoger zijn dan het aanbevolen aantal waarop het Belgisch lijnvissersvaartuig berekend is, zoals bedoeld in artikel 2.2. van hoofdstuk I van de bijlage bij het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart of het aantal personen vastgesteld in het certificaat van deugdelijkheid indien dit minder is.

De belasting van het Belgisch lijnvissersvaartuig, inclusief de vangst en de uitrusting, mag niet hoger zijn dan de aanbevolen maximale belasting waarop het Belgische lijnvissersvaartuig berekend is, zoals bedoeld in artikel 2.2. van hoofdstuk I van de bijlage van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.

Art. 8. § 1. Het Belgisch lijnvissersvaartuig moet vanuit het oogpunt van de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu bemand zijn met minimum twee bemanningsleden.

§ 2. De gezagvoerder moet in het bezit zijn van het vaarbevoegdheidsbewijs schipper overeenkomstig het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart.

In afwijking van het eerste lid zijn volgende vaarbevoegdheidsbewijzen voldoende in de Belgische territoriale zee of de EEZ:

- een brevet yachtmans of hiermee gelijkwaardig overeenkomstig het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart; of
- een brevet yachtnavigators of hiermee gelijkwaardig overeenkomstig het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.

§ 3. Elk bemanningslid moet de basisopleiding in veiligheid voorgeschreven in voorschrift 7, punten 1.1. tot en met 1.5, van bijlage I van het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart hebben gevolgd. Indien de basisopleiding in veiligheid geen deel uitmaakt van de bekwaamheidsnormen vereist inzake vaarbevoegdheidsverlening, moet een apart certificaat of een apart attest worden afgeleverd dat aantoont dat de houder de basisopleiding heeft gevolgd.

Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le patron le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire ;

- signal sonore conformément à la Convention COLREG ;
- 1 gilet de sauvetage (approuvé conformément à la Convention SOLAS) par passager ;
- lampe à signaux ;
- guides de marin ;
- SART (radar) ;
- relais > 1heure ;
- bouée ;
- 2 extincteurs conformement à la Convention SOLAS.

§ 3. Le commandant et le propriétaire du navire belge de pêche à la ligne doivent veiller à ce que le navire belge de pêche à la ligne et l'équipement soient toujours maintenus en bon état.

§ 4. Le Contrôle de la navigation peut accorder des dérogations aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2.

§ 5. Le certificat de navigabilité est demandé au Contrôle de la navigation selon les modalités qu'il détermine. Ces modalités sont publiées sur le site web du Contrôle de la navigation.

La forme du certificat de navigabilité est déterminée par le Contrôle de la navigation qui la publie par voie d'avis au *Moniteur belge*.

§ 6. Pour obtenir un certificat de navigabilité, le Contrôle de la navigation doit réaliser un contrôle technique.

Le Contrôle de la navigation peut imposer une inspection à sec tous les 5 ans ou en cas de dommages de construction avérés ou suspects.

Si une visite en dehors de la Belgique est nécessaire, les frais de parcours et de séjour des fonctionnaires à envoyer sont à charge du propriétaire.

§ 7. Le certificat de navigabilité est valable 5 ans.

§ 8. Le commandant et le propriétaire sont responsables du fait que le navire belge de pêche à la ligne est en possession d'un certificat de navigabilité valable.

Art. 6. une redevance est due lors de la demande d'un certificat de navigabilité conformément aux tarifs prévus dans l'article 3.69 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance.

Art. 7. Le nombre de personnes à bord ne peut être supérieur au nombre de personnes recommandé pour le transport desquelles le navire belge de pêche à la ligne a été conçu, tel que défini dans l'article 2.2 du chapitre I^{er} de l'annexe de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance ou au nombre de personnes défini dans le certificat de navigabilité si c'est moins.

La charge du navire belge de pêche à la ligne, y compris la pêche et l'équipement, ne peut être supérieure à la charge maximale recommandée pour laquelle le navire belge de pêche à la ligne a été conçu, telle que définie dans l'article 2.2 du chapitre I^{er} de l'annexe de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance.

Art. 8. § 1^{er}. Le navire belge de pêche à la ligne doit, du point de vue de la sécurité et de la protection du milieu marin, comporter au moins deux membres d'équipage.

§ 2. Le commandant doit être en possession du brevet d'aptitude de patron conformément à l'arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime.

Par dérogation au premier alinéa les brevets d'aptitude suivants sont suffisants dans les eaux territoriales belges ou dans la ZEE :

- un brevet yachtmans ou équivalent conformément à l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance ; ou
- un brevet de navigateur de yacht ou équivalent conformément à l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance.

§ 3. Tout membre d'équipage doit suivre la formation de base en matière de sécurité prévue à la règle 7, points 1.1 à 1.5, de l'annexe I^{er} de l'arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime. Si la formation de base en matière de sécurité n'est pas incluse dans les normes de compétences requises pour la délivrance d'un brevet d'aptitude, il doit être délivré un certificat spécial ou une attestation spéciale indiquant que le titulaire a reçu une formation de base.

Deze basisopleiding in veiligheid moet om de 5 jaar worden herhaald.

§ 4. De gezagvoerder en de eigenaar zien erop toe dat het Belgische lijnvissersvaartuig wordt bemand overeenkomstig dit besluit.

§ 5. Aan boord van Belgische lijnvissersvaartuigen moeten de opvarenden een reddingsvest dragen overeenkomstig artikel 3.81 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.

