

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 novembre 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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Christophe BASTIN**

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif de M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre	3
II. Discussion	5
III. Votes	6

Documents précédents:

Doc 53 **1799/ (2011/2012):**
001: Projet de loi.

Doc 53 **1800/ (2011/2012):**
001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 november 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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Christophe BASTIN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de heer Etienne Schoupe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	3
II. Bespreking	5
III. Stemmingen	6

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1799/ (2011/2012):**
001: Wetsontwerp.

Doc 53 **1800/ (2011/2012):**
001: Wetsontwerp.

3212

**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, Katrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	David Geerts
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
Karin Temmerman, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

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

<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)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes:</i> 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	<i>Bestellingen:</i> 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 la loi au cours de sa réunion du 22 novembre 2011.

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

En 1999, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté des lignes directrices destinées aux propriétaires de navires en ce qui concerne l'assurance de leur responsabilité civile liée à l'exploitation de navires de mer.

Ces lignes directrices forment un cadre international de bonnes pratiques qui garantissent une indemnisation adéquate pour les créances maritimes à l'encontre des propriétaires de navires.

Les directives tiennent compte des spécificités du secteur de l'assurance maritime et de la responsabilité des propriétaires de navires, telle qu'elle est régie par des conventions internationales.

Sur le marché de l'assurance de la responsabilité civile des propriétaires de navires, l'assurance proposée par les membres du Groupe international des P&I Clubs ("*Protection and Indemnity Clubs*") constitue la norme. Il s'agit d'associations d'assurance mutuelles internationales, qui se sont groupées à leur tour par un contrat de partage et de réassurance collective. Ces Clubs P&I assurent plus de 90 % de la flotte mondiale, exprimée en tonnage.

Au niveau mondial, la responsabilité des propriétaires de navires est réglementée par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Sur la base des règles contenues dans les directives précitées de l'OMI, l'Union européenne a adopté, en 2009, la directive 2009/20/CE visant à rendre l'assurance du propriétaire du navire contre les créances maritimes obligatoire pour les navires battant pavillon d'un État membre de l'UE et aussi pour les autres navires qui s'arrêtent dans un port d'un État membre de l'UE. La directive y associe l'inspection des documents d'assurance dans les ports des États membres de l'UE et la possibilité d'expulser un navire non assuré des "eaux européennes". Enfin, la directive charge les États membres de l'Union européenne de prévoir des sanctions et de prendre toutes les mesures pour les appliquer.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft beide wetsontwerpen besproken tijdens haar vergadering van 22 november 2011.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE HEER ETIENNE SCHOUPE,
STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT,
TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER**

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft in 1999 richtsnoeren aangenomen voor scheepseigenaren over de verzekering van hun burgerlijke aansprakelijkheid verbonden met de exploitatie van zeeschepen.

Die richtsnoeren vormen een internationaal kader van goede gebruiken die ervoor zorgen dat er een passende schadevergoeding is voor maritieme vorderingen tegen de scheepseigenaren.

De richtsnoeren houden rekening met de eigen kenmerken van de sector van de maritieme verzekering en van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars zoals die geregeld wordt door internationale verdragen.

De standaard in de markt van de verzekering van burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaren is de verzekering die wordt aangeboden door de leden van Internationale Groep van P&I Clubs ("*Protection and Indemnity Clubs*"). Dat zijn internationale onderlinge verzekeringsmaatschappijen die zich op hun beurt verenigd hebben met een gezamenlijke pooling- en herverzekeringsovereenkomst. Meer dan 90 procent van de wereldvloot, in tonnenmaat uitgedrukt, is verzekerd bij deze P&I clubs.

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaren wordt op internationaal vlak geregeld door het Verdrag van 1976 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen.

In 2009 heeft de Europese Unie op basis van de regeling in de voormelde richtsnoeren van de IMO, Richtlijn 2009/20/EG aangenomen om de verzekering van de scheepseigenaar tegen maritieme vorderingen verplicht te maken voor schepen die de vlag voeren van een lidstaat van de Europese Unie en ook voor andere schepen die een haven van een lidstaat van de EU aandoen. De richtlijn koppelt daaraan de inspectie van de verzekeringsdocumenten in de havens van de lidstaten van de EU en de mogelijkheid om een niet verzekerd schip uit te wijzen uit de "Europese wateren". Tenslotte draagt de richtlijn de lidstaten van de Europese Unie op om in sancties te voorzien en alle nodige maatregelen nemen om ze toe te passen.

L'obligation d'avoir une assurance doit permettre d'offrir une meilleure protection aux victimes de dégâts. Cette obligation devrait également contribuer au bannissement des navires qui ne répondent pas aux normes (par le biais du rôle de l'assureur lors de l'évaluation du risque que représente un navire dangereux), et devrait faciliter le rétablissement de la concurrence entre les exploitants. Les dégâts dus à la pollution causée par le mazout et par d'autres matières dangereuses et nocives transportées comme cargo, les frais pour l'enlèvement des épaves et le préjudice subi par les passagers des navires ne tombent pas dans le champ d'application de la Directive. La responsabilité et l'assurance obligatoire pour de tels dégâts sont réglées par des Traités internationaux spécifiques de l'OMI.

La Directive doit être transposée d'urgence avant le 1^{er} janvier 2012. Si la Belgique ne parvient pas à la transposer à temps, elle risque une procédure d'infraction de la Commission européenne, et une condamnation par la Cour de Justice pour violation du droit de l'Union européenne. Depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne de 2007, la Cour de Justice peut, à la demande de la Commission européenne, imposer dans un tel cas une amende et une astreinte à un État membre de l'Union européenne, et ce déjà à partir de la première condamnation. La Commission européenne a fait savoir qu'elle fera en principe appel à cette possibilité pour toutes les matières relatives à une transposition tardive d'une directive. Les présents projets transposent en droit belge la Directive 2009/20/CE concernant l'assurance des propriétaires de navires contre les créances maritimes.

Les présents projets comprennent en outre un nombre de dispositions complémentaires utiles pour la supervision du respect de la Directive par les navires. Ainsi, à côté du mandat d'extradition, une possibilité est aussi prévue de retenir un navire dans un port belge aussi longtemps qu'il n'est pas assuré. En outre, il est prévu que la charge de la preuve de la conformité de l'assurance avec les exigences de la Directive incombe au propriétaire du navire. Cette disposition permet à l'autorité de prendre immédiatement des mesures si l'assurance d'un navire ne répond manifestement pas aux prescriptions.

Les dispositions relatives à la surveillance 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 est principalement exercée dans le cadre de la surveillance actuelle des prescriptions en matière de sécurité pour les navires belges et les navires étrangers ancrés dans

Dank zij de verzekeringsplicht moeten de slachtoffers van schade beter kunnen worden beschermd. Die verplichting zou er ook moeten toe bijdragen dat schepen worden geweerd die niet aan de normen beantwoorden (via de rol van de verzekeraar bij de evaluatie van het risico dat een gevaarlijk schip inhoudt) en zou het herstel van de concurrentie tussen de exploitanten moeten vergemakkelijken. De door stookolievervuiling en door andere als lading getransporteerde gevaarlijke en schadelijke stoffen veroorzaakte schade, de kosten voor het bergen van de scheepswrakken en de door de scheepspassagiers geleden schade vallen niet onder de toepassings sfeer van de richtlijn. De aansprakelijkheid en de verplichte verzekering voor dergelijke schade worden geregeld bij specifieke internationale Verdragen van de IMO.

De richtlijn moet dringend worden omgezet vóór 1 januari 2012. Mocht België er niet tijdig in slagen dat te doen, dan hangt ons land een door de Commissie ingeleide inbreukprocedure en een veroordeling door het Hof van Justitie wegens schending van het Verdrag van Lissabon boven het hoofd. Sinds de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon van 2007 mag het Hof van Justitie, op vordering van de Commissie, in zo'n geval een EU-lidstaat een geldboete en een dwangsom opleggen, en wel al vanaf de eerste veroordeling. De Europese Commissie heeft laten weten dat ze principieel van die mogelijkheid gebruik zal maken voor alles wat betrekking heeft op een laattijdige omzetting van een richtlijn. Deze wetsontwerpen zetten Richtlijn 2009/20/EG betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen om in Belgisch recht.

Ze bevatten bovendien een aantal aanvullende maatregelen die nuttig zijn voor het toezicht op de inachtneming van de richtlijn door de schepen. Niet alleen komt er een uitleveringsbevel, er wordt ook voorzien in de mogelijkheid om een schip aan de ketting te leggen in een Belgische haven zolang het niet verzekerd is. Daarenboven wordt bepaald dat de bewijslast dat de verzekering overeenkomt met de vereisten van de richtlijn bij de scheepseigenaar wordt gelegd. Dank zij die maatregel kan de overheid dadelijk maatregelen treffen indien de verzekering van een schip kennelijk niet aan de voorschriften voldoet.

