

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 octobre 2011

PROJET DE LOI
en matière d'assurance
des propriétaires de navires
pour les créances maritimes
concernant des matières
visées à l'article 78
de la Constitution (*)

PROJET DE LOI
en matière d'assurance
des propriétaires de navires
pour les créances maritimes
concernant des matières
visées à l'article 77
de la Constitution ()**

Page

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet	11
4. Avis du Conseil d'État.....	16
5. Projets de loi.....	19
6. Annexes.....	27

(*) LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 80 DE LA CONSTITUTION.

() LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 oktober 2011

WETSONTWERP
inzake de verzekering
van scheepseigenaren
tegen maritieme vorderingen
betreffende aangelegenheden
als bedoeld door artikel 78
van de Grondwet (*)

WETSONTWERP
inzake de verzekering
van scheepseigenaren
tegen maritieme vorderingen
betreffende aangelegenheden
als bedoeld door artikel 77
van de Grondwet ()**

Blz.

INHOUD

1. Samenvatting.....	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp	11
4. Advies van de Raad van State	16
5. Wetsontwerpen.....	19
6. Bijlagen.....	27

(*) DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.

() DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

2931

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 12 octobre 2011.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 20 octobre 2011.

De regering heeft dit wetsontwerp op 12 oktober 2011 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 20 oktober 2011 door de Kamer ontvangen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail: publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

RÉSUMÉ

Les présents projets visent en partie la transposition de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes et incluent également un nombre de dispositions par rapport à l'exécution et l'application y relatifs.

SAMENVATTING

De voorliggende ontwerpen strekken gedeeltelijk tot omzetting van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen en bevatten tevens een aantal bepalingen in verband met de uitvoering en toepassing ervan.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — ANALYSE GÉNÉRALE

Les présents projets visent en partie la transposition complète de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes et incluent également un certain nombre de dispositions relatives à l'exécution et l'application de ladite Directive.

La Directive 2009/20/CE impose une assurance couvrant certaines créances maritimes aux navires de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, qui battent le pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou qui entrent dans un port relevant de leur juridiction. Le montant de l'assurance ne doit pas excéder le montant de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1996 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. La Directive impose également des inspections portant sur les documents d'assurance des navires qui entrent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'Union européenne. Une décision d'expulsion, dont la portée s'étend à tous les ports des États membres de l'Union européenne, peut être prise à l'encontre de tout navire non assuré. La Directive règle les documents d'assurance qui doivent être présents à bord du navire. La Directive impose enfin aux États membres de prévoir des sanctions et de prendre toutes les mesures pour en assurer l'application.

L'assurance de la responsabilité civile du propriétaire du navire, suivant les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale, fait déjà partie des bonnes pratiques de la navigation maritime. Les propriétaires de navires sérieux sont, en pratique, déjà assurés pour tous les aspects de leur responsabilité civile, dans la plupart des cas (plus de 90 % du tonnage de la flotte mondiale) par des associations d'assurance mutuelles (*"Protection and Indemnity Clubs"*) faisant partie du *"International Group of P&I Clubs"*, qui a un contrat de partage et de réassurance collective. En donnant un caractère obligatoire à l'assurance, les présentes mesures contribuent à des conditions de concurrence égales sur un plan régional international. En outre, différentes conventions internationales de l'Organisation maritime internationale prévoient déjà une assurance obligatoire pour la responsabilité du propriétaire du navire en matière de dommages liés à la pollution par les hydrocarbures, tant en cargaison qu'en soute, en

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — ALGEMENE BESPREKING

De voorliggend ontwerpen strekken gedeeltelijk tot volledige omzetting van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen en bevatten tevens een aantal bepalingen in verband met de uitvoering en toepassing ervan.

Richtlijn 2009/20/EG legt een verzekering op die bepaalde maritieme vorderingen dekt, voor zeeschepen van 300 bruto ton of meer die de vlag voeren van een lidstaat van de Europese Unie of die een haven onder hun rechtsbevoegdheid aandoen. De dekking moet niet meer bedragen dan het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking van de scheepseigenaar krachtens het Verdrag van 1996 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. De Richtlijn legt ook inspecties op van de verzekeringsdocumenten van schepen die een haven aandoen onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat van de Europese Unie. Een verwijderingsbevel, waarvan de draagwijdte alle havens van de lidstaten van de Europese Unie omvat, kan uitgevaardigd worden tegen een onverzekerd schip. De Richtlijn regelt de verzekeringsdocumenten die het schip aan boord moet hebben. Tenslotte legt de Richtlijn op dat de lidstaten van de Europese Unie in sancties voorzien en alle nodige maatregelen nemen om ze toe te passen.

De verzekering van de scheepseigenaar voor zijn burgerlijke aansprakelijkheid, overeenkomstig de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie, behoort reeds tot de goede praktijken van de zeescheepvaart. In de praktijk zijn de bonafide scheepseigenaars reeds vrijwillig verzekerd voor alle aspecten van hun burgerlijke aansprakelijkheid, in de meeste gevallen (meer dan 90 % van de tonnage van de wereldvloot) bij internationale onderlinge verzekeringsmaatschappijen (*"Protection and Indemnity Clubs"*) die behoren tot de *"International Group of P&I Clubs"* die een gezamenlijke pooling- en herverzekeringsovereenkomst heeft. Door de verzekering verplicht te maken dragen de voorliggende maatregelen bij tot gelijke concurrentievoorwaarden op internationaal regionaal vlak. Daarnaast voorzien verschillende internationale verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie reeds in een verplicht verzekering voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaren inzake schade door verontreiniging

matière de dommages liés au transport de substances nocives et dangereuses et en matière d'enlèvement d'épaves de navires. Les présentes mesures contribuent également à une meilleure protection de personnes ayant une créance maritime contre les navires de taille plus petite qui ne tombent pas dans le champ d'application de l'assurance obligatoire des conventions mentionnées ci-dessus, ainsi que dans les cas où ces conventions ne sont pas encore entrées en vigueur ou n'ont pas encore d'effet en Belgique.

L'application de la Directive a été étendue à l'EEE par décision du Comité mixte de l'EEE n° 32/2010 (J.O. L 143/27). Le présent projet en tient compte, notamment dans la disposition concernant l'ordre d'expulsion des ports européens (article 6, deuxième alinéa du présent projet de loi en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution).

La Directive concerne des matières qui, sur le plan du droit interne, ressortent uniquement de la compétence de l'autorité fédérale.

Les présents projets n'ont pas d'impact budgétaire. La surveillance des navires, opérée par les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports, ne demande pas de dépenses complémentaires ou d'autres ressources humaines que celles reprises dans les plans de personnel de la Direction générale Transport maritime.

La Directive doit être transposée avant le 1^{er} janvier 2012.

Les deux présents projets résultent de la séparation d'un avant-projet de loi relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, qui traitait uniquement des matières visées à l'article 78 de la Constitution mais qui a été complété, conformément à l'avis du Conseil d'État, avec une disposition modifiant la loi du 30 juin 1926 instituant un Conseil d'Enquête maritime qui concerne une matière visée à l'article 77 de la Constitution (voir l'examen de l'article 2 du projet de loi en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution au chapitre 3.)

Les présent projets ont également été adaptés aux autres remarques du Conseil d'État.

door olie, zowel cargo als bunker, inzake schade in verband met het vervoer van schadelijke en gevaarlijke stoffen en inzake het verwijderen van scheepswrakken. De voorliggende maatregelen dragen eveneens bij tot een betere bescherming van personen die een zeevordering hebben met betrekking tot kleinere schepen die niet onder het toepassingsgebied van de verplichte verzekering van de voormelde verdragen vallen en ook in de gevallen waarin die verdragen nog niet in werking zijn getreden of in België van kracht zijn.