Art. 9. Indien één van onderstaande incidenten met het Belgisch lijnvissersvaartuig zich voordoet, moet de Scheepvaartcontrole op de hoogte gebracht worden door middel van een zeeverslag:

1° ernstige arbeidsongevallen (als er iemand van boord moet gehaald worden door het ongeval (al dan niet door een helikopter of door zelf binnen te varen)) afkomstig van operaties aan het lijnvissersvaartuig/persoon overboord;

2° het aan de ketting leggen/detentie;

3° olielek/pollutie/vervuiling;

4° aanvaring of stranding;

5° brand/explosie;

6° structurele schade waardoor het lijnvissersvaartuig onzeewaardig is;

7° defect waardoor het lijnvissersvaartuig assistentie nodig heeft;

8° beveiligingsincidenten zoals piraterij, diefstal, bomalarm, verdacht pakket, verstekelingen,...;

In het zeeverslag moeten onderstaande zaken zeker vermeld zijn:

1° naam van het lijnvissersvaartuig;

2° datum en tijdstip van het incident;

3° plaats van het incident;

4° beschrijving van het incident;

5° genomen acties;

6° contactgegevens;

7° andere relevante informatie.

Art. 10. De Scheepvaartcontrole kan in bijzondere gevallen een vrijstelling verlenen van één of meer bepalingen van dit besluit, op voorwaarde dat die vrijstelling voor het lijnvissersvaartuig en zijn opvarenden geen gevaar oplevert. De vrijstelling mag niet afwijken van de internationale voorschriften.

Art. 11. Artikel 12 van het koninklijk besluit van 26 juni 2020 inzake registratie van zeeschepen wordt aangevuld met de bepaling onder 18°, luidende:

“18° de aanduiding dat het een vissersvaartuig overeenkomstig het koninklijk besluit van XXX betreffende Belgische lijnvissersvaartuigen betreft.”.

Art. 12. Artikel 20, § 2, van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met het volgende lid, luidende:

“Vissersvaartuigen die onder het toepassingsgebied vallen van het koninklijk besluit van XXX betreffende Belgisch lijnvissersvaartuig moeten geen internationale of nationale meetbrief overeenkomstig artikel 2.2.2.1, § 1, 2° of 3° van het Belgisch Scheepvaartwetboek voorleggen. Deze vissersvaartuigen moeten het bewijs voorleggen dat het vissersvaartuig overeenkomstig onderafdeling 1 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart conform in de handel is gebracht.”.

Art. 13. Het koninklijk besluit van 19 april 2014 houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengeltvisserij op zee in een beperkt vaargebied wordt opgeheven.

Art. 14. Dit besluit treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt met uitzondering van artikel 8, § 2 en § 3, die in werking treden twee jaar na de inwerkingtreding van dit besluit.

Art. 15. De minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 4 september 2022.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Noordzee,
V. VAN QUICKENBORNE

Cette formation de base en matière de sécurité doit être répétée tous les cinq ans.

§ 4. Le commandant et le propriétaire veillent à ce que l'équipage du navire belge de pêche à la ligne soit conforme au présent arrêté.

§ 5. À bord de navires belges de pêche à la ligne, tous les passagers doivent porter un gilet de sauvetage conformément à l'article 3.81 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance.

Art. 9. Si un des incidents ci-dessous se produit avec le navire belge de pêche à la ligne, le Contrôle de la navigation doit être informé au moyen d'un rapport de mer :

1° accidents graves du travail (si une personne doit être évacuée à la suite d'un accident (en hélicoptère ou non ou par le navire même)) résultant d'opérations sur le navire de pêche à la ligne/d'une chute par-dessus bord ;

2° mise à la chaîne/détention ;

3° fuite d'huile/pollution ;

4° abordage ou échouement ;

5° incendie/explosion ;

6° dommages de structure entraînant l'innavigabilité du navire de pêche à la ligne ;

7° panne suite à laquelle le navire de pêche à la ligne a besoin d'assistance ;

8° incidents liés à la sûreté tels que piraterie, vol, alerte à la bombe, colis suspect, passagers clandestins, ... ;

Les éléments suivants doivent être mentionnés dans le rapport de mer :

1° nom du navire de pêche à la ligne ;

2° date et heure de l'incident ;

3° lieu de l'incident ;

4° description de l'incident ;

5° actions entreprises ;

6° coordonnées ;

7° autres informations pertinentes.

Art. 10. Le Contrôle de la navigation peut, dans certains cas particuliers, accorder une dispense à une ou plusieurs dispositions du présent arrêté, à condition que cette dispense ne mette pas en danger le navire de pêche à la ligne et ses passagers. La dispense ne doit pas déroger aux règles internationales.

Art. 11. L'article 12 de l'arrêté royal du 26 juin 2020 relatif à l'enregistrement des navires de mer est complété par un 18°, rédigé comme suit :

« 18° l'indication qu'il s'agit d'un navire de pêche conformément à l'arrêté royal du XXX concernant les navires belges de pêche à la ligne. ».

Art. 12. L'article 20, § 2, du même arrêté est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« Les navires de pêche qui relèvent du champ d'application de l'arrêté royal du XXX concernant les navires belges de pêche à la ligne ne doivent pas présenter de certificat de jaugeage international ou national conformément à l'article 2.2.2.1, § 1^{er}, 2° ou 3° du Code belge de la Navigation. Ces navires de pêche doivent fournir la preuve qu'ils ont été mis sur le marché conformément à la sous-section 1^{re} de la section 1^{re} du chapitre 3 de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance. ».

Art. 13. L'arrêté royal du 19 avril 2014 fixant les conditions de sécurité de la pêche à canne professionnelle en mer dans une zone de navigation restreinte est abrogé.

Art. 14. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception de l'article 8, § 2 et § 3, qui entrent en vigueur deux ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 15. Le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 4 septembre 2022.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord,
V. VAN QUICKENBORNE