De toezichtsbepalingen volgen het model van 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 zal hoofdzakelijk uitgeoefend worden in het kader van het bestaand toezicht op de veiligheidsvoorschriften voor Belgische schepen en vreemde schepen in Belgische havens door de scheepvaartinspecteurs van het

des ports belges par les inspecteurs de la navigation de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports. Cette surveillance ne nécessite pas des dépenses supplémentaires ou des moyens en personnel autres que ceux figurant dans les plans de personnel de la Direction générale Transport maritime.

Les sanctions prises à l'encontre des propriétaires de navires non assurés correspondent à celles déjà prévues en matière d'assurance obligatoire pour les dommages par les hydrocarbures de navires pétroliers.

L'application des projets à l'examen aux navires étrangers est limitée aux navires qui entrent dans un port belge. 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. 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 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'Espace économique européen. 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: cela ne serait possible que si l'on créait un système international de notification électronique coordonnée des données.

Grâce aux projets à l'examen, la Directive 2009/20 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes est entièrement transposée.

II. — DISCUSSION

M. Jef Van den Bergh (CD&V) soutient pleinement cette transposition des règles européennes.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) approuve également les deux projets de loi. Il demande cependant quelle sera l'incidence budgétaire de cette transposition et s'il faudra des moyens humains supplémentaires pour assurer l'application effective de ces règles.

Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Er zijn daarvoor geen bijkomende uitgaven nodig of andere personeelsmiddelen dan diegene die in de personeelsplannen van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer zijn opgenomen.

De sancties voor onverzekerde scheepseigenaren komen overeen met die welke reeds voorzien zijn met betrekking tot de wettelijke verzekering voor aansprakelijkheid voor schade door olie van olietankers.

De toepassing van de voorliggende ontwerpen op vreemde schepen is beperkt tot die schepen die een Belgische haven aandoen. 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. Er bestaan echter ernstige twijfels 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 1994 inzake het recht van de zee en bijgevolg is een dergelijke maatregel niet genomen. 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 andere Lidstaat van de EU of van de Europese Economische Ruimte. De meeste van die schepen vallen ook binnen het toepassingsgebied van verschillende internationale verdragen die ook een verplichte verzekering in hun bepalingen hebben opgenomen. Ten slotte 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: dit zou enkel kunnen indien er een internationaal systeem wordt ingericht voor de gecoördineerde elektronische aanmelding van gegevens.

Met de voorliggende ontwerpen wordt Richtlijn 2009/20 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen volledig omgezet.

II. — BESPREKING

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) steunt ten volle deze omzetting van de Europese regels.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) hecht ook zijn goedkeuring aan beide wetsontwerpen. Wel wenst hij te vernemen wat de budgettaire impact van deze omzetting zal zijn en of er bijkomend menselijke middelen nodig zijn voor de handhaving van deze regels.

Mme Maggie De Block (Open Vld) observe que l'assurance libre est aujourd'hui rendue obligatoire. Cela signifie-t-il qu'il y a des navires battant pavillon belge qui naviguent sans assurance?

Le secrétaire d'État indique que le fait de rendre obligatoire une assurance pour des navires qui étaient déjà pour la plupart assurés volontairement est un atout supplémentaire pour la navigation. L'application effective de ces règles ne nécessitera pas de moyens financiers ou humains supplémentaires. Ce n'était pas les navires battant pavillon belge qui posaient problème. Ils étaient de toute façon assurés volontairement.

III. — VOTES

A. *Projet de loi n° 1799*

Les articles 1^{er} à 9 ainsi que l'ensemble du projet de loi sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

La commission a approuvé quelques corrections d'ordre légistique.

B. *Projet de loi n° 1800*

Les articles 1^{er} et 2 ainsi que l'ensemble du projet de loi sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

Le rapporteur,

Christophe BASTIN

La présidente,

Maggie DE BLOCK

Mevrouw Maggie De Block (Open Vld) merkt op dat vrijwillige verzekering thans verplicht wordt gemaakt. Betekent dit dat er schepen onder Belgische vlag zonder verzekering vaarden?

De staatssecretaris stelt dat het verplicht maken van een verzekering voor vaartuigen die reeds grotendeels vrijwillig verzekerd waren een bijkomende troef voor de scheepvaart betekent. Er zullen geen extra middelen — financiële noch menselijke — nodig zijn voor de handhaving. De schepen onder Belgische vlag waren niet het probleem. Zij waren sowieso vrijwillig verzekerd.

III. — STEMMINGEN

A. *Wetsontwerp nr. 1799*

De artikelen 1 tot 9 alsook het wetsontwerp in zijn geheel werden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

De commissie heeft ingestemd met enkele wetgevingstechnische verbeteringen.

B. *Wetsontwerp nr. 1800*

De artikelen 1 en 2 alsook het wetsontwerp in zijn geheel werden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Christophe BASTIN

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK