

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 mai 2011

PROJET DE LOI

**relatif à l'autorité compétente pour l'accueil
des navires ayant besoin d'assistance**

PROJET DE LOI

**modifiant le Code judiciaire,
concernant la compétence
du tribunal de première instance**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Bert WOLLANTS

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif de M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre	3
II. Discussion générale.....	8
III. Discussion des articles.....	10
IV. Correction du texte	10
V. Votes.....	10

Documents précédents:

Doc 53 **1363/ (2010/2011):**

001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte corrigé par la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques.

Doc 53 **1364/ (2010/2011):**

001: Projet de loi.

002: Rapport.

003: Texte corrigé par la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 mei 2011

WETSONTWERP

**betreffende de bevoegde instantie voor de
opvang van schepen die bijstand behoeven**

WETSONTWERP

**tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek,
betreffende de bevoegdheid
van de rechtbank van eerste aanleg**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Bert WOLLANTS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	3
II. Algemene bespreking.....	8
III. Artikelgewijze bespreking.....	10
IV. Verbetering van de tekst.....	10
V. Stemmingen	10

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1363/ (2010/2011):**

001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst verbeterd door de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven.

Doc 53 **1364/ (2010/2011):**

001: Wetsontwerp.

002: Verslag.

003: Tekst verbeterd door de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven.

2063

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Maggie De Block

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Sney et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brodcome

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

Abbréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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:	Plenum
COM:	Commissievergadering
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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les deux projets de loi, qui concernent des matières visées respectivement à l'article 78 et à l'article 77 de la Constitution, au cours de sa réunion du 17 mai 2011.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

En novembre 2002, le pétrolier “Prestige”, battant pavillon des Bahamas, était en détresse au large des côtes espagnoles. Mangouras, son capitaine grec, a demandé aux autorités espagnoles l'autorisation de faire relâche dans un port espagnol. Cette demande lui ayant été refusée, le Prestige a été contraint de mettre le cap sur les eaux françaises. La France comme le Portugal lui ont refusé l'accès à leurs ports. Six jours après les premiers problèmes, le navire s'est finalement brisé en deux au large des côtes espagnoles, provoquant une énorme marée noire.

À la suite de cette catastrophe, l'Organisation maritime internationale a adopté, en 2003, une résolution établissant des lignes à suivre en vue de soutenir les pays qui décident d'accueillir des navires ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge. Les directives tentent de parvenir à un équilibre entre la prérogative d'un navire ayant besoin d'assistance de trouver un lieu de refuge et le droit d'un pays de protéger son littoral.

La directive 2009/17/CE fait partie du troisième paquet de sécurité maritime proposé par la Commission européenne en 2005. Au total, six directives et deux règlements ont été adoptés. Ils doivent réduire autant que possible les risques pour la sécurité maritime et le milieu marin. L'adoption du troisième paquet de sécurité maritime marque une étape importante dans l'amélioration des mesures existantes destinées à prévenir les accidents et dans la maîtrise des répercussions lorsque le pire se produit. Le projet de loi à l'examen s'inscrit dans le cadre de ce dernier objectif.

Le présent projet de loi relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance transpose l'article 1^{er}, points 10 et 11, de la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009. Cet article contient de nouvelles dispositions concernant l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance et les plans pour l'accueil desdits navires.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft beide wetsontwerpen, die aanlegenheden betreffen van respectievelijk artikel 78 en artikel 77 van de Grondwet, besproken tijdens haar vergadering van 17 mei 2011.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De olietanker “Prestige”, varend onder de vlag van de Bahamas, kwam in november 2002 in moeilijkheden voor de Spaanse kust. De Griekse kapitein Mangouras verzocht toestemming aan de Spaanse autoriteiten om een Spaanse haven te mogen binnenlopen. Dit werd geweigerd en de “Prestige” werd verplicht om koers te zetten naar Franse wateren. Ook in Frankrijk werd de toegang geweigerd, evenals in Portugal. Zes dagen na de eerste problemen is het schip uiteindelijk in twee stukken gebroken voor de Spaanse kust met een enorme olieramp tot gevolg.

De Internationale Maritieme Organisatie heeft in 2003, in de nasleep van deze ramp een resolutie aangenomen met daarin richtsnoeren om landen enige ondersteuning te geven bij hun beslissing om schepen die bijstand behoeven op te vangen in een toevluchtsoord. In de richtsnoeren wordt getracht om een evenwicht te vinden tussen het prerogatief van een schip dat bijstand behoeft om een toevluchtsoord op te zoeken en het recht van een land om zijn kustlijn te beschermen.

Richtlijn 2009/17/EG maakt deel uit van het derde maritieme veiligheidspakket dat in 2005 door de Europese Commissie werd voorgesteld. In totaal werden 6 richtlijnen en 2 verordeningen goedgekeurd die de risico's voor de maritieme veiligheid en het mariene milieu zo klein mogelijk moeten houden. De goedkeuring van het derde maritieme veiligheidspakket is een belangrijke stap in het verbeteren van de bestaande maatregelen om ongelukken te voorkomen en in het beheersen van de gevolgen indien het ergste zich voordoet. Het voorliggende wetsontwerp kadert in deze laatste doelstelling.

Het ter bespreking voorliggende wetsontwerp betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, is de omzetting van artikel 1, punten 10) en 11), van Richtlijn 2009/17/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009. Dat artikel bevat nieuwe bepalingen over de bevoegde autoriteit voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, alsook de plannen om die schepen op te vangen.

Le présent projet de loi est lié au projet de loi modifiant le Code judiciaire, concernant la compétence du tribunal de première instance.

Il est important de savoir que lorsque des vies humaines sont en danger, les dispositions reprises dans les directives de l'OMI de 2003, la directive 2009/17/CE et le présent projet de loi ne seront pas d'application.

La directive 2009/17/CE exige que la Belgique désigne une instance compétente qui dispose de l'expertise et de la compétence nécessaire pour pouvoir prendre des décisions en matière d'accueil de navires de façon autonome et indépendante au moment de l'opération.

À la suite des différentes réformes de l'État qui ont émaillé notre histoire, la mer du Nord relève à la fois de la compétence de l'État fédéral et de celle de la Région flamande. Un accord de coopération concernant la création d'une structure de garde côtière a été conclu en 2005 entre l'État fédéral et la Région flamande en vue de coordonner ces compétences. Tous les services publics fédéraux et tous les services ou agences flamands disposant d'une quelconque compétence dans le domaine des eaux belges sont représentés au sein de la structure de garde côtière.

La transposition de la directive 2009/17 a fait l'objet d'un débat approfondi au sein de cette structure. En effet, il n'existe actuellement en Belgique aucun organe susceptible de remplir les conditions fixées par la directive 2009/17 pour intervenir lorsque des incidents surviennent dans la partie belge de la mer du Nord. Nous disposons uniquement d'un Plan d'urgence et d'intervention Mer du Nord dans lequel le gouverneur de la province de Flandre occidentale joue un rôle de coordination. Ce plan est prévu par l'article 26 de l'accord de coopération précité. Les différents acteurs continuent toutefois chacun à exercer leurs propres compétences et ils sont habilités à prendre les décisions nécessaires dans le cadre de ces compétences. L'existence d'intérêts contradictoires peut donner lieu à des conflits entre les divers partenaires.

L'organe stratégique de la structure de garde côtière a notamment précisé, le 10 novembre 2009, que le gouverneur de la province de Flandre occidentale était, au sens de la directive 2009/17, l'autorité compétente la plus adéquate pour intervenir. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale a pu développer l'expertise voulue du fait que l'accord de coopération lui attribue déjà un rôle ainsi qu'en raison de son implication en qualité d'instance de coordination du Plan catastrophe Mer du Nord et des plans d'urgence et d'intervention pour la province de Flandre occidentale. Comme on l'a

Dit wetsontwerp houdt verband met het wetsontwerp tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek betreffende de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg.

Het is van belang te weten dat, wanneer mensenlevens in gevaar zijn, de bepalingen van de IMO-richtlijnen van 2003, Richtlijn 2009/17/EU en het ter bespreking voorliggende wetsontwerp niet van toepassing zullen zijn.

Richtlijn 2009/17/EU bepaalt dat België een bevoegde instantie moet aanwijzen die beschikt over de vereiste deskundigheid en bekwaamheid om beslissingen te kunnen nemen om schepen tijdens de operatie zelfstandig en onafhankelijk te kunnen opvangen.

Ingevolge de verschillende staatshervormingen zijn zowel de federale Staat als het Vlaamse Gewest bevoegd op de Noordzee. Om het uitoefenen van deze bevoegdheden te coördineren is er in 2005 een Samenwerkingsakkoord gesloten tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest waarbij een structuur "kustwacht" werd opgericht. Alle federale overheidsdiensten en alle Vlaamse agentschappen of diensten die enige bevoegdheid hebben in de Belgische wateren, zijn vertegenwoordigd in de structuur Kustwacht.