De toepassing van de Richtlijn werd met besluit van het Gemengd Comité van de EER nr. 32/2010 uitgebreid tot de EER (Pb. L 143/27). Het voorliggende ontwerp houdt daar mee rekening, meerbepaald in de bepaling met betrekking tot het bevel tot verwijdering uit de Europese havens (artikel 6, tweede lid van het voorliggende wetsontwerp inzake de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet).

De Richtlijn betreft aangelegenheden die op intern rechtelijk vlak uitsluitend behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid.

De voorliggende ontwerpen hebben geen budgettaire weerslag. Het toezicht op de schepen door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer, vereist geen bijkomende uitgaven of geen andere personeelsmiddelen dan diegene die in de personeelsplannen van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer zijn opgenomen.

De Richtlijn moet worden omgezet voor 1 januari 2012.

De twee voorliggende ontwerpen volgen uit de splitsing van een voorontwerp van wet betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen dat enkel aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet behandelde maar dat overeenkomstig het advies van de Raad van State aangevuld werd met een bepaling tot wijziging van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen Onderzoeksraad voor de Scheepvaart die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet (zie hierna de bespreking van artikel 2 van het wetsontwerp inzake de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet in hoofdstuk 3).

De voorliggende ontwerpen werden eveneens aangepast aan de andere opmerkingen van de Raad van State.

**II. — COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE
DU PROJET DE LOI EN MATIÈRE D'ASSURANCE
DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES
POUR LES CRÉANCES MARITIMES
CONCERNANT DES MATIÈRES
VISÉES À L'ARTICLE 78
DE LA CONSTITUTION**

Article 1^{er}

Ne nécessite aucun commentaire.

Art. 2

Ne nécessite aucun commentaire.

Art. 3

Règle le champ d'application du présent projet.

Art. 4

Fixe les définitions.

Art. 5

Impose une assurance responsabilité civile aux propriétaires de navires battant pavillon belge et aux propriétaires de navires battant un autre pavillon qui entrent dans un port relevant de la juridiction belge. L'assurance doit couvrir les créances maritimes qui tombent dans le champ d'application de la Convention de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritime pour lesquels une limitation de responsabilité peut être appliquée. Le montant de l'assurance ne doit pas excéder le montant de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire selon cette Convention.

L'application de la Directive aux navires étrangers est limitée aux navires qui entrent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'Union européenne. Toutefois, la Directive contient également une disposition stipulant que cela n'empêche les États membres d'étendre l'application aux navires opérant dans leur mer territoriale, dans le respect du droit international. Les auteurs du projet sont d'avis qu'il y a de sérieux doutes quant à la conformité d'une telle mesure avec le droit international et, plus particulièrement, avec les dispositions en matière de passage inoffensif dans la mer territoriale, qui sont reprises dans la Convention des

**II. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING
VAN HET WETSONTWERP INZAKE
DE VERZEKERING VAN SCHEEPSEIGENAREN
TEGEN MARITIEME VORDERINGEN
BETREFFENDE AANGELEGENHEDEN
ALS BEDOELD DOOR ARTIKEL 78
VAN DE GRONDWET**

Artikel 1

Behoeft geen commentaar.

Art. 2

Behoeft geen commentaar.

Art. 3

Regelt het toepassingsgebied van het voorliggende ontwerp.

Art. 4

Stelt de definities vast.

Art. 5

Legt een burgerlijke aansprakelijkheids-verzekering op aan de eigenaars van schepen die de Belgische vlag voeren en aan eigenaars van schepen die een andere vlag voeren en die een Belgische haven aandoen. De verzekering moet de maritieme vorderingen dekken die onder het toepassingsgebied vallen van het Verdrag van 1996 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen waarop een aansprakelijkheidsbeperking toepasselijk kan zijn. De dekking moet niet meer bedragen dan het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking van de eigenaar overeenkomstig hetzelfde verdrag.

De toepassing van de Richtlijn op vreemde schepen is beperkt tot die schepen die een haven binnenvaren die onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat van de EU valt. De Richtlijn bevat ook een bepaling dat zulks niet belet dat lidstaten, als dat in overeenstemming is met het internationaal recht, de toepassing uitbreiden tot de vreemde schepen in hun territoriale zee. De stellers van het ontwerp zijn van oordeel dat er ernstige twijfels bestaan over de conformiteit van een dergelijke maatregel met het Internationaal recht en in het bijzonder met de regels inzake onschuldige doorvaart in de territoriale zee van het Verdrag van de Verenigde Naties van

Nations Unies de 1994 sur le droit de la mer et qu'il ne convient donc pas de prendre une telle mesure.

La plupart des navires naviguant dans la mer territoriale belge entrent d'ailleurs dans le champ d'application de la Directive puisqu'ils ont un port de destination ou de départ en Belgique ou dans un autre État membre de l'UE ou de l'EEE. La plupart de ces navires entrent également dans le champ d'application des différentes conventions internationales susmentionnées, dont les dispositions stipulent aussi une assurance obligatoire. Enfin, la surveillance des navires en transit dans la mer territoriale demanderait des mesures qui ne sont pas encore disponibles sans être excessives et qui ne peuvent être adoptées que sur un plan international.

Art. 6

Impose que chaque inspection d'un navire dans un port belge comporte la vérification des documents d'assurance requis à bord. La sélection de navires à inspecter s'effectue selon les dispositions réglementaires de l'Union européenne en matière de contrôle de navires par l'autorité de l'État du port. Les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports (nommée aussi "DGTM" ci-après) sont habilités à émettre une décision d'expulsion, dont la portée s'étend à tous les ports des États membres de l'UE et de l'EEE, à l'égard de tout navire ne disposant pas des documents d'assurance requis. L'article 6 réglemente également le recours contre une telle décision auprès du Conseil d'Enquête maritime.

Art. 7

Concerne les documents d'assurance qui doivent se trouver à bord du navire. L'alinéa 4 explicite que la preuve de la conformité de l'assurance, avec les prescriptions de la Directive, est à charge du propriétaire du navire. Cette disposition permet à l'autorité de prendre des mesures immédiates si l'assurance du navire ne répond pas de façon manifeste aux exigences de la Directive.

Art. 8

Détermine les sanctions pour les infractions et règle la recherche par la police fédérale chargée de la police des eaux et les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du

1994 inzake het recht van de zee en dat het bijgevolg niet past om een dergelijke maatregel te nemen.

De meeste schepen die varen binnen de Belgische territoriale zee komen overigens onder het toepassingsgebied van de Richtlijn doordat zij een haven van vertrek of aankomst hebben in België of in een andere lidstaat van de EU of van de EER. De meeste van die schepen vallen ook binnen het toepassingsgebied van de bovenvermelde internationale verdragen die ook een verplichte verzekering in hun bepalingen hebben opgenomen. Tenslotte zou het toezicht op schepen die de territoriale zee doorvaren, maatregelen vereisen die, zonder dat ze buitensporig zouden zijn, nog niet voorhanden zijn en enkel op internationaal vlak kunnen genomen worden.

Art. 6

Legt op dat er bij elke inspectie van een schip in een Belgische haven moet nagegaan worden of de vereiste verzekeringsdocumenten van het schip aan boord zijn. De selectie van de schepen voor inspectie gebeurt volgens de rechtsregels van de Europese Unie inzake de controle van schepen door de overheid van de Staat van de haven. Tevens wordt aan de met de havenstaatcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer (hierna ook "DGMV" genoemd) de bevoegdheid verleend om een verwijderingsbevel tegen een schip zonder de vereiste verzekeringsdocumenten uit te vaardigen, waarvan de draagwijdte alle havens van de lidstaten van de EU en de EER omvat. Artikel 6 regelt eveneens het beroep tegen een dergelijke maatregel bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart.

Art. 7

Betreft de verzekeringsdocumenten die aan boord van het schip moeten meegevoerd worden. Het vierde lid preciseert dat de bewijslast van de conformiteit van de verzekering met de vereisten van de Richtlijn bij de scheepseigenaar ligt. Deze bepaling laat de overheid toe om onmiddellijk maatregelen te nemen indien de verzekering van een schip klaarblijkelijk niet beantwoordt aan de voorschriften.

Art. 8

Stelt de sancties vast voor overtredingen en regelt de opsporing door de federale politie belast met de politie te water en de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer

SPF Mobilité et Transports. Ces dispositions suivent le modèle des dispositions en vigueur en matière de surveillance de navires en ce qui concerne la sécurité et la préservation du milieu marin de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation. Les sanctions correspondent à celles déjà prévues en matière d'assurance obligatoire pour les dommages par les hydrocarbures de navires pétroliers.

Art. 9

Règle la surveillance des navires par les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports et, à l'étranger, par les fonctionnaires consulaires belges. Ces dispositions suivent le modèle des dispositions en vigueur en matière de surveillance de navires en ce qui concerne la sécurité et la préservation du milieu marin de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation. La surveillance comprend aussi une interdiction de départ au cas où il est constaté qu'un navire n'est pas assuré.

En ce qui concerne le rôle des fonctionnaires consulaires belges dans la surveillance des navires belges à l'étranger, il est signalé que celui-ci est de caractère secondaire, exceptionnel et limité mais qu'il peut avoir un effet important. Vu le rôle principal de la DGTM dans la surveillance des navires belges, l'intervention des fonctionnaires consulaires belges sera seulement nécessaire dans des cas très rares, et normalement seulement à la demande de la DGTM. La pratique de surveillance des navires dans le cadre de la loi du 5 juin 1972 susmentionnée l'a déjà démontré. L'intervention des fonctionnaires consulaires belges est limitée à la prise d'une décision d'interdiction de départ d'un navire sur base du manque du certificat d'assurance requis, dont il est fait preuve dans un procès-verbal qui est notifié au capitaine ou au propriétaire du navire et qui ne nécessite plus d'actions ultérieures de la part du fonctionnaire consulaire belge autre que la levée de l'interdiction éventuelle. Malgré son caractère exceptionnel, l'interdiction de départ d'un navire belge à l'étranger joue un rôle important dans la politique de la DGTM pour préserver le bon score du pavillon belge dans les tableaux d'évaluation des différents pavillons, tenus dans les différents régimes de coopération internationale entre autorités de contrôle d'État du port. Les scores dans ces tableaux influencent la position concurrentielle de la flotte belge vis-à-vis des affrêteurs. Une interdiction de départ d'un navire belge à l'étranger issu par l'autorité belge au moment approprié peut dans certains cas prévenir une arrestation formelle d'un navire belge par l'autorité du port étranger et un score négatif pour le pavillon belge dans ces tableaux précités.

van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze bepalingen volgen het model van de bestaande bepalingen inzake het toezicht op de schepen wat betreft de veiligheid en de vrijwaring van het mariene milieu in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. De sancties komen overeen met diegene die reeds voorzien zijn met betrekking tot de wettelijke verzekering voor aansprakelijkheid voor schade door olie van olietankers.

Art. 9

Regelt het toezicht op de schepen door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer en in het buitenland door de Belgische consulaire ambtenaren. Deze bepalingen volgen het model van de bestaande bepalingen inzake het toezicht op de schepen wat betreft de veiligheid en de vrijwaring van het mariene milieu in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. Het toezicht omvat mede een verbod tot afvaart ingeval geconstateerd wordt dat een schip niet verzekerd is.

Wat betreft de rol van de Belgische consulaire ambtenaren bij het toezicht van de Belgische schepen in het buitenland, wordt er de aandacht op gevestigd dat die van aanvullende, uitzonderlijke en beperkte aard is maar wel een belangrijk effect kan hebben. Gezien de hoofdrol van het DGMV bij het toezicht op de Belgische schepen, is de tussenkomst van de Belgische consulaire ambtenaren enkel vereist in zeer zeldzame gevallen en normalerwijze enkel op verzoek van het DGMV. De praktijk van het toezicht op de schepen in het raam van de voormelde wet van 5 juni 1972 heeft dat reeds aangetoond. De tussenkomst van de Belgische consulaire ambtenaren is beperkt tot het nemen van een beslissing houdende verbod van afvaart van een schip op grond van het ontbreken van een certificaat van verzekering, waarvan bewijs wordt geleverd in een proces-verbaal dat wordt betekend aan de kapitein of de eigenaar van het schip en zij vereist geen verdere acties van de Belgische consulaire ambtenaar tenzij eventueel het opheffen van het verbod tot afvaart. Ondanks zijn uitzonderlijke aard vervult het verbod van afvaart van een Belgisch schip in het buitenland een belangrijke rol in het beleid van het DGMV, om de goede score te behouden van de Belgische vlag in de evaluatietabellen van de verschillende vlaggen, bijgehouden in de verschillende regimes van internationale samenwerking tussen havenstaatcontrole autoriteiten. De score in die tabellen beïnvloedt de concurrentiepositie van de Belgisch vloot ten aanzien van de bevrachters. Een verbod tot afvaart van een Belgisch schip in het buitenland, op het gepaste ogenblik uitgevaardigd door de Belgische autoriteiten, kan in sommige gevallen een formele aanhouding van

Surtout dans ces circonstances, avec une fréquence très rare mais avec un effet très important, l'intervention d'un fonctionnaire consulaire en poste, en concertation avec la DGTM peut être souhaitable.

**III. — COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE
DU PROJET DE LOI EN MATIÈRE
D'ASSURANCE DES PROPRIÉTAIRES
DE NAVIRES POUR LES CRÉANCES MARITIMES
CONCERNANT DES MATIÈRES
VISÉES À L'ARTICLE 77
DE LA CONSTITUTION**

Article 1^{er}

Ne nécessite aucun commentaire.

Art. 2

Affirme la compétence du Conseil d'Enquête maritime pour connaître des appels contre une décision d'expulsion, un arrêt, une interdiction de départ ou un refus d'accès au port d'un navire dans le cadre de la surveillance des navires en matière d'assurance obligatoire. Cette disposition rend clairement applicables à ces appels, les règles de procédure figurant aux articles 21 à 46 de la loi du 30 juillet 1926 précitée.

Le premier ministre,

Yves LETERME

Le ministre des Finances,

Didier REYNERS

Le ministre des Affaires étrangères,

Steven VANACKERE

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

het schip door de autoriteiten van de vreemde haven en een negatieve score voor de Belgische vlag in de voormelde tabellen vermijden. Vooral in die omstandigheden, met een zeer uitzonderlijke frequentie maar met een zeer belangrijk effect, kan de tussenkomst van een consulaire ambtenaar op post, in overleg met het DGMV gewenst zijn.

**III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING
VAN HET WETSONTWERP INZAKE
DE VERZEKERING VAN SCHEEPSEIGENAREN
TEGEN MARITIEME VORDERINGEN
BETREFFENDE AANGELEGENHEDEN
ALS BEDOELD DOOR ARTIKEL 77
VAN DE GRONDWET**

Artikel 1

Behoeft geen commentaar.

Art. 2

Bevestigt de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart om kennis te nemen van de beroepen tegen een bevel tot verwijdering, ophouding, verbod tot afvaart of weigering van toegang tot een haven van een schip in het raam van het toezicht op de schepen inzake de verplichte verzekering. Deze bepaling maakt de procedureregels voorkomend in de artikels 21 tot 46 van de voormelde wet van 30 juli 1926 duidelijk toepasselijk op die beroepen.

De eerste minister,

Yves LETERME

De minister van Financiën,

Didier REYNERS

De minister van Buitenlandse Zaken,

Steven VANACKERE

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

La ministre de l'Intérieur,

Annemie TURTELBOOM

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

De minister van Binnenlandse Zaken,

Annemie TURTELBOOM

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État relatif à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

Article 1^{er}

La présente loi, partiellement en transposition de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

§ 1^{er}. La présente loi s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

§ 2. La présente loi ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

§ 3. La présente loi est sans préjudice des régimes établis par les instruments en vigueur mentionnés ci-après, pour autant qu'ils soient en vigueur en Belgique, ainsi que des réglementations en exécution de ces instruments:

— la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

— la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD);

— la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention "Hydrocarbures de soute");

— la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (Convention "Enlèvement des épaves").

— le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Art. 3

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

1° "propriétaire du navire", le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affrètement coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire;

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen

Artikel 1

Deze wet, gedeeltelijk tot omzetting van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

§ 1. Deze wet is van toepassing op schepen van 300 brutoton of meer.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die in eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

§ 3. Deze wet laat de regelingen onverlet die bij de hierna vermelde instrumenten zijn ingevoerd, voor zover ze in België van kracht zijn, alsmede de regelingen ter uitvoering daarvan:

— het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie;

— het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS Verdrag);

— het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Bunkerolieverdrag);

— het Internationaal Verdrag van Nairobi van 2007 inzake het opruimen van wrakken (Wrakopruimingsverdrag);

— Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet betekent

1° "scheepseigenaar" de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enige andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;

2° “assurance”, une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l’*“International Group of P&I Clubs”* et d’autres formes effectives d’assurance, y compris une assurance individuelle attestée, et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes;

3° “Convention de 1996”, le texte consolidé de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée par l’Organisation maritime internationale (OMI), telle que modifiée par le protocole de 1996;

4° “les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet”, les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports désignés à cet effet.

Art. 4

Les propriétaires de navires battant pavillon belge souscrivent une assurance couvrant les navires en question.

Les propriétaires de navires battant un pavillon autre que le pavillon belge souscrivent une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction belge.

L’assurance visée aux alinéas 1^{er} et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la Convention de 1996. Le montant de l’assurance pour chaque navire par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la Convention de 1996.

Art. 5

Toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de la juridiction belge, conformément aux dispositions en matière du contrôle par l’État du port en exécution de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, comporte la vérification de la présence à bord d’un certificat visé à l’article 6.

Si le certificat visé à l’article 6 ne se trouve pas à bord et sans préjudice des dispositions en matière du contrôle par l’État du port en exécution de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation qui prévoient l’immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité ou de la préservation du milieu marin sont en jeu, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent prononcer à l’égard du navire une décision d’expulsion qui est notifiée à la Commission européenne, aux autres États membres de l’Union Européen et de l’Espace économique européen et à l’État du pavillon concerné. Lorsque cette décision d’expulsion ou une décision d’expulsion par un autre État membre de l’Union européenne ou de l’Espace économique européen conformément à l’article 5, paragraphe (2) de la

2° “verzekering” een verzekering met of zonder aftrekbare bedragen, bijvoorbeeld een aansprakelijkheidsverzekering van het type dat momenteel wordt verstrekt door de leden van de *“International Group of P&I Clubs”*, en andere doeltreffende vormen van verzekering, waaronder aangetoonde zelfverzekering, en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingvoorwaarden bieden;

3° “Verdrag van 1996” de geconsolideerde tekst van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), zoals gewijzigd bij het Protocol van 1996;

4° “de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn” de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die daartoe aangesteld zijn.

Art. 4

De scheepseigenaren van schepen die de Belgische vlag voeren hebben een verzekering voor die schepen.

De scheepseigenaren van schepen die een andere vlag dan de Belgische voeren beschikken voor die schepen over een verzekering wanneer die schepen een onder de Belgische rechtsbevoegdheid vallende haven binnenvaren.

De in de leden 1 en 2 bedoelde verzekering dekt maritieme vorderingen waarvoor op grond van het Verdrag van 1996 een bovengrens geldt. Het bedrag van de verzekering voor elk schip per incident is gelijk aan het toepasselijke maximumbedrag voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het Verdrag van 1996.

Art. 5

Elke inspectie van een schip in een haven die onder de Belgische rechtsbevoegdheid valt, overeenkomstig de bepalingen inzake havenstaatcontrole in uitvoering van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, houdt mede in dat wordt nagegaan of een verzekeringsbewijs als bedoeld in artikel 6 aan boord wordt meegevoerd.

Indien het in artikel 6 bedoelde verzekeringsbewijs niet aan boord wordt meegevoerd en onverminderd de bepalingen inzake havenstaatcontrole in uitvoering van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen die in de aanhouding van schepen voorzien als het om de veiligheid of de vrijwaring van het mariene milieu gaat, kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn een verwijderingsbevel tegen het schip uitvaardigen, waarvan de Europese Commissie, de andere lidstaten van de Europese Unie en van de Europese Economische Ruimte en de betrokken vlaggenstaat in kennis worden gesteld. Het uitvaardigen van een dergelijk verwijderingsbevel of van een verwijderingsbevel door een andere lidstaat van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte overeenkomstig artikel 5, lid

Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes a été émise, l'accès de ce navire à l'ensemble des ports belges est refusé jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat visé à l'article 6.

Si une décision d'expulsion est prononcée, le service chargé du contrôle de la navigation dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un recours peut être introduit contre les décisions visées au présent article. Le recours sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours n'est pas suspensif.

Art. 6

§ 1^{er}. L'existence de l'assurance visée à l'article 4 est attestée par un ou plusieurs certificats délivrés par son fournisseur et présents à bord du navire.

§ 2. Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants:

a) nom du navire, numéro OMI d'identification du navire et port d'immatriculation;

b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;

c) type et durée de l'assurance;

d) nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.

§ 3. Si la langue utilisée dans les certificats n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte du certificat comporte une traduction dans l'une de ces langues.

§ 4. Nonobstant la disposition du § 1^{er}, la preuve de l'efficacité de l'assurance ou l'équivalence des conditions de couverture, visées à l'article 3, 2^o, est à charge du propriétaire du navire. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent demander toute information y relative.

Art. 7

L'infraction des prescriptions de l'article 4 ou de la décision d'expulsion visée à l'article 5 est punie d'une amende de 5 000 à 1 000 000 euros.

(2) van richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen heeft tot gevolg dat het schip niet wordt toegelaten tot de Belgische havens totdat de scheepseigenaar kennis geeft van het in artikel 6 bedoelde verzekeringsbewijs.

Als er een verwijderingsbevel uitgevaardigd wordt, maakt de met de scheepvaartcontrole belaste dienst een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing wordt toegezonden aan de kapitein of aan de eigenaar van het schip.

Binnen veertien dagen na de ontvangst van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan er beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of de eigenaar van het schip door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 6

§ 1. Het bestaan van de in artikel 4 bedoelde verzekering wordt aangetoond met één of meer door de verstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen die aan boord worden meegevoerd.

§ 2. De door de verzekeringsverstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie:

a) de naam van het schip, het IMO identificatie nummer van het schip en de haven van registratie;

b) de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;

c) type en looptijd van de verzekering;

d) de naam en het adres van de hoofdvestiging van de verstrekker van de verzekering en, waar passend, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten.

§ 3. Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, omvat de tekst een vertaling in een van deze talen.

§ 4. Ongeacht de bepaling van § 1 rust de bewijslast van de doeltreffendheid van de verzekering of de soortgelijkheid van de dekkingsvoorwaarden, bedoeld in artikel 3, 2^o, op de scheepseigenaar. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn kunnen alle bijkomende inlichting in verband daarmee vragen.

Art. 7

De overtreding van de voorschriften van artikel 4 of van het uitwijzingsbevel bedoeld door artikel 5 wordt gestraft met een boete van 5 000 tot 1 000 000 euro.

Toutes les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont d'application pour les infractions prévues par cette loi.

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ainsi que la police fédérale chargée de la police des eaux, sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi.

Si la police fédérale chargée de la police des eaux, constate des violations dans le cadre de la présente loi, le service chargé du contrôle de la navigation est informé sans délai de celles-ci et prend les mesures adaptées.

Art. 8

La surveillance des navires en vue d'assurer l'application de la présente loi est exercée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, et pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge également par les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger.

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit d'arrêter tout navire qui n'est pas muni des certificats valables prescrits par la présente loi ou pour lequel la preuve visée par l'article 6, § 4 n'est pas suffisamment établie ou qui n'est pas assuré conformément à l'article 4, ou de lui refuser l'accès à un port belge. Sauf dans des cas urgents les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet n'exercent le droit, prévu au présent alinéa, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire bat le pavillon. Dans des cas urgents cette information est transmise sans délai après que les mesures ont été prises. Le navire est libéré aussitôt que le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire battant le pavillon belge si le navire n'est pas muni des certificats valables prescrits par la présente loi ou si la preuve visée par l'article 6, § 4 n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 4. L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

Si une autorisation de départ est refusée ou si un navire est retenu ou s'est vu refuser l'accès à un port belge, le service chargé du contrôle de la navigation ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de inbreuken bij deze wet voorzien. "Art. 33. *Toutes les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et les articles 41bis et 85, sont d'application.*"

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie zijn de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn alsmede de federale politie belast met de politie te water, gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet op te sporen en vast te stellen.

Indien de federale politie belast met de politie te water in het raam van deze wet inbreuken vaststelt, dan wordt hiervan onverwijld de met de scheepvaartcontrole belaste dienst ingelicht die tot het nemen van de gepaste maatregelen overgaat.

Art. 8

Het toezicht op de schepen met het oog op de naleving van deze wet wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en met betrekking tot schepen die de Belgische vlag voeren ook door de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, hebben het recht elk schip dat niet voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten of waarvoor niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 6, § 4 of dat niet verzekerd is overeenkomstig artikel 4 op te houden of het de toegang tot een Belgische haven te weigeren. Behoudens in dringende gevallen oefenen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, het in dit lid bedoeld recht ten aanzien van vreemde schepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen. Het schip wordt vrijgelaten zodra het schip voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ten genoegen van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een schip onder Belgische vlag te verbieden indien het schip niet voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 6, § 4 of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel 4. Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar.

Indien een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip wordt opgehouden of de toegang tot een Belgische haven geweigerd wordt, maakt de met de scheepvaartcontrole belaste dienst of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar, een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing wordt toegezonden aan de kapitein of de eigenaar van het schip.

Dans les quatorze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un recours peut être introduit contre les décisions visées au présent article. Le recours est introduit par le capitaine ou propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours n'est pas suspensif.

Art. 9

Le Roi peut prendre des mesures complémentaires pour l'exécution et l'application de la présente loi.

Binnen veertien dagen na de ontvangst van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan er beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of eigenaar van het schip door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 9

De Koning kan bijkomende maatregelen nemen voor de uitvoering en toepassing van deze wet.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 49 517/4 DU 11 MAI 2011

Le Conseil d'État, section de législation, quatrième chambre, saisi par le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, le 12 avril 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes", a donné l'avis suivant:

*
* *

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Formalités préalables

En application de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les gouvernements des Régions doivent être associés à l'élaboration du projet.

Le dossier annexé à la demande d'avis ne contient que les lettres adressées à ces gouvernements en date du 29 mars 2011.

Il revient par conséquent à l'auteur du projet de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

Observations particulières

Article 1^{er}

Il y a lieu de scinder cet article en deux articles distincts.

Le premier sera consacré à la procédure parlementaire; à cet égard, il est renvoyé à la seconde observation formulée sous l'article 5.

Le second mentionnera que la loi transpose partiellement la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Art. 3

Le pouvoir de régler l'organisation des services publics fédéraux étant une compétence exclusive du Roi en vertu des articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, il n'appartient pas au législateur de s'immiscer dans l'organisation des services de l'administration générale.

L'article 3, 4°, de l'avant-projet sera par conséquent revu.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 49 517/4 VAN 11 MEI 2011

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 12 april 2011 door de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen", heeft het volgende advies gegeven:

*
* *

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

Voorafgaande vormvereisten

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het ontwerp.

In het dossier gevoegd bij de adviesaanvraag bevinden zich evenwel alleen de brieven die aan die gewestregeringen zijn gericht en die dateren van 29 maart 2011.

De steller van het ontwerp moet er bijgevolg voor zorgen dat dit voorafgaande vormvereiste volledig vervuld is.

Bijzondere opmerkingen

Artikel 1

Dit artikel moet opgesplitst worden in twee afzonderlijke artikelen.

Het eerste moet gaan over de parlementaire procedure; wat dat betreft wordt verwezen naar de tweede opmerking gemaakt bij artikel 5.

In het tweede moet worden vermeld dat de wet richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen gedeeltelijk omzet.

Art. 3

Aangezien de bevoegdheid om de organisatie van de federale overheidsdiensten te regelen krachtens de artikelen 37 en 107, tweede lid, van de Grondwet, uitsluitend in handen ligt van de Koning, staat het niet aan de wetgever zich te mengen in de organisatie van de diensten van algemeen bestuur.

Artikel 3, 4°, van het voorontwerp moet bijgevolg worden herzien.

Art. 5

1. À l'alinéa 4, il y a lieu d'assurer la concordance entre la version néerlandaise de l'avant-projet, qui mentionne "*Binnen veertien dagen*", et la version française, qui indique "Dans les quinze jours".

Dans ce même alinéa, il est souhaitable d'harmoniser la terminologie avec celle de l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, en remplaçant chaque fois le mot "recours" par le mot "appel".

2. Il est également recommandé de compléter la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime par un article affirmant la compétence du conseil d'enquête maritime pour connaître des recours (appels) visés à l'article 5, alinéa 4, de l'avant-projet¹. L'insertion d'une telle disposition dans la loi du 30 juillet 1926, précitée, aura notamment pour conséquence de rendre clairement applicables aux recours visés à l'article 5, alinéa 4, de l'avant-projet, les règles de procédure figurant aux articles 21 à 46 de la loi du 30 juillet 1926, précitée.

S'agissant d'une question touchant à la compétence de la juridiction administrative, cette disposition doit faire l'objet d'une procédure bicamérale, conformément à l'article 77 de la Constitution.

Art. 8

1. Comme en a convenu le délégué du ministre, il est souhaitable d'insérer, à l'article 8, alinéa 1^{er}, après les mots "en vue d'assurer l'application de la présente loi", les mots "et de ses arrêtés d'exécution".

2. En ce qui concerne le remplacement, à l'article 8, alinéa 5, du mot "recours" par le mot "appel", et la nécessité de compléter la loi du 30 juillet 1926 précitée par un article affirmant la compétence du conseil d'enquête maritime pour connaître des recours (appels) visés à l'article 8, alinéa 5, de l'avant-projet, il est renvoyé aux observations formulées ci-dessus au sujet de l'article 5, alinéa 4, de l'avant-projet.

Art. 9

Dès lors que l'article 108 de la Constitution donne au Roi le pouvoir général d'exécuter les lois, il est inutile que la loi projetée charge le pouvoir exécutif de sa propre mise en œuvre².

L'article 9 sera par conséquent omis.

¹ Comparer avec l'article 9 de la loi du 30 juillet 1926, précitée.
² *Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consÉtat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 7.2.

Art. 5

1. In het vierde lid moet gezorgd worden voor overeenstemming tussen de Nederlandse versie van het voorontwerp, waarin "Binnen veertien dagen" staat, en de Franse versie, waarin "*Dans les quinze jours*" staat.

Het zou wenselijk zijn in datzelfde lid de terminologie af te stemmen op die van artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, door het woord "*recours*" telkens te vervangen door het woord "*appel*".

2. Het is ook geraten de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart aan te vullen met een artikel waarin bevestigd wordt dat de onderzoeksraad voor de scheepvaart bevoegd is om kennis te nemen van de beroepen genoemd in artikel 5, vierde lid, van het voorontwerp¹. De invoeging van zulk een bepaling in de voornoemde wet van 30 juli 1926 zal onder meer tot gevolg hebben dat de procedureregels genoemd in de artikelen 21 tot 46 van de voornoemde wet van 30 juli 1926 duidelijk van toepassing zijn op de beroepen genoemd in artikel 5, vierde lid, van het voorontwerp.

Aangezien het gaat om een kwestie die de bevoegdheid van een administratieve rechtbank raakt, moet die bepaling overeenkomstig artikel 77 van de Grondwet zowel aan de Kamer als aan de Senaat worden voorgelegd.

Art. 8

1. Zoals de gemachtigde van de minister heeft beaamd, is het wenselijk in artikel 8, eerste lid, na de woorden "met het oog op de naleving van deze wet" de woorden "en van de uitvoeringsbesluiten ervan" in te voegen.

2. Wat betreft de vervanging, in de Franse lezing van artikel 8, vijfde lid, van het woord "*recours*" door het woord "*appel*" en de noodzaak om de voornoemde wet van 30 juli 1926 aan te vullen met een artikel waarin bevestigd wordt dat de onderzoeksraad voor de scheepvaart bevoegd is om kennis te nemen van de beroepen genoemd in artikel 8, vijfde lid, van het voorontwerp, wordt verwezen naar de opmerkingen die hierboven zijn gemaakt aangaande artikel 5, vierde lid, van het voorontwerp.

Art. 9

Aangezien artikel 108 van de Grondwet de Koning een algemene bevoegdheid verleent om de wetten uit te voeren, heeft het geen zin dat het wetsontwerp de uitvoerende macht belast met de tenuitvoerlegging ervan².

Artikel 9 moet bijgevolg vervallen.

¹ Vergelijk met artikel 9 van de voornoemde wet van 30 juli 1926.
² *Beginselen van de wetgevingstechniek — Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consÉtat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling nr. 7.2.

Observations finales

1. La rédaction française et néerlandaise du texte sera soigneusement revue.

Par exemple, à l'article 2, § 3, du texte français, après les mots "par les instruments", il y a lieu d'omettre les mots "en vigueur", qui font double emploi avec la suite de ce paragraphe.

De même, à l'article 7, alinéa 1^{er}, du texte français, au lieu d'écrire "L'infraction des prescriptions", on écrira "La violation des prescriptions".

À l'article 6, du texte néerlandais, par exemple, on remplacera au paragraphe 1^{er} les mots "*die aan boord worden meegevoerd*" par les mots "*die zich aan boord van het schip bevinden*" et au paragraphe 2, d), les mots "*waar passend*" par les mots "*in voorkomend geval*"; au paragraphe 4, on écrira "*inlichtingen*" au pluriel.

De même, à l'article 7, du texte néerlandais, au lieu d'écrire "*gestraft*" on écrira "*bestraft*".

2. La division d'un article en paragraphes est inutile lorsque chacun de ceux-ci ne contient qu'un alinéa³.

La division en paragraphes des articles 2 et 6 de l'avant-projet sera omise.

3. Les énumérations à l'intérieur d'une phrase se feront, non sous la forme de tirets (comme c'est le cas de l'article 2, § 3, de l'avant-projet), ni sous la forme de a), b), c), ... (comme c'est le cas de l'article 6, § 2, de l'avant-projet), mais sous la forme de 1°, 2°, 3° ...⁴.

La chambre était composée de

Messieurs

P. LIÉNARDY,	président de chambre,
J. JAUMOTTE, L. DETROUX,	conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT,	greffier.
-----------	-----------

Le rapport a été présenté par Mme W. VOGEL premier auditeur.

<i>Le greffier,</i>	<i>Le président,</i>
C. GIGOT	P. LIÉNARDY

³ *Ibid.*, recommandation n° 57.3.

⁴ *Ibid.*, recommandation n° 58, b).

Slotopmerkingen

1. De redactie van de Franse tekst en de Nederlandse tekst behoort zorgvuldig te worden nagezien.

Zo bijvoorbeeld moeten in artikel 2, § 3, van de Franse tekst de woorden "*en vigueur*" na de woorden "*par les instruments*" worden geschrapt aangezien ze het vervolg van die paragraaf overlappen.

Zo ook schrijve men in artikel 7, eerste lid, van de Franse tekst "*La violation des prescriptions*" in plaats van "*L'infraction des prescriptions*".

In artikel 6 van de Nederlandse tekst bijvoorbeeld schrijve men in paragraaf 1 "die zich aan boord van het schip bevinden" in plaats van "die aan boord worden meegevoerd", in paragraaf 2, d), "in voorkomend geval" in plaats van "waar passend", en in paragraaf 4 "inlichtingen" in het meervoud.

Zo ook schrijve men in artikel 7 van de Nederlandse tekst "bestraft" in plaats van "gestraft".

2. Het heeft geen zin een artikel in paragrafen in te delen wanneer elk van die paragrafen maar één lid bevat³.

In de artikelen 2 en 6 van het voorontwerp moet de indeling in paragrafen vervallen.

3. Voor opsommingen binnen een zin worden geen streepjes gebruikt (zoals in artikel 2, § 3, van het voorontwerp), noch de onderverdelingen a), b), c), ... (zoals in artikel 6, § 2, van het voorontwerp), maar de onderverdelingen 1°, 2°, 3°, ...⁴.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
J. JAUMOTTE, L. DETROUX,	staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT,	griffier.
-----------	-----------

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. W. VOGEL, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer P. LIÉNARDY.

<i>De griffier,</i>	<i>De voorzitter,</i>
C. GIGOT	P. LIÉNARDY

³ *Ibid.*, aanbeveling nr. 57.3.

⁴ *Ibid.*, aanbeveling nr. 58, b).

PROJET DE LOI I

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du premier ministre, du ministre des Finances, du ministre des Affaires étrangères, du ministre de la Justice, de la ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre, le ministre des Finances, le ministre des Affaires étrangères, le ministre de la Justice, la ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi en partie transpose la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Art. 3

La présente loi s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

La présente loi ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

La présente loi est sans préjudice des régimes établis par les instruments mentionnés ci-après, pour autant qu'ils soient en vigueur en Belgique, ainsi que des réglementations en exécution de ces instruments:

WETSONTWERP I

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de eerste minister, de minister van Financiën, de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister, de minister van Financiën, de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

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

Art. 2

Deze wet voorziet gedeeltelijk in de omzetting van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

Art. 3

Deze wet is van toepassing op schepen van 300 brutoton of meer.

Deze wet is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die in eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

Deze wet laat de regelingen onverlet die bij de hierna vermelde instrumenten zijn ingevoerd, voor zover ze in België van kracht zijn, alsmede de regelingen ter uitvoering daarvan:

1° la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

2° la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD);

3° la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention "Hydrocarbures de soute");

4° la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (Convention "Enlèvement des épaves");

5° le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Art. 4

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

1° "propriétaire du navire", le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire;

2° "assurance", une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l' "International Group of P&I Clubs" et d'autres formes effectives d'assurance, y compris une assurance individuelle attestée, et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes;

3° "Convention de 1996", le texte consolidé de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), telle que modifiée par le protocole de 1996.

Art. 5

Les propriétaires de navires battant pavillon belge souscrivent une assurance couvrant les navires en question.

Les propriétaires de navires battant un pavillon autre que le pavillon belge souscrivent une assurance

1° het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie;

2° het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS Verdrag);

3° het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Bunkerolieverdrag);

4° het Internationaal Verdrag van Nairobi van 2007 inzake het opruimen van wrakken (Wrakopruimingsverdrag);

5° Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Art. 4

Voor de toepassing van deze wet betekent:

1° "scheepseigenaar" de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enige andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;

2° "verzekering" een verzekering met of zonder vrijstelling, bijvoorbeeld een aansprakelijkheidsverzekering van het type dat momenteel wordt verstrekt door de leden van de "International Group of P&I Clubs", en andere doeltreffende vormen van verzekering, waaronder aangetoonde zelfverzekering, en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingsvoorwaarden bieden;

3° "Verdrag van 1996" de geconsolideerde tekst van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), zoals gewijzigd bij het Protocol van 1996.

Art. 5

De scheepseigenaren van schepen die de Belgische vlag voeren hebben een verzekering voor die schepen.

De scheepseigenaren van schepen die een andere vlag dan de Belgische voeren beschikken voor die

lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction belge.

L'assurance visée aux alinéas 1^{er} et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la Convention de 1996. Le montant de l'assurance pour chaque navire par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la Convention de 1996.

Art. 6

Toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de la juridiction belge, conformément aux dispositions en matière du contrôle par l'État du port en exécution de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, comporte la vérification de la présence à bord d'un certificat visé à l'article 7.

Si le certificat visé à l'article 7 ne se trouve pas à bord et sans préjudice des dispositions en matière du contrôle par l'État du port en exécution de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation qui prévoient l'immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité ou de la préservation du milieu marin sont en jeu, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent prononcer à l'égard du navire une décision d'expulsion qui est notifiée à la Commission européenne, aux autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen et à l'État du pavillon concerné. Lorsque cette décision d'expulsion ou une décision d'expulsion par un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen conformément à l'article 5, paragraphe (2) de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes a été émise, l'accès de ce navire à l'ensemble des ports belges est refusé jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat visé à l'article 7.

Si une décision d'expulsion est prononcée, le service chargé du contrôle de la navigation dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quatorze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un appel peut être introduit contre les décisions

schepen over een verzekering wanneer die schepen een onder de Belgische rechtsbevoegdheid vallende haven binnenvaren.

De in de leden 1 en 2 bedoelde verzekering dekt maritieme vorderingen waarvoor op grond van het Verdrag van 1996 een bovengrens geldt. Het bedrag van de verzekering voor elk schip per incident is gelijk aan het toepasselijke maximumbedrag voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het Verdrag van 1996.

Art. 6

Elke inspectie van een schip in een haven die onder de Belgische rechtsbevoegdheid valt, overeenkomstig de bepalingen inzake havenstaatcontrole in uitvoering van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, houdt mede in dat wordt nagegaan of een verzekeringsbewijs als bedoeld in artikel 7 aan boord wordt meegevoerd.

Indien het in artikel 7 bedoelde verzekeringsbewijs niet aan boord wordt meegevoerd en onverminderd de bepalingen inzake havenstaatcontrole in uitvoering van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen die in de aanhouding van schepen voorzien als het om de veiligheid of de vrijwaring van het mariene milieu gaat, kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn een verwijderingsbevel tegen het schip uitvaardigen, waarvan de Europese Commissie, de andere lidstaten van de Europese Unie en van de Europese Economische Ruimte en de betrokken vlaggenstaat in kennis worden gesteld. Het uitvaardigen van een dergelijk verwijderingsbevel of van een verwijderingsbevel door een andere lidstaat van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte overeenkomstig artikel 5, lid (2) van richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen heeft tot gevolg dat het schip niet wordt toegelaten tot de Belgische havens totdat de scheepseigenaar kennis geeft van het in artikel 7 bedoelde verzekeringsbewijs.

Als er een verwijderingsbevel uitgevaardigd wordt, maakt de met de scheepvaartcontrole belaste dienst een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing wordt toegezonden aan de kapitein of aan de eigenaar van het schip.

Binnen veertien dagen na de ontvangst van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan er beroep worden ingesteld

visées au présent article. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Art. 7

L'existence de l'assurance visée à l'article 5 est attestée par un ou plusieurs certificats délivrés par son fournisseur et présents à bord du navire.

Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants:

1° nom du navire, numéro OMI d'identification du navire et port d'immatriculation;

2° nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;

3° type et durée de l'assurance;

4° nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.

Si la langue utilisée dans les certificats n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte du certificat comporte une traduction dans l'une de ces langues.

Nonobstant la disposition de l'alinéa 1^{er}, la preuve de l'efficacité de l'assurance ou l'équivalence des conditions de couverture, visées à l'article 4, 2°, est à charge du propriétaire du navire. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent demander toute information y relative.

Art. 8

La violation des prescriptions de l'article 5 ou de la décision d'expulsion visée à l'article 6 est punie d'une amende de 5 000 à 1 000 000 euros.

Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont d'application pour les infractions prévues par cette loi.

tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of de eigenaar van het schip door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 7

Het bestaan van de in artikel 5 bedoelde verzekering wordt aangetoond met één of meer door de verstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen die zich aan boord van het schip bevinden.

De door de verzekeringsverstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie:

1° de naam van het schip, het IMO identificatie nummer van het schip en de haven van registratie;

2° de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;

3° type en looptijd van de verzekering;

4° de naam en het adres van de hoofdvestiging van de verstrekker van de verzekering en, in voorkomend geval, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten.

Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, omvat de tekst een vertaling in een van deze talen.

Ongeacht de bepaling van het eerste lid rust de bewijslast van de doeltreffendheid van de verzekering of de soortgelijkheid van de dekkingsvoorwaarden, bedoeld in artikel 4, 2° op de scheepseigenaar. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn kunnen alle bijkomende inlichtingen in verband daarmee vragen.

Art. 8

De overtreding van de voorschriften van artikel 5 of van het uitwijzingsbevel bedoeld door artikel 6 wordt bestraft met een boete van 5 000 tot 1 000 000 euro.

Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de inbreuken bij deze wet voorzien.

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ainsi que la police fédérale chargée de la police des eaux, sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi.

Si la police fédérale chargée de la police des eaux, constate des violations dans le cadre de la présente loi, le service chargé du contrôle de la navigation est informé sans délai de celles-ci et prend les mesures adaptées.

Art. 9

La surveillance des navires en vue d'assurer l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution est exercée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, et pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge également par les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger.

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit d'arrêter tout navire qui n'est pas muni des certificats valables prescrits par la présente loi ou pour lequel la preuve visée par l'article 7, alinéa 4 n'est pas suffisamment établie ou qui n'est pas assuré conformément à l'article 5, ou de lui refuser l'accès à un port belge. Sauf dans des cas urgents les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet n'exercent le droit, prévu au présent alinéa, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire bat le pavillon. Dans des cas urgents cette information est transmise sans délai après que les mesures ont été prises. Le navire est libéré aussitôt que le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire battant le pavillon belge si le navire n'est pas muni des certificats valables prescrits par la présente loi ou si la preuve visée par l'article 7, alinéa 4 n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 5. L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

Si une autorisation de départ est refusée ou si un navire est retenu ou s'est vu refuser l'accès à un port

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie zijn de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn alsmede de federale politie belast met de politie te water, gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet op te sporen en vast te stellen.

Indien de federale politie belast met de politie te water in het raam van deze wet inbreuken vaststelt, dan wordt hiervan onverwijld de met de scheepvaartcontrole belaste dienst ingelicht die tot het nemen van de gepaste maatregelen overgaat.

Art. 9

Het toezicht op de schepen met het oog op de naleving van deze wet en van de uitvoeringsbesluiten ervan wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en met betrekking tot schepen die de Belgische vlag voeren ook door de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, hebben het recht elk schip dat niet voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten of waarvoor niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 7, vierde lid of dat niet verzekerd is overeenkomstig artikel 5 op te houden of het de toegang tot een Belgische haven te weigeren. Behoudens in dringende gevallen oefenen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, het in dit lid bedoeld recht ten aanzien van vreemde schepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen. Het schip wordt vrijgelaten zodra het schip voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ten genoegen van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een schip onder Belgische vlag te verbieden indien het schip niet voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 7, vierde lid of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel 5. Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip voorzien is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar.

Indien een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip wordt opgehouden of de toegang tot een

belge, le service chargé du contrôle de la navigation ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quatorze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un appel peut être introduit contre les décisions visées au présent article. L'appel est introduit par le capitaine ou propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Donné à Bruxelles, le 6 octobre 2011

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Yves LETERME

Le ministre des Finances,

Didier REYNDEERS

Le ministre des Affaires étrangères,

Steven VANACKERE

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

La ministre de l'Intérieur,

Annemie TURTELBOOM

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Belgische haven geweigerd wordt, maakt de met de scheepvaartcontrole belaste dienst of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar, een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing wordt toegezonden aan de kapitein of de eigenaar van het schip.

Binnen veertien dagen na de ontvangst van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan er beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of eigenaar van het schip door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Gegeven te Brussel, 6 oktober 2011

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Yves LETERME

De minister van Financiën,

Didier REYNDEERS

De minister van Buitenlandse Zaken,

Steven VANACKERE

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De minister van Binnenlandse Zaken,

Annemie TURTELBOOM

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

PROJET DE LOI II

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du premier ministre, du ministre de la Justice et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre, le ministre de la Justice et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'article 9 de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, modifié par les lois du 5 juin 1972 et 22 janvier 2007, est complété par un alinéa rédigé comme suit: "Le Conseil d'enquête connaît en outre des appels contre les décisions de l'autorité compétente introduits conformément à l'article 6, alinéa 4 et l'article 9, alinéa 5 de la loi du _____ en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution."

Donné à Bruxelles, le 6 octobre 2011

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Yves LETERME

WETSONTWERP II

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de eerste minister, de minister van Justitie en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister, de minister van Justitie en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 9 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart, gewijzigd bij de wetten van 5 juni 1972 en 22 januari 2007, wordt aangevuld met een lid luidende "De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 6, vierde lid en artikel 9, vijfde lid van de wet van _____ inzake de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet."

Gegeven te Brussel, 6 oktober 2011

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Yves LETERME

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

ANNEXES

BIJLAGEN

TEXTE DE BASE**Loi du 30 juillet 1926 instituant
un conseil d'enquête maritime**

Art. 9. Le Conseil d'enquête connaît en outre de l'appel des décisions de l'autorité compétente conformément à l'article 18 de la loi sur la sécurité des bâtiments de navigation.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ AU PROJET**Loi du 30 juillet 1926 instituant
un conseil d'enquête maritime**

Art. 9. Le Conseil d'enquête connaît en outre de l'appel des décisions de l'autorité compétente conformément à l'article 18 de la loi sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Le Conseil d'enquête connaît en outre des appels contre les décisions de l'autorité compétente introduits conformément à l'article 6, alinéa 4 et l'article 9, alinéa 5 de la loi du xxx en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

BASISTEKST

Wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart

Art. 9. De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van het beroep tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 18 van de wet op de veiligheid van de vaartuigen.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET ONTWERP

Wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart

Art. 9. De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van het beroep tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 18 van de wet op de veiligheid van de vaartuigen.

De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 6, vierde lid en artikel 9, vijfde lid van de wet van xxx inzake de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet.

TABLEAU DE TRANSPOSITION**OMZETTINGSTABEL**

Disposition de la Directive 2009/20/CE <i>Bepaling van Richtlijn 2009/20/EG</i>	Disposition de transposition <i>Bepaling tot omzetting</i>
Art. 1	Nihil, cette disposition n'a pas besoin de transposition <i>Nihil, deze bepaling behoeft geen omzetting</i>
Art. 2	Art. 3 du projet de loi en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution <i>Art. 3 van het wetsontwerp inzake de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet</i>
Art. 3	Art. 4 du projet de loi susmentionné <i>Art. 4 van het bovenvermelde wetsontwerp</i>
Art. 4	Art. 5 du projet de loi susmentionné <i>Art. 5 van het bovenvermelde wetsontwerp</i>
Art. 5	Art. 6 alinéa 1 ^{er} et 2 du projet de loi susmentionné <i>Art. 6, eerste en tweede lid van het bovenvermelde wetsontwerp</i>
Art. 6	Art. 7, alinéa 1 ^{er} au 3 du projet de loi susmentionné <i>Art. 7, eerste tot derde lid van het bovenvermelde wetsontwerp</i>
Art. 7	Art. 8, alinéa 1 ^{er} au 3 du projet de loi susmentionné <i>Art. 8, eerste tot derde lid van het bovenvermelde wetsontwerp</i>
Art. 8 à 11 <i>Art. 8 tot 11</i>	Nihil, ces dispositions n'ont pas besoin de transposition <i>Nihil, deze bepalingen behoeven geen omzetting</i>
ANNEXE <i>BIJLAGE</i>	Art. 3, alinéa 3 du projet de loi susmentionné <i>Art. 3, derde lid van het bovenvermelde wetsontwerp</i>