De omzetting van richtlijn 2009/17 is uitgebreid besproken binnen de structuur Kustwacht. Immers bestaat er momenteel in België geen orgaan dat bij incidenten in de Belgische Noordzee voldoet aan de vereiste van richtlijn 2009/17. Op dit ogenblik bestaat er enkel een rampenplan Noordzee, waarbij de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen een coördinerende rol heeft. Dit wordt bepaald in artikel 26 van het voormelde Samenwerkingsakkoord. Iedereen blijft echter zijn eigen bevoegdheden uitoefenen en kan binnen zijn bevoegdheid de nodige beslissingen nemen. Bij tegenstrijdige belangen kunnen er conflicten ontstaan tussen de verschillende partners.

Het beleidsorgaan van de structuur Kustwacht heeft op 10 november 2009 onder meer bepaald dat de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen het meest geschikt is om als bevoegde autoriteit in de zin van richtlijn 2009/17 op te treden. Doordat in het Samenwerkingsakkoord reeds een rol is weggelegd voor de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen en door zijn betrokkenheid als coördinerende instantie voor zowel het rampenplan Noordzee als voor de nood- en interventieplannen voor West-Vlaanderen heeft zijn ambt de nodige expertise kunnen opbouwen. Zoals

indiqué ci-dessus, il est toutefois très important qu'il dispose des compétences nécessaires pour intervenir dans le cas où un navire a besoin d'assistance, comme le requiert la directive 2009/17.

Pour atteindre cet objectif, les mesures nécessaires doivent être prises tant au niveau de l'État fédéral qu'au niveau de la Région flamande et ce, dans le respect des compétences de chacun et sans attribution de nouvelles compétences. Le présent projet de loi porte exécution de ces principes et transpose l'article 1^{er}, sous 10 et 11, de la directive 2009/17. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale, dans des situations bien définies, obtient les compétences requises pour prendre les décisions nécessaires. Conformément aux discussions menées dans la structure de Garde côtière, la Région flamande prendra une initiative similaire pour permettre au gouverneur de la Flandre occidentale, dans une même situation, de pouvoir exercer les compétences de la Région flamande.

Le présent projet de loi n'est d'application que dans le cas de situations concernant des navires qui présentent des risques de perte du navire, de pollution marine ou de danger pour la navigation. Ces situations doivent se produire sur la mer territoriale belge, la zone économique exclusive belge ou le plateau continental de la Belgique. Le présent projet de loi est également d'application dans le cas d'incidents qui peuvent se produire avec des ouvrages d'art fixes ou flottants, comme par exemple des éoliennes.

L'article 5 du présent projet de loi stipule que le gouverneur de la province de Flandre occidentale sera désigné comme l'instance compétente pour l'accueil de navires nécessitant de l'assistance. Il sera assisté par des représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par le Roi. Il s'agit de tous les services fédéraux qui, en vertu de l'Accord de coopération de 2005, sont représentés dans la structure de Garde côtière, complétés par le SPF Justice. Le SPF Justice est concerné en raison de la responsabilité de l'État belge, traitée ultérieurement.

Dans leur domaine de compétences, ces représentants conseillent le gouverneur afin que celui-ci puisse prendre sa décision en toute connaissance de cause. L'expertise cumulée des différents représentants qui examinent chacun la situation sous un angle différent est essentielle pour prendre une décision fondée. C'est pourquoi le gouverneur doit également recueillir l'avis des autorités flamandes qui rendent un avis en fonction de leurs propres compétences. L'absence d'avis n'exempte cependant pas le gouverneur de son devoir de prendre une décision.

daarnet aangehaald, is het evenwel zeer belangrijk dat hij de nodige bevoegdheden krijgt om op te treden als een schip bijstand nodig heeft, zoals vereist door richtlijn 2009/17.

Om dat te bereiken moeten de nodige maatregelen worden genomen, zowel op federaal niveau als op het vlak van het Vlaams Gewest, en wel met inachtneming van eenieders bevoegdheden en zonder nieuwe bevoegdheden toe te kennen. Dit wetsontwerp geeft uitvoering aan die principes en zet artikel 1, punten 10) en 11), van Richtlijn 2009/17/EG om. De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen krijgt, in bepaalde situaties, de vereiste bevoegdheden om de nodige beslissingen te kunnen nemen. Overeenkomstig de besprekingen binnen de kustwachtstructuur zal het Vlaams Gewest een soortgelijk initiatief nemen om de gouverneur van West-Vlaanderen in staat te stellen de bevoegdheden van het Vlaams Gewest in een zelfde situatie te kunnen uitoefenen.

Dit wetsontwerp is alleen van toepassing in gevaarlijke situaties met schepen: verlies van het schip, verontreiniging van de zee of gevaar voor de scheepvaart. Die situaties moeten zich voordoen op de Belgische territoriale zee, de exclusief Belgische economische zone of het Belgisch continentaal plat. Dit wetsontwerp is ook van toepassing bij ongevallen die zich kunnen voordoen met vaste of vlottende kunstwerken, zoals windmolens.

Artikel 5 van dit wetsontwerp bepaalt dat de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen zal worden aangewezen als instantie die bevoegd is voor de opvang van schepen die bijstand behoeven. Hij zal worden bijgestaan door vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten die bevoegd zijn op zee, die door de Koning zullen worden benoemd. Het gaat om alle federale diensten die krachtens het samenwerkingsakkoord van 2005 zijn vertegenwoordigd in de kustwachtstructuur, aangevuld met de FOD Justitie. Die FOD is betrokken door de (later behandelde) aansprakelijkheid van de Belgische Staat.

Deze vertegenwoordigers geven binnen hun beleidsdomein advies aan de gouverneur zodat deze met volledige kennis van zaken zijn beslissing kan nemen. De toegevoegde expertise van de verschillende vertegenwoordigers die elk vanuit een andere invalshoek naar de situatie kijken, is essentieel voor het nemen van een gefundeerde beslissing. Om deze reden moet de gouverneur ook het advies inwinnen van de Vlaamse overheden die vanuit hun eigen bevoegdheden advies geven. Het ontbreken van een advies ontslaat echter de gouverneur niet van zijn plicht om een beslissing te nemen.

À partir du moment défini dans les plans, le “moment charnière”, c’est le gouverneur de la province de Flandre occidentale qui exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer. Le gouverneur peut prendre des décisions au nom de ces services publics fédéraux concernant l’accueil d’un navire ayant besoin d’assistance. Ce moment charnière constitue une matière technique pour laquelle il faut tenir compte du tonnage brut, de la présence possible de passagers, de la quantité de pétrole à bord, de la cargaison, etc. On prévoira également un moment charnière à partir duquel les compétences sont exercées par le gouverneur en cas de divergences de vues entre les différents partenaires. En effet, c’est justement dans ce genre de situations que le gouverneur doit pouvoir décider sans possibilité de recours pour d’autres autorités.

Lorsque le moment charnière est passé, le gouverneur peut prendre toutes les mesures énumérées de manière non exhaustive par le Roi dans un arrêté délibéré en Conseil des ministres. Ces mesures sont énumérées en annexe de la directive. Cette liste contient actuellement quatre mesures, à savoir:

1° restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé;

2° mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l’environnement ou pour la sécurité maritime;

3° envoyer une équipe d’évaluation à bord du navire;

4° enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge ou imposer le remorquage ou le pilotage du navire.

En plus des mesures énumérées par la directive, le gouverneur peut décider de donner un maximum d’assistance au navire en détresse.

Les autres autorités ne peuvent pas s’opposer aux mesures décidées par le gouverneur. La protection du milieu marin et la prévention d’accidents en mer sont des raisons d’urgence et d’intérêt général. Évidemment, il n’est pas question que des personnes privées entravent l’exécution de ces mesures. Pour cette raison, le présent projet de loi a repris les dispositions interdisant toute saisie ou contrainte empêchant les mesures d’aide au navire nécessitant de l’assistance.

Outre cette liste non-exhaustive de mesures, le gouverneur obtient la compétence, reprise dans l’article 8 du présent projet de loi, qui lui permet de désigner un lieu

Vanaf het ogenblik bepaald in de plannen, het zogeheten “kantelmoment”, oefent de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen de opgedragen bevoegdheden van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee uit. De gouverneur kan in naam van deze federale overheidsdiensten beslissingen nemen over de opvang van een schip dat bijstand behoeft. Dit kantelmoment is een technische materie waarbij rekening moet worden gehouden met de bruto-tonnenmaat, de mogelijke passagiers, de hoeveelheid olie aan boord, de lading, enzovoort. Tevens zal er in een kantelmoment worden voorzien waarbij de bevoegdheden worden uitgeoefend door de gouverneur indien er meningsverschillen zijn tussen de verschillende partners. Immers, net in deze situaties is het noodzakelijk voor de gouverneur om te kunnen beslissen zonder verhaal van andere autoriteiten.

Wanneer het kantelmoment is gepasseerd, mag de gouverneur alle maatregelen nemen die op een niet-exhaustieve wijze worden opgesomd door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Deze maatregelen worden opgesomd in een bijlage bij de richtlijn. Deze lijst bevat momenteel vier maatregelen, namelijk:

1° de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen;

2° de kapitein gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of de veiligheid van het schip;

3° een evaluatieteam aan boord sturen;

4° het schip verplichten naar een toevluchtsoord te varen of het verplichten zich te laten slepen of loodslen.

In aanvulling op de in de richtlijn opgesomde maatregelen kan de gouverneur beslissen om maximale bijstand te verlenen aan het schip in nood.

De andere overheden kunnen zich niet verzetten tegen de maatregelen waartoe de gouverneur besluit. De bescherming van het mariene milieu en de preventie van ongevallen op zee zijn urgente redenen van algemeen belang. Uiteraard is er geen sprake van dat privépersonen de uitvoering van die maatregelen mogen belemmeren. Daarom ook worden in dit wetsontwerp bepalingen opgenomen welke elk beslag of elke dwangmaatregel verbieden dat of die die opvangmaatregelen voor het hulpbehoevende schip verhinderen.

Naast die niet-limitatieve lijst van maatregelen krijgt de gouverneur de in artikel 8 van dit wetsontwerp opgenomen bevoegdheid om een toevluchtsoord aan te

de refuge comme le port d'Ostende ou de Zeebrugge, ou la zone d'ancrage Westhinder. Il est également possible d'opter, en fonction des circonstances naturelles et des caractéristiques du navire, pour un échouement contrôlé sur un banc de sable. Comme préalable à cette décision, une évaluation doit être faite en tenant compte des directives précitées de l'OMI de 2003 sur les lieux de refuge. Si le gouverneur est d'avis que l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge est la meilleure façon de protéger ce navire, ce dernier doit être accueilli.

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 exige que les navires se trouvant dans les eaux européennes doivent se faire assurer d'ici le 1^{er} janvier 2012. L'absence d'une telle assurance ne décharge toutefois pas le gouverneur de l'évaluation préalable à propos d'un lieu de refuge. Toutefois, en pareille situation, un certificat d'assurance peut être demandé, sans pour autant que cela ne puisse mener à un retard pour l'accueil du navire ayant besoin d'assistance.

L'État belge est civilement responsable des mesures prises ou non par le gouverneur pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, lorsqu'il exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer. Le gouverneur ne peut donc pas être tenu personnellement pour responsable lorsqu'il agit en vertu du projet de loi à l'examen. Le projet de loi connexe, qui modifie le Code judiciaire, prévoit que toutes les demandes d'indemnisation dans ce domaine sont traitées par le tribunal de première instance d'Anvers. Ce tribunal est tout indiqué en raison de l'existence d'une chambre maritime au sein de ce tribunal et de la présence d'experts et d'avocats spécialisés à Anvers. On soulignera encore une fois explicitement que cette mesure ne concerne que les compétences exercées par le gouverneur pour les services publics fédéraux ayant compétence en mer. C'est la Région flamande elle-même qui doit fixer un régime de responsabilité pour les compétences flamandes.

Enfin, le projet de loi à l'examen contient également des dispositions relatives aux plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance. Le moment charnière évoqué précédemment doit être repris dans ces plans. Ces plans doivent par ailleurs contenir des informations relatives au littoral belge, aux facteurs économiques et sociaux et aux conditions physiques telles que la houle, la direction du vent, etc., en plus des informations

wijzen zoals de haven van Oostende of Zeebrugge, dan wel de ankerzone Westhinder. Voorts is het mogelijk om afhankelijk van de natuurlijke omstandigheden en de kenmerken van het schip, te opteren voor een gecontroleerde stranding op een zandbank. Bij een dergelijke beslissing geldt als voorwaarde dat vooraf een evaluatie moet gebeuren, met inachtneming van de bovenstaande IMO-richtlijnen van 2003 in verband met toevluchtsoorden. Als de gouverneur van mening is dat de opvang van een schip in een toevluchtsoord de beste manier om dat schip te beschermen, moet dat oordeel worden aanvaard.

Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen legt op dat schepen die zich in de Europese wateren bevinden zich tegen 1 januari 2012 moeten laten verzekeren. Het ontbreken van een dergelijke verzekering ontslaat evenwel de gouverneur geenszins van de verplichting vooraf een evaluatie te verrichten in verband met een toevluchtsoord. In een dergelijke situatie kan evenwel een verzekeringsbewijs worden geëist, doch zonder dat zulks mag leiden tot vertraging bij de opvang van een schip dat bijstand behoeft.

De Belgische Staat is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de maatregelen die al dan niet genomen worden door de gouverneur voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wanneer hij de opgedragen bevoegdheden van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee uitoefent. De gouverneur kan dus niet persoonlijk worden aangesproken wanneer hij krachtens dit wetsontwerp optreedt. Het samenhangend wetsontwerp tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt dat al de vorderingen hierover worden behandeld door de rechtbank van eerste aanleg in Antwerpen. Door het bestaan van een maritieme kamer binnen deze rechtbank en de aanwezigheid van experts en gespecialiseerde advocaten in Antwerpen, is dit de aanbevolen rechtbank. Er weze nogmaals uitdrukkelijk op gewezen dat dit enkel die bevoegdheden betreft die de gouverneur uitoefent voor federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee. Een aansprakelijkheidsregeling voor de Vlaamse bevoegdheden moet door het Vlaams Gewest zelf worden bepaald.

Tot slot bevat het voorliggende wetsontwerp ook bepalingen over de plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven. Het eerder aangehaalde kantelmoment moet in deze plannen worden opgenomen. Verder moet in de plannen informatie over de kustlijn, de economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden, zoals golfslag, windrichting, enzovoort worden opgenomen, naast de informatie over de

relatives aux moyens disponibles, à la collaboration internationale et aux procédures en vigueur en matière de garanties financières. Ces plans sont établis par le gouverneur et doivent être approuvés par l'organe stratégique au sein de la structure de garde côtière.

II.— DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Bert Wollants (N-VA) s'étonne que, bien que le projet de loi à l'examen transpose purement et simplement la directive européenne, la notion de "navire" soit pourtant interprétée de manière aussi large qu'elle recouvre également les ouvrages d'art flottants et les constructions fixes (comme des plates-formes de forage, des éoliennes, des canalisations de gaz, d'éventuelles îles artificielles, etc.). Est-ce bien nécessaire?

M. Gerald Kindermans (CD&V) se demande si la responsabilité de l'État belge pour les actes posés par le gouverneur de la province de Flandre occidentale en vertu de la compétence qui lui est conférée, incombera uniquement à l'État belge. Cette mesure s'applique-t-elle également en cas de faute lourde? Les bourgmestres sont déjà personnellement tenus pour responsables en cas de faute lourde. Cette règle est déjà appliquée en cas de dommages environnementaux, par exemple. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale dispose-t-il d'un cadre organisationnel pour exercer correctement la compétence attribuée en vertu de la loi à l'examen?

M. Tanguy Veys (VB) félicite le secrétaire d'État pour la célérité avec laquelle la directive européenne est transposée. Quelle est la procédure à suivre pour envoyer un navire dans un lieu de refuge situé dans un autre pays? L'avis du Conseil d'État souligne l'absence de l'avis de l'Inspection des finances. Cet avis a-t-il été joint au dossier depuis lors? L'extension de la réglementation à l'examen aux "constructions fixes" découle d'une interprétation large de la directive européenne. Quel en est le motif?

B. Réponses du secrétaire d'État

Constructions fixes

La définition la plus large possible a été retenue dès lors que l'on ignore ce qui peut encore arriver. La catastrophe pétrolière qui a récemment eu lieu dans le Golf du Mexique fournit un bon exemple de construction

beschikbare middelen, internationale samenwerking en geldende procedures inzake financiële zekerheden. Deze plannen worden opgesteld door de gouverneur en moeten worden goedgekeurd door het beleidsorgaan van de structuur Kustwacht.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Bert Wollants (N-VA) verbaast zich over het feit dat, ofschoon het voorliggende wetsontwerp een zuivere omzetting doorvoert van de Europese richtlijn, het begrip "schip" niettemin zo ruim wordt geïnterpreteerd dat het ook drijvende kunstwerken en vaste constructies (zoals boorplatformen, windmolens, aardgasleidingen, eventuele kunstmatige eilanden, enzovoort) omvat. Is dit wel nodig?

De heer Gerald Kindermans (CD&V) vraagt zich af of de aansprakelijkheid van de Belgische Staat voor de daden die de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen krachtens de hem toegekende bevoegdheid alleen ten laste van de Belgische Staat zal vallen. Geldt deze regeling ook bij zware fout? De burgemeesters zijn reeds persoonlijk aansprakelijk gesteld ingeval van zware fout. Deze regel is reeds toegepast bij milieuschade, bijvoorbeeld. Beschikt de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen over een organisatorisch kader om de krachtens deze wet toegekende bevoegdheid terdege uit te oefenen?

De heer Tanguy Veys (VB) feliciteert de staatssecretaris voor de snelheid waarmee de Europese richtlijn wordt omgezet. Welk is de te volgen procedure om een bepaald schip naar een toevluchtsoord in een ander land te sturen? Het advies van de Raad van State onderstreept het ontbreken van het advies van de inspectie van financiën Justitie. Is dit advies intussen bij het dossier gevoegd? Het betrekken van "vaste constructies" bij onderhavige regeling betreft een ruime interpretatie van de Europese richtlijn. Wat is hier de beweegreden van?

B. Antwoorden van de staatssecretaris

Vaste constructies

Er is voor de ruimste definitie gekozen omdat men niet weet wat er nog allemaal kan komen. De recente olieramp in de Golf van Mexico is een goed voorbeeld van een vaste constructie die dringende maatregelen

fixe où des mesures doivent être prises d'urgence pour éviter d'autres dégâts. Il va de soi que rien ne se fera sans l'autorisation de l'autorité fédérale et de la région flamande.

Compétence du gouverneur

Le gouverneur de la province de Flandre occidentale dispose des effectifs et des équipements nécessaires pour exercer les compétences qui lui ont été confiées. Il va de soi qu'une éventuelle faute grave ne relève pas de la responsabilité qui sera assumée par l'État belge — mais aussi par la Région flamande.

Lieux de refuge à l'étranger

Si un incident qui a lieu dans le pas de Calais risque de menacer à la fois le Royaume-Uni et la France ou la Belgique, le gouverneur pourra prendre, en vertu de cette loi, les mesures ou les décisions nécessaires pour éviter la répétition de catastrophes comme celle du "Prestige".

Avis de l'Inspection des finances

Cet avis a été sollicité et joint au dossier.

C. Répliques

M. Bert Wollants (N-VA) comprend qu'il n'y a pas de mal à soumettre également les constructions fixes à la réglementation à l'examen. En tiendra-t-on cependant aussi compte lors de l'établissement des plans? L'intervenant accorde beaucoup d'importance à la répartition correcte des compétences entre l'État fédéral et la Région flamande.

M. Gerald Kindermans (CD&V) se demande pourquoi l'article 6, § 2, dispose que L'État belge "peut" être rendu responsable.

D. Réponses complémentaires

Constructions fixes

Il est tenu compte lors de l'élaboration des plans de toutes les options possibles ainsi que des différentes mesures. L'énumération des mesures dans le projet de loi n'est pas exhaustive.. Les éoliennes installées en mer du Nord nécessitent un assentiment fédéral.

behoeft om verdere schade te voorkomen. Alleszins zal niets gebeuren zonder toestemming van de federale overheid en het Vlaamse Gewest.

Bevoegdheid gouverneur

De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen beschikt over de nodige manschappen en uitrustingen om de hem toegewezen bevoegdheid uit te oefenen. Uiteraard valt een eventuele zware fout buiten de aansprakelijkheid die de Belgische Staat — maar ook het Vlaamse Gewest, ieder voor wat hem betreft — op zich zal nemen.

Toevluchtsoorden buurlanden

Wanneer in het Nauw van Kales een incident plaatsheeft dat zowel het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk of België kan bedreigen, kan de gouverneur op grond van deze wet de maatregelen of beslissingen nemen die nodig zijn om de herhaling van rampen zoals die van de "Prestige" te voorkomen.

Advies inspectie van financiën justitie

Dit advies is gevraagd en toegevoegd aan het dossier.

C. Replieken

De heer Bert Wollants (N-VA) begrijpt dat het geen kwaad kan ook vaste constructies aan de voorliggende regeling te onderwerpen. Zal hier echter ook rekening mee gehouden worden bij het opstellen van de plannen? De spreker hecht veel belang aan de correcte bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest.

De heer Gerald Kindermans (CD&V) vraagt zich af waarom artikel 6, § 2 stelt dat de Belgische Staat aansprakelijk "kan" gesteld worden.

D. Bijkomende antwoorden

Vaste constructies

Er wordt bij het opstellen van de plannen rekening gehouden met alle mogelijke opties en verschillende maatregelen. De opsomming van de maatregelen in het wetsontwerp is niet exhaustief. Windmolens in de Noordzee behoeven een federale toestemming.

Art. 6, § 2

Le département Budget a insisté pour que la responsabilité soit correctement formulée. D'où l'utilisation du mot "peut" pour faire la distinction entre l'éventuelle responsabilité de l'État belge pour les préjudices éventuels qui résulteraient de mesures ou de décisions prises par le gouverneur de la province de Flandre occidentale et l'éventuelle responsabilité personnelle du gouverneur.

III.— DISCUSSION DES ARTICLES

Les articles 1^{er} à 9 du projet de loi n° 1363 ne donnent lieu à aucune observation.

Concernant l'article 10 — l'article relatif à l'entrée en vigueur — du projet de loi n° 1363, *M. Tanguy Veys (VB)* fait observer que la loi a un effet rétroactif, mais il souhaite néanmoins savoir quand elle sera réellement d'application, pas sur papier mais sur le terrain.

Le secrétaire d'État répond que le décret flamand en la matière est actuellement soumis pour avis au Conseil d'État, mais qu'il entrera aussi en vigueur sous peu.

Les articles 1^{er} à 3 du projet de loi n° 1364 ne donnent lieu à aucune observation.

IV.— CORRECTION DU TEXTE

Le projet de loi n° 1363 fait l'objet d'une série de corrections d'ordre linguistique, qui ont été soumises à la commission et au secrétaire d'État et approuvées par ceux-ci.

Dans le projet de loi n° 1364, l'intitulé — qui évoque de manière très générale la modification du Code judiciaire et la compétence du tribunal de première instance — a été modifié comme suit avec l'assentiment de la commission et du secrétaire d'État:

"Projet de loi modifiant l'article 569 du Code judiciaire, en ce qui concerne la compétence du tribunal de première instance en matière d'accueil des navires ayant besoin d'assistance".

V.— VOTES

Les articles 1^{er} à 10 du projet de loi n° 1363 sont adoptés successivement et sans modification à l'unanimité des voix.

Art. 6, § 2

Het departement Begroting heeft erop aangedrongen dat de aansprakelijkheid correct zou worden geformuleerd. Vandaar het gebruik van het woordje "kan" om een onderscheid te maken tussen de eventuele aansprakelijkheid van de Belgische Staat voor eventuele schade die het gevolg zou zijn van maatregelen of beslissingen van de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen en de mogelijke persoonlijke aansprakelijkheid van de gouverneur.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

De artikelen 1 tot 9 van wetsontwerp nr. 1363 geven geen aanleiding tot verdere bespreking.

Bij artikel 10 — het inwerkingtredingsartikel — van wetsontwerp nr. 1363 merkt *de heer Tanguy Veys (VB)* op dat de wet terugwerkende kracht heeft, maar wenst toch te vernemen wanneer ze echt operationeel wordt, niet op papier maar op het terrein.

De staatssecretaris antwoordt dat het Vlaams Decreet terzake voor advies naar de Raad van State is maar ook eerlang in werking zal treden.

De artikelen 1 tot 3 van wetsontwerp nr. 1364 geven geen aanleiding tot verdere bespreking.

IV. — VERBETERING VAN DE TEKST

In wetsontwerp nr. 1363 worden een aantal taalkundige verbeteringen aangebracht, die werden voorgelegd aan en goedgekeurd door de commissie en de staatssecretaris.

In wetsontwerp nr. 1364 wordt het opschrift — dat het vrij algemeen heeft over de wijziging van het Gerechtelijk Wetboek en de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg — met goedkeuring van de commissie en de staatssecretaris als volgt gewijzigd:

"Wetsontwerp tot wijziging van artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek, betreffende de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg inzake de opvang van schepen die bijstand behoeven".

V. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 10 van wetsontwerp nr. 1363 worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Les articles 1^{er} à 3 du projet de loi n° 1364 sont adoptés successivement et sans modification à l'unanimité des voix.

Les deux projets de loi sont adoptés successivement, dans leur intégralité et sans modification, à l'unanimité des voix.

Le rapporteur,

Bert WOLLANTS

La présidente,

Maggie DE BLOCK

De artikelen 1 tot 3 van wetsontwerp nr. 1364 worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Beide wetsontwerpen worden achtereenvolgens in hun geheel ongewijzigd eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Bert WOLLANTS

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK