

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 mars 2022

PROJET DE LOI

**relatif à l'implémentation
de la Convention HNS 2010 et
modifiant le Code belge de
la Navigation et
le Code judiciaire**

SOMMAIRE

Pages

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	23
Analyse d'impact	39
Avis du Conseil d'État	51
Projet de loi	59
Coordination des articles	78

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 maart 2022

WETSONTWERP

**betreffende de implementatie
van het HNS-Verdrag 2010 en
ter wijziging van de Belgisch
Scheepvaartwetboek en
het Gerechtelijk Wetboek**

INHOUD

Blz.

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	23
Impactanalyse	45
Advies van de Raad van State	51
Wetsontwerp	59
Coördinatie van de artikelen	106

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 16 mars 2022.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 16 mars 2022.

De regering heeft dit wetsontwerp op 16 maart 2022 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 16 maart 2022 door de Kamer ontvangen.

N-VA:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS:	Parti Socialiste
VB:	Vlaams Belang
MR:	Mouvement Réformateur
CD&V:	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB:	Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld:	Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit:	Vooruit
Les Engagés:	Les Engagés
DéFI:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH:	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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 (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

Le projet de loi concerne l'implémentation de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ("la Convention HNS 2010").

La Convention HNS 2010 a pour objectif d'offrir une indemnisation convenable, prompte et efficace aux personnes, aux biens en cas de perte ou de dommages et à l'environnement survenus lors du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. Ce cadre vient compléter le régime actuel d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Actuellement, aucune couverture n'existe pour certains types de dommages causés par certaines substances, c'est donc le but de ce projet de loi que d'y remédier.

Le propriétaire du navire est objectivement responsable de la perte ou des dommages à concurrence d'un certain montant, lequel est couvert par l'assurance obligatoire qu'il doit souscrire (premier niveau). Un Fonds d'indemnisation (le Fonds HNS) fournit une indemnisation supplémentaire quand les victimes n'ont pas obtenu une réparation intégrale du propriétaire du navire ou de son assureur (deuxième niveau).

La Convention HNS 2010 met en place concrètement le principe du "pollueur-payeur", puisqu'elle fait peser la responsabilité des dommages entrant dans le champ d'application de la Convention sur le propriétaire du navire, d'une part, et sur le secteur des substances nocives et potentiellement dangereuses, d'autre part.

Le propriétaire d'un navire transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses doit être adéquatement assuré en cas d'incident. La Convention HNS 2010 impose au propriétaire de navire de fournir la preuve que le navire est couvert par une assurance lorsqu'il entre dans un port d'un État Partie à la Convention en présentant un certificat.

Le projet de loi permet la transposition de ce cadre juridique international en droit belge, notamment en fixant des sanctions adéquates pour garantir le respect des nouvelles obligations découlant de ce traité, en prévoyant une délégation au Roi pour définir les modalités des déclarations et de perception des contributions au Fonds HNS et en assurant la cohérence avec les autres transpositions des traités internationaux concernant la responsabilité et la compensation des accidents maritimes.

SAMENVATTING

Het wetsontwerp betreft de uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 2010 ("het HNS-Verdrag 2010").

Doel van het HNS-Verdrag 2010 is te zorgen voor een passende, snelle en doeltreffende schadeloosstelling van personen, van goederen in geval van verlies of schade en van het milieu in geval van schade ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee. Dit kader vervolledigt de bestaande regeling voor de vergoeding van schade door olieverontreiniging.

Momenteel is er geen dekking voor bepaalde soorten schade die door bepaalde stoffen worden veroorzaakt, dus dit wetsvoorstel is bedoeld om dat te verhelpen.

De scheepseigenaar is objectief aansprakelijk voor het verlies of de schade ten belope van een bepaald bedrag, dat wordt gedekt door de verplichte verzekering die hij moet afsluiten (eerste niveau). Het Compensatiefonds ("het HNS-Fonds") biedt een aanvullende schadevergoeding wanneer slachtoffers geen volledige vergoeding hebben ontvangen van de scheepseigenaar of diens verzekeraar (tweede niveau).

Het HNS-Verdrag 2010 geeft in de praktijk uitvoering aan het beginsel "de vervuiler betaalt" door de aansprakelijkheid voor schade die binnen het toepassingsgebied van het Verdrag valt, enerzijds bij de scheepseigenaar en anderzijds bij de HNS-industrie te leggen.

De eigenaar van een schip dat gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert, moet afdoende verzekerd zijn voor het geval zich een incident voordoet. Het HNS-Verdrag 2010 vereist dat de scheepseigenaar bij het binnenlopen van een haven van een Staat die Partij is bij het Verdrag, door overlegging van een certificaat het bewijs levert van verzekeringsdekking.

Het wetsontwerp voorziet in de uitvoering van dit internationale rechtskader in Belgisch recht, met name door adequate sancties vast te stellen om de naleving te garanderen van de nieuwe verplichtingen die uit dit verdrag voortvloeien, door te voorzien in een delegatie aan de Koning om de modaliteiten van de aangiften en de inning van de bijdragen aan het HNS-Fonds vast te stellen, en door te zorgen voor samenhang met andere omzettingen van internationale verdragen betreffende de aansprakelijkheid voor en de vergoeding van schade ten gevolge van ongevallen op zee.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

1. Les objectifs du projet

Le projet vise l'implémentation en droit belge de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ("la Convention HNS 2010"), qui a été adoptée par une conférence internationale organisée par l'Organisation maritime internationale ("OMI") à Londres le 30 avril 2010.

2. La Convention

A. *Note préalable*

La Convention HNS 2010 a été adoptée dans sa version actuelle par une conférence internationale organisée par l'OMI à Londres le 30 avril 2010. Il s'agit d'un Protocole amendant la première version de la Convention, initialement adoptée par une conférence internationale organisée par l'OMI à Londres en mai 1996. Cette première version n'est jamais entrée en vigueur.

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 a été modifiée par le Protocole de Londres de 2010 à 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 (le Protocole de 2010), visant à répondre à certains problèmes pratiques qui avaient empêché de nombreux États de ratifier la Convention initiale. Ces problèmes concernaient notamment la lourde charge administrative qu'impliquait la Convention HNS de 1996.

Ni la Convention de 1996, ni le Protocole de 2010 ne sont entrés en vigueur à ce jour, puisque les exigences minimales en matière de ratification n'ont pas encore été satisfaites.

Un texte consolidant la Convention HNS de 1996 et le Protocole de 2010 a été élaboré par le secrétariat de l'OMI et approuvé par le Comité juridique de l'OMI lors de sa 98^e session ("la Convention HNS 2010").

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE VAN TOELICHTING

1. Het doel van het ontwerp

Met het ontwerp beoogt men de implementatie in Belgisch recht van het Internationaal Verdrag van 2010 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen ("het HNS-Verdrag 2010"), dat werd aangenomen tijdens een internationale conferentie die op 30 april 2010 door de Internationale Maritieme Organisatie ("IMO") te Londen werd georganiseerd.

2. Het Verdrag

A. *Voorafgaande uiteenzetting*

Het HNS-Verdrag 2010 is in zijn huidige versie aangenomen tijdens een door de IMO georganiseerde internationale conferentie te Londen op 30 april 2010. Het gaat om een Protocol tot wijziging van de eerste versie van het Verdrag, dat aanvankelijk was aangenomen tijdens een in mei 1996 door de IMO te Londen georganiseerde internationale conferentie. Deze eerste versie is nooit in werking getreden.

Het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen is gewijzigd bij het Protocol van Londen van 2010 bij het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (het Protocol van 2010), dat bedoeld was om een aantal praktische problemen aan te pakken die veel Staten ervan hadden weerhouden het oorspronkelijke verdrag te bekrachtigen. Deze problemen betroffen met name de zware administratieve last die het HNS-Verdrag van 1996 met zich meebracht.

Noch het Verdrag van 1996, noch het Protocol van 2010 zijn tot dusver in werking getreden, aangezien nog niet is voldaan aan de minimumvereisten voor bekrachtiging.

Het Secretariaat van de IMO heeft een tekst opgesteld die het HNS-Verdrag van 1996 en het Protocol van 2010 consolideert ("het HNS-Verdrag 2010"), en de Juridische Commissie van de IMO heeft die tekst tijdens haar 98ste zitting goedgekeurd.

La Convention HNS 2010 a pour objectif d'offrir une indemnisation convenable, prompte et efficace aux personnes, aux biens en cas de perte ou de dommages et à l'environnement survenus lors du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

La Convention HNS 2010 établit un régime qui s'inspire largement du régime actuel d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC 1992) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention FUND 1992).

L'Union européenne ne peut devenir partie à la Convention HNS 2010, étant donné que le texte ne prévoit pas de clause relative aux organisations d'intégration économique régionale (OIER). Néanmoins, la Convention HNS 2010 revêt une importance particulière pour les intérêts de l'Union et de ses États membres, dans la mesure où elle prévoit l'amélioration de la protection des victimes de dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, y compris lorsqu'il s'agit de dommages environnementaux, en accord avec la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer. Par ailleurs, l'Union a une compétence exclusive en ce qui concerne les articles 38, 39 et 40 de la Convention HNS de 2010, dans la mesure où cette convention affecte les règles établies dans le règlement (UE) n° 1215/2012.

Il en découle que les États membres ne sont pas habilités à décider de façon autonome de la signature et de la ratification de la Convention HNS 2010. Conformément à l'article 2, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient par conséquent que le Conseil autorise les États membres à signer et ratifier la Convention ou à y adhérer dans l'intérêt de l'Union.

Avec la Décision 2017/769 du 25 avril 2017, le Conseil a autorisé les États membres à signer ou ratifier le Protocole, ou à y adhérer, à l'exception des aspects ayant trait à la coopération judiciaire en matière civile.

Avec la Décision 2017/770 du 25 avril 2017, le Conseil a autorisé les États membres à signer ou ratifier le Protocole, ou à y adhérer, pour ce qui concerne les aspects ayant trait à la coopération judiciaire en matière civile. Une déclaration spécifique est annexée à cette Décision.

Doel van het HNS-Verdrag 2010 is te zorgen voor een passende, snelle en doeltreffende schadeloosstelling van personen, van goederen in geval van verlies of schade en van het milieu in geval van schade ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee.

Het HNS-Verdrag 2010 voorziet in een regeling die grotendeels gebaseerd is op de bestaande regeling voor de vergoeding van schade door olieverontreiniging van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC-Verdrag 1992) en het Internationaal Verdrag van 1992 betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (FUND-Verdrag 1992).

De Europese Unie kan geen partij worden bij het HNS-Verdrag 2010, omdat de tekst geen clausule bevat over organisaties voor regionale economische integratie (OREI). Het HNS-Verdrag 2010 is echter bijzonder belangrijk voor de belangen van de Unie en haar lidstaten, aangezien het een betere bescherming biedt voor de slachtoffers van schade in verband met het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee, ook in de context van milieuschade, overeenkomstig het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee. Voorts beschikt de Unie over de exclusieve bevoegdheid met betrekking tot de artikelen 38, 39 en 40 van het HNS-Verdrag 2010, voor zover dit verdrag van invloed is op de in Verordening (EU) nr. 1215/2012 vastgestelde regels.

Hieruit volgt dat de lidstaten niet gemachtigd zijn autonoom te beslissen over de ondertekening en bekrachtiging van het HNS-Verdrag 2010. Overeenkomstig artikel 2, paragraaf 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie dient de Raad de lidstaten derhalve te machtigen om het Verdrag te ondertekenen en te bekrachtigen of er in het belang van de Unie tot toe te treden.

Bij Besluit 2017/769 van 25 april 2017 heeft de Raad de lidstaten gemachtigd het Protocol te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden, met uitzondering van de aspecten die verband houden met justitiële samenwerking in burgerlijke zaken.

Bij Besluit 2017/770 van 25 april 2017 heeft de Raad de lidstaten gemachtigd het Protocol te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden voor wat betreft aspecten die verband houden met justitiële samenwerking in burgerlijke zaken. Een specifieke verklaring is bij dit Besluit gevoegd.

Compte tenu du caractère international du régime applicable au régime HNS, il est dans l'intérêt de la sécurité maritime, de l'environnement et d'une concurrence loyale que la Convention HNS 2010 soit ratifiée par un plus grand nombre d'États membres, ou que lesdits États membres adhèrent à la Convention HNS 2010, afin de garantir l'entrée en vigueur de celle-ci.

Il convient que les États membres, lors de la signature de la Convention HNS 2010 et du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, publient une déclaration indiquant que les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction de d'un État membre de l'Union européenne à l'exception du Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément aux règles de l'Union européenne pertinentes en la matière. Cela fait référence au Règlement 1215/2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. La déclaration prévoit également l'application des règles ad hoc en ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des décisions danoises, ainsi que les décisions d'État Parties à la Convention de Lugano sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007.

La Convention HNS 2010 n'exclut pas que les parties émettent des réserves ou fassent des déclarations.

B. Le contenu de la Convention

Le régime établi par la Convention HNS 2010 s'inspire largement du régime actuel d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires qu'ont établi la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC 1992) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention FUND 1992). Ce régime couvre les dommages dus à la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures persistants en provenance de navires.

La Convention CLC 1992 et la Convention FUND 1992 ont été ratifiées par la Belgique par deux lois datées du 10 août 1998. Ces deux Conventions ont également été transposées dans le Code belge de la Navigation. Le présent projet de loi prévoit la transposition de la Convention HNS 2010 sur le modèle de la transposition des Conventions CLC 1992 et FUND 1992.

Gelet op het internationale karakter van de HNS-regeling is het in het belang van de maritieme veiligheid, het milieu en de eerlijke concurrentie dat het HNS-Verdrag 2010 door een groter aantal lidstaten wordt bekrachtigd, of dat die lidstaten tot het HNS-Verdrag 2010 toetreden, zodat het in werking kan treden.

De lidstaten dienen bij de ondertekening van het HNS-Verdrag 2010 en de neerlegging van hun akten van bekrachtiging of toetreding een verklaring af te leggen dat beslissingen over aangelegenheden die onder het Verdrag, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2010, vallen, wanneer zij worden gegeven door een rechtbank van een lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, in België worden erkend en ten uitvoer gelegd in overeenstemming met de desbetreffende voorschriften van de Europese Unie. Dit verwijst naar Verordening 1215/2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken. De verklaring voorziet tevens in de toepassing van de ad-hocregels inzake de erkenning en tenuitvoerlegging van Deense beslissingen, alsmede van beslissingen van Staten die Partij zijn bij het Verdrag van Lugano betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken van 30 oktober 2007.

Het HNS-Verdrag 2010 sluit niet uit dat partijen voorbehouden maken of verklaringen afleggen.

B. De inhoud van het Verdrag

De bij het HNS-Verdrag 2010 ingestelde regeling is grotendeels gebaseerd op de bestaande regeling voor vergoeding van door schepen veroorzaakte schade door verontreiniging met olie en is vastgesteld bij het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC-Verdrag 1992) en het Internationaal Verdrag van 1992 betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (FUND-Verdrag 1992). Deze regeling dekt schade door verontreiniging ten gevolge van aanhoudende olielozingen door schepen.

Het CLC-Verdrag 1992 en het FUND-Verdrag 1992 werden door België bekrachtigd bij twee wetten van 10 augustus 1998. Deze twee verdragen zijn ook omgezet in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit ontwerp van wet voorziet in de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 naar het voorbeeld van de implementatie van het CLC-Verdrag 1992 en het FUND-Verdrag 1992.

Champ d'application: La Convention HNS 2010 s'applique à tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses sur le territoire ou dans la mer territoriale d'un État Partie à la Convention. Elle s'applique aussi aux dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive ou une zone équivalente d'un État Partie et aux dommages (autres que par pollution) survenus à l'extérieur du territoire ou de la mer territoriale de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance nocive et potentiellement dangereuse transportée à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie ou à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État Partie. Le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire les mesures destinées à prévenir ou limiter les dommages, où qu'elles soient prises, est également couvert.

La Convention HNS 2010 s'applique en cas d'événement lié au transport par mer de substances à bord de tout bâtiment de mer, de quelque type que ce soit. Par "substance", on entend "substances nocives et potentiellement dangereuses", ou en anglais "*hazardous and noxious substances*", abrégées "HNS". Les substances visées sont très nombreuses et variées.

Exemptions: La Convention HNS 2010 permet à une administration d'exempter les navires de guerre et autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État. La Convention accepte qu'un État exclue du champ d'application les navires qui ont une jauge brute ne dépassant pas 200 et qui transportent des substances uniquement en colis pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de cet État.

La Belgique a fait le choix d'exempter les navires militaires, les navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial lors de la période considérée. Ces exemptions sont également d'application aux Pays-Bas et en Allemagne.

Fonctionnement du régime de responsabilité et d'indemnisation mis en place par la Convention HNS 2010: Le propriétaire du navire est objectivement responsable de la perte ou des dommages à concurrence d'un certain montant, lequel est couvert par l'assurance obligatoire qu'il doit souscrire (premier niveau). Le Fonds d'indemnisation ("le Fonds HNS") fournit une indemnisation supplémentaire quand le dommage dépasse la limite de la responsabilité du propriétaire du navire (deuxième niveau). Le Fonds HNS sera financé par les compagnies et autres entités qui reçoivent, dans un État membre,

Toepassingsgebied: Het HNS-Verdrag 2010 is van toepassing op alle schade die wordt veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen op het grondgebied of in de territoriale zee van een Staat die Partij is bij het Verdrag. Het verdrag is ook van toepassing op schade door verontreiniging die zich voordoet in de exclusieve economische zone of een daarmee gelijk te stellen gebied van een Staat die Partij is en op schade (andere dan schade door verontreiniging) die zich voordoet buiten het grondgebied of de territoriale zee van elke Staat, indien deze schade werd veroorzaakt door een gevaarlijke en schadelijke stof aan boord van een schip dat geregistreerd is in een Staat die Partij is of aan boord van een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is. De kosten van vrijwaringsmaatregelen, namelijk maatregelen ter voorkoming of beperking van schade, waar ook genomen, zijn eveneens gedekt.

Het HNS-Verdrag 2010 is van toepassing bij een incident met betrekking tot het vervoer van stoffen over zee aan boord van een zeeschip van welk type ook. Onder "stoffen" verstaat men "gevaarlijke en schadelijke stoffen" of in het Engels "*hazardous and noxious substances*" afgekort "HNS". De bedoelde stoffen zijn zeer talrijk en gevarieerd.

Vrijstellingen: Op grond van het HNS-Verdrag 2010 kan een overheid vrijstelling verlenen aan oorlogsschepen en andere vaartuigen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die op het betrokken tijdstip uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële staatsdienst. In het Verdrag wordt aanvaard dat een Staat schepen met een brutotonnage van ten hoogste 200 ton die uitsluitend stoffen in verpakte vorm vervoeren op reizen tussen de havens of inrichtingen van die Staat, van het toepassingsgebied kan uitsluiten.

België heeft ervoor gekozen militaire schepen, hulpoorlogsschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die in de betrokken periode voor een niet-commerciële openbare dienst worden ingezet, vrij te stellen. Deze vrijstellingen gelden ook in Nederland en Duitsland.

Werking van de aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling die bij het HNS-Verdrag 2010 is ingesteld: De scheepseigenaar is objectief aansprakelijk voor het verlies of de schade ten belope van een bepaald bedrag, dat wordt gedekt door de verplichte verzekering die hij moet afsluiten (eerste niveau). Het Compensatiefonds ("het HNS-Fonds") biedt een aanvullende schadevergoeding wanneer slachtoffers geen volledige vergoeding hebben ontvangen van de scheepseigenaar of diens verzekeraar (tweede niveau). Het HNS-Fonds zal worden gefinancierd door bedrijven en andere entiteiten die in

des quantités de substances ayant été transportées par mer qui dépassent les seuils fixés par la Convention.

Assurance obligatoire et certificats: Le propriétaire d'un navire transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses doit être adéquatement assuré en cas d'incident. La Convention HNS 2010 impose au propriétaire de navire de fournir la preuve que le navire est couvert par une assurance lorsqu'il entre dans un port d'un État Partie à la Convention en présentant un certificat. Ce certificat, en ce qui concerne les navires belges, est inclut dans la redevance annuelle pour les certificats relatifs aux navires de mer (arrêté royal du 21 septembre 2020 fixant les redevances concernant la navigation, article 3.1, § 1^{er}). L'ajout de ce nouveau certificat n'implique donc pas de recettes plus élevées pour l'État en ce qui concerne les navires battant pavillon belge.

La Convention HNS 2010 prévoit également qu'un État Partie peut délivrer des certificats pour des navires qui ne battent pas son pavillon et qui entrent dans des ports d'États Parties à la Convention HNS 2010. Dans ce cas, les redevances sont fixées par l'article 3.9 de l'arrêté royal du 21 septembre 2020 fixant les redevances concernant la navigation (150 euros par certificat). On estime à 50 certificats délivrés par an lors des cinq premières années de la mise en place de ces nouveaux certificats, avec une diminution de ce chiffre par la suite, vu le nombre plus important d'États signataires de la Convention HNS 2010.

Établissement d'un Fonds HNS: La Convention HNS 2010 établit le Fonds HNS qui vient compléter l'intervention financière dans la prévention ou la réparation des dommages, si l'intervention du propriétaire n'est pas suffisante. Le Fonds HNS est structuré comme le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), établi par la Convention FUND 1992.

Le Fonds HNS est organisé en quatre comptes (Hydrocarbures, gaz naturels liquéfiés, gaz de pétrole liquéfiés et un compte général pour les matières solides en vrac et toutes les autres substances). Chaque compte servira à indemniser les dommages causés par les substances donnant lieu à contribution au titre dudit compte, c'est-à-dire qu'entre les comptes, il n'y aura pas d'interfinancement.

Contributions au Fonds HNS: Le Fonds HNS est financé par des contributions payées par des réceptionnaires de substances nocives et potentiellement dangereuses. Ces contributions sont proportionnelles aux quantités reçues

een lidstaat hoeveelheden stoffen ontvangen die over zee zijn vervoerd boven de in het Verdrag vastgelegde drempelwaarden.

Verplichte verzekeringen en certificaten: De eigenaar van een schip dat gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert, moet afdoende verzekerd zijn voor het geval zich een incident voordoet. Het HNS-Verdrag 2010 vereist dat de scheepseigenaar bij het binnenlopen van een haven van een Staat die Partij is bij het Verdrag, door overlegging van een certificaat het bewijs levert van verzekeringsdekking. Dit certificaat is, wat Belgische schepen betreft, inbegrepen in de jaarlijkse retributie voor certificaten betreffende zeeschepen (koninklijk besluit van 21 september 2020 tot vaststelling van de retributies inzake scheepvaart, artikel 3.1, § 1). De toevoeging van dit nieuwe certificaat betekent dus geen hogere inkomsten voor de Staat wat betreft schepen die onder Belgische vlag varen.

Het HNS-Verdrag 2010 bepaalt tevens dat een Staat die Partij is certificaten kan afgeven voor schepen die niet zijn vlag voeren en in havens aanlopen van Staten die Partij zijn bij het HNS-Verdrag 2010. In dit geval zijn de retributies vastgesteld bij artikel 3.9 van het koninklijk besluit van 21 september 2020 tot vaststelling van de retributies inzake scheepvaart (euro 150 per certificaat). Naar schatting zullen gedurende de eerste vijf jaar van de invoering van deze nieuwe certificaten 50 certificaten per jaar worden afgegeven, met een daling van dit aantal daarna, gelet op het grotere aantal ondertekenende Staten van het HNS-Verdrag 2010.

Oprichting van een HNS-Fonds: Het HNS-Verdrag 2010 voorziet in de oprichting van het HNS-Fonds, dat een aanvulling vormt op de financiële tussenkomst ter voorkoming of herstel van schade, indien de tussenkomst van de eigenaar ontoereikend is. Het HNS-Fonds heeft dezelfde structuur als het Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (IOPC-Fonds), dat is ingesteld bij het FUND-Verdrag 1992.

Het HNS-Fonds is onderverdeeld in vier rekeningen (Olie, vloeibaar aardgas, vloeibaar petroleumgas en een algemene rekening voor vaste stoffen in bulk en alle andere stoffen). Elke rekening zal worden gebruikt om de schade te vergoeden die is veroorzaakt door bijdragende stoffen ten laste van die rekening, dit betekent dat er geen kruissubsidiëring tussen de rekeningen zal zijn.

Bijdragen aan het HNS-Fonds: Het HNS-Fonds wordt gefinancierd uit bijdragen die worden betaald door ontvangers van gevaarlijke en schadelijke stoffen. Deze bijdragen staan in verhouding tot de door een ontvanger in een

par un réceptionnaire au cours d'une année civile donnée, lorsque les quantités excèdent les seuils fixés par la Convention HNS 2010. Par ailleurs, les contributions ne sont réclamées qu'à la survenance d'un incident, et lors de l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010 pour couvrir les frais de mise en place du Fonds HNS.

Afin de fixer ces contributions, chaque État Partie à la Convention doit mettre en place un système de rapportage annuel. Ce système permet aux réceptionnaires de déclarer les quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses à l'État belge, qui communique ensuite ces données au Fonds HNS. L'État a également l'obligation de fixer des sanctions en cas de déclaration fautive, tardive ou absente. La Belgique a fait le choix d'appliquer des sanctions administratives dans ces cas, comme ce qui est prévu dans le cadre de l'implémentation des autres conventions internationales en Belgique.

Le Contrôle de la Navigation est désigné pour contrôler les déclarations des réceptionnaires belges de substances nocives et potentiellement dangereuses et communiquer les données relatives aux réceptionnaires au Fonds HNS dans le but du paiement des contributions.

Juridictions compétentes: la Convention HNS 2010 prévoit qu'un État Partie garantisse la compétence de ses tribunaux pour connaître des actions en réparation basées sur la Convention HNS 2010.

Le présent projet de loi modifie le Code judiciaire et prévoit la compétence du tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers, selon le lieu de survenance du dommage, pour connaître des actions en réparations basées sur la Convention HNS 2010.*2

3. La compétence des autorités par rapport aux matières réglées par la Convention

Les matières réglées par la Convention HNS 2010 relèvent exclusivement de la compétence fédérale. Le 20 mars 2008, le groupe de travail Traités mixtes a constaté le caractère exclusivement fédéral de la Convention dans sa version initiale. Lors de sa réunion du 9 juillet 2008, la Conférence interministérielle "Politique étrangère" a approuvé la décision du groupe de travail traités mixtes.

bepaald kalenderjaar ontvangen hoeveelheden, wanneer de hoeveelheden de in het HNS-Verdrag 2010 vastgelegde drempelwaarden overschrijden. Voorts worden de bijdragen enkel opgevorderd wanneer er zich een incident voordoet, en bij de inwerkingtreding van het HNS-Verdrag 2010 om de kosten van de oprichting van het HNS-Fonds te dekken.

Om deze bijdragen te kunnen bepalen, moet elke Staat die Partij is bij het Verdrag een jaarlijks verslagleggings-systeem opzetten. Via dit systeem kunnen ontvangers de hoeveelheden gevaarlijke en schadelijke stoffen aangeven bij de Belgische Staat, die deze gegevens vervolgens doorgeeft aan het HNS-Fonds. De Staat is ook verplicht de sancties vast te leggen voor foutieve, laattijdige of ontbrekende aangifte. België heeft ervoor gekozen in deze gevallen administratieve sancties toe te passen, zoals ook is bepaald bij de implementatie van andere internationale verdragen in België.

De Scheepvaartcontrole is aangesteld om de aangiften van de Belgische ontvangers van gevaarlijke en schadelijke stoffen te controleren en om de gegevens over de ontvangers aan het HNS-Fonds mee te delen met het oog op de betaling van de bijdragen.

Bevoegde rechtbanken: het HNS-Verdrag 2010 bepaalt dat een Staat die Partij is ervoor zorgt dat zijn rechtbanken bevoegd zijn om kennis te nemen van vorderingen tot schadevergoeding op grond van het HNS-Verdrag 2010.

Dit ontwerp van wet wijzigt het Gerechtelijk Wetboek en voorziet in de bevoegdheid van de ondernemingsrechtbanken te Luik, te Brussel of te Antwerpen, afhankelijk van de plaats waar de schade zich heeft voorgedaan, om kennis te nemen van vorderingen tot schadevergoeding op grond van het HNS-Verdrag 2010.

3. De bevoegdheid van de overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door het Verdrag

De aangelegenheden die worden geregeld door het HNS-Verdrag 2010 behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid. Op 20 maart 2008 heeft de werkgroep gemengde verdragen de louter federale aard van het Verdrag in zijn oorspronkelijke versie vastgelegd. Op haar vergadering van 9 juli 2008 heeft de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid de beslissing van de werkgroep gemengde verdragen goedgekeurd.

4. Déclaration lors de l'adhésion à la Convention HNS 2010

Il convient que les États membres de l'Union européenne, lors de la signature de la Convention HNS 2010 et du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, publient une déclaration indiquant que les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention HNS 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction de d'un État membre de l'Union européenne à l'exception du Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément aux règles de l'Union européenne pertinentes en la matière. Cela fait référence au Règlement 1215/2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. La déclaration prévoit également l'application des règles ad hoc en ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des décisions danoises, ainsi que les décisions d'État Parties à la Convention de Lugano sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007.

La déclaration:

Les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction des États membres de l'Union européenne, à l'exception des juridictions du Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément aux règles de l'Union européenne pertinentes en la matière.

Les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction du Royaume de Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à l'accord de 2005 entre la Communauté européenne et le Royaume de Danemark sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

Les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 2010, lorsqu'elles sont rendues par une juridiction d'un État tiers lié par la convention de Lugano sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à ladite convention.

5. L'entrée en vigueur de la Convention

La Convention HNS 2010 entrera en vigueur 18 mois après la date à laquelle le Protocole de 2010 aura été

4. Verklaring bij de toetreding tot het HNS-Verdrag 2010

De lidstaten van de Europese Unie dienen bij de ondertekening van het HNS-Verdrag 2010 en de neerlegging van hun akten van bekrachtiging of toetreding een verklaring af te leggen dat beslissingen over aangelegenheden die onder het HNS-Verdrag 2010 vallen, wanneer zij worden gegeven door een rechtbank van een lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, in België worden erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de ter zake relevante voorschriften van de Europese Unie. Dit verwijst naar Verordening 1215/2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken. De verklaring voorziet tevens in de toepassing van ad-hoc regels inzake de erkenning en tenuitvoerlegging van Deense beslissingen, alsmede van beslissingen van Staten die Partij zijn bij het Verdrag van Lugano betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken van 30 oktober 2007.

De verklaring:

Wanneer ze door een gerecht van een lidstaat van de Europese Unie, behalve Denemarken, zijn gegeven, worden beslissingen over aangelegenheden die vallen onder het verdrag, als gewijzigd bij het Protocol van 2010, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de toepasselijke regelgeving ter zake van de Europese Unie.

Beslissingen over aangelegenheden die vallen onder het verdrag, als gewijzigd bij het Protocol van 2010, worden, als ze gegeven zijn door een gerecht in het Koninkrijk Denemarken, in België erkend en ten uitvoer gelegd volgens de Overeenkomst van 2005 tussen de Europese Gemeenschap en het Koninkrijk Denemarken betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken.

Beslissingen over aangelegenheden die vallen onder het verdrag, als gewijzigd bij het Protocol van 2010, worden, als ze zijn gegeven door een gerecht van een derde staat die is gebonden door het Verdrag van Lugano van 30 oktober 2007 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, in België erkend en ten uitvoer gelegd overeenkomstig dat verdrag.

5. De inwerkingtreding van het Verdrag

Het HNS-Verdrag 2010 zal in werking treden 18 maanden na de datum waarop het Protocol van 2010 door

ratifié par au moins 12 États, sous réserve des conditions suivantes:

i) quatre de ces États doivent avoir chacun une flotte d'un tonnage d'au moins 2 millions d'unités de jauge brute; et

ii) les contribuables des 12 États qui ont ratifié la Convention doivent avoir reçu à eux tous, au cours de l'année civile précédente, une quantité d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons de matières solides en vrac donnant lieu à contribution au compte général.

Actuellement, cinq États ont déjà ratifié la Convention HNS 2010, remplissant également la première des conditions (quatre États doivent avoir chacun une flotte d'un tonnage d'au moins 2 millions d'unités de jauge brute).

Le Protocole de Londres de 2010 était ouvert à la signature au siège de l'OMI du 1^{er} novembre 2010 au 31 octobre 2011. Il reste ouvert pour l'adhésion. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument approprié auprès du Secrétaire général de l'OMI. Lorsqu'ils consentent à être liés par la Convention HNS 2010, les États contractants sont tenus de communiquer à l'OMI des renseignements sur les cargaisons donnant lieu à contribution qu'ils ont reçues pendant une année. Cela implique la mise en place d'un système de rapportage annuel avant la ratification de la Convention.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

L'article 2 modifie le Code judiciaire et fixe la compétence du tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers pour connaître des demandes concernant l'application de la Convention HNS 2010.

L'article 38 de la Convention HNS 2010 prévoit l'obligation de rendre ses tribunaux compétents dans l'État signataire.

Article 3

L'article 3 modifie le Code judiciaire et fixe la compétence du président du tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers dans le cas de la constitution

ten minste 12 Staten is bekrachtigd, onder voorbehoud van de onderstaande voorwaarden:

i) vier van deze Staten moeten elk beschikken over een vloot met een brutotonnage van ten minste 2 miljoen eenheden; en

ii) de contribuanten uit de 12 Staten die het Verdrag hebben bekrachtigd, moeten in het voorgaande kalenderjaar gezamenlijk ten minste 40 miljoen ton lading vaste stoffen in bulk hebben ontvangen die aan de algemene rekening bijdraagt.

Momenteel hebben reeds vijf staten het HNS-Verdrag 2010 bekrachtigd, waarmee ook aan de eerste van de voorwaarden is voldaan (vier staten moeten elk een vloot hebben met een brutotonnage van ten minste 2 miljoen).

Het Protocol van Londen van 2010 stond van 1 november 2010 tot en met 31 oktober 2011 open voor ondertekening op het hoofdkwartier van de IMO. Het blijft openstaan voor toetreding. De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal van de IMO. Wanneer zij ermee instemmen gebonden te zijn door het HNS-Verdrag 2010, moeten de Verdragsluitende Staten informatie verstrekken aan de IMO over de door hen in een jaar ontvangen bijdragende ladingen. Dit impliceert de instelling van een jaarlijks verslagleggingssysteem vóór de bekrachtiging van het Verdrag.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

Artikel 2 wijzigt het Gerechtelijk Wetboek en stelt de bevoegdheid van de ondernemingsrechtbanken te Luik, te Brussel of te Antwerpen vast om kennis te nemen van vorderingen betreffende de toepassing het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 38 van het HNS-Verdrag 2010 voorziet in de verplichting om de rechtbanken van de ondertekenende Staat bevoegd te verklaren.

Artikel 3

Artikel 3 wijzigt het Gerechtelijk Wetboek en stelt de bevoegdheid van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Luik, te Brussel of te Antwerpen vast voor

d'un fonds de limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire en Belgique.

Article 4

Selon l'article 12, paragraphe 2 de la Convention HNS 2010, un État signataire délivre un certificat après s'être assuré que le propriétaire d'un navire a effectivement souscrit une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour des dommages couverts par la Convention HNS 2010.

L'article 4 modifie l'article 2.3.2.6 du Code belge de la Navigation et vise à ajouter le certificat spécifique à la Convention HNS à la liste existante des certificats liés aux autres conventions internationales établissant le régime juridique de la responsabilité et de l'indemnisation en cas d'incident maritime (les Conventions CLC 1992, FUND 1992, BUNKER, WRC).

Article 5

Selon l'article 9 de la Convention HNS 2010, le propriétaire d'un navire transportant effectivement des substances est en droit de limiter sa responsabilité lors de la survenance d'un incident maritime. Afin d'équilibrer ce droit avec le droit des victimes à obtenir réparation des dommages subis, le propriétaire est également obligé de souscrire une assurance qui couvre le montant de sa responsabilité limitée. Cette obligation se trouve dans l'article 12, paragraphe 1^{er} de la Convention HNS 2010.

L'article 5 modifie l'article 2.3.2.8 du Code belge de la Navigation qui établit l'obligation pour le propriétaire d'un navire transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses, de souscrire une assurance qui couvre le montant de sa responsabilité limitée.

Par ailleurs, l'article 5 ajoute un paragraphe 5/1 à l'article 2.3.2.8, qui fixe la disponibilité de l'assurance pour les indemnités liées à la Convention HNS 2010.

Enfin, l'article 5 ajoute un dernier paragraphe qui rend le certificat HNS obligatoire pour toute opération d'un navire belge.

de oprichting van een fonds tot beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip in België.

Artikel 4

Volgens artikel 12, paragraaf 2, van het HNS-Verdrag 2010 geeft een ondertekenende Staat een certificaat af na zich ervan te hebben vergewist dat de scheepseigenaar daadwerkelijk een verzekering heeft afgesloten of een andere financiële zekerheid heeft gesteld, zoals een bankgarantie of een garantie van een vergelijkbare financiële instelling, ter dekking van zijn aansprakelijkheid voor onder het HNS-Verdrag 2010 vallende schade.

Artikel 4 wijzigt artikel 2.3.2.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en strekt ertoe het specifieke certificaat voor het HNS-Verdrag toe te voegen aan de bestaande lijst van certificaten die verband houden met andere internationale verdragen tot vaststelling van de wettelijke regeling voor aansprakelijkheid en schadevergoeding in geval van scheepvaartincidenten (het CLC-Verdrag 1992, het FUND-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag, het WRC -Verdrag).

Artikel 5

Volgens artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010 is de eigenaar van een schip dat daadwerkelijk stoffen vervoert, gerechtigd zijn aansprakelijkheid in geval van een scheepvaartincident te beperken. Teneinde dit recht in evenwicht te brengen met het recht van de slachtoffers op vergoeding van de geleden schade, is de eigenaar tevens verplicht een verzekering af te sluiten tot dekking van het bedrag van zijn beperkte aansprakelijkheid. Deze verplichting is vervat in artikel 12, paragraaf 1, van het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 5 wijzigt artikel 2.3.2.8 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, dat de eigenaar van een schip dat gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert, de verplichting oplegt een verzekering af te sluiten tot dekking van het bedrag van zijn beperkte aansprakelijkheid.

Voorts voegt artikel 5 een paragraaf 5/1 toe aan artikel 2.3.2.8, waarin de beschikbaarheid van verzekering voor schadevergoeding in verband met het HNS-Verdrag 2010 wordt bepaald.

Ten slotte wordt in artikel 5 een laatste paragraaf toegevoegd die het HNS-certificaat verplicht stelt voor elke exploitatie van een Belgisch schip.

Article 6

Cette disposition est ajoutée au Code belge de la Navigation selon l'article 12 de la Convention HNS 2010. L'article 12, dans ses paragraphes 2, 3, 4 et 10, fixe les mentions minimales devant figurer sur le certificat HNS, l'obligation d'avoir le certificat à bord du navire, ainsi que les exigences en termes de langue du certificat.

L'article établit le modèle du certificat HNS sur base de l'Annexe à la Convention HNS 2010. En terme de la langue du certificat, il est prévu que le certificat doit comporter au moins une version dans les langues prévues par l'article 12, paragraphe 3 de la Convention HNS 2010.

Article 7

L'article 7 permet au Contrôle de la Navigation de délivrer des certificats HNS à des navires étrangers. En effet, lorsqu'un navire étranger entre dans un port belge, le navire doit être en possession d'un certificat HNS, même si l'État dont il bat le pavillon n'est pas Partie à la Convention HNS 2010. Le Contrôle de la Navigation, en tant qu'autorité compétente, peut donc délivrer un certificat HNS pour un navire ne battant pas pavillon belge.

Cette obligation est prévue par l'article 12, paragraphe 2 de la Convention HNS 2010.

Article 8

L'article 8 modifie l'article 2.3.2.14 du Code belge de la Navigation. Cet article précise l'obligation d'assurance et de certification pour les navires étrangers qui entrent dans les ports belges.

Cette obligation est prévue par l'article 12, paragraphe 11 de la Convention HNS 2010.

Article 9

L'article 9 modifie l'article 2.3.2.15 qui prévoit la reconnaissance des certificats HNS d'autres États Parties à la Convention HNS 2010. Le Contrôle de la Navigation est l'autorité compétente qui peut demander à l'État qui a délivré le certificat plus d'informations concernant l'assureur d'un navire étranger.

Cette obligation est prévue par l'article 12, paragraphe 7 de la Convention HNS 2010.

Artikel 6

Deze bepaling wordt toegevoegd aan het Belgisch Scheepvaartwetboek overeenkomstig artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010. In artikel 12, paragrafen 2, 3, 4 en 10, is bepaald welke gegevens het HNS-certificaat ten minste moet bevatten, de verplichting om het certificaat aan boord van het schip te bewaren en welke taalvoorschriften voor het certificaat gelden.

Het artikel legt het model van het HNS-certificaat vast op grond van de Bijlage bij het HNS-Verdrag 2010. Wat de taal van het certificaat betreft, is bepaald dat het certificaat ten minste één versie in de in artikel 12, paragraaf 3, van het HNS-Verdrag 2010 bedoelde talen moet bevatten.

Artikel 7

Artikel 7 staat de Scheepvaartcontrole toe HNS-certificaten af te geven aan buitenlandse schepen. Wanneer een buitenlands schip een Belgische haven aandoet, moet het immers in het bezit zijn van een HNS-certificaat, zelfs indien de Staat waarvan het de vlag voert geen Partij is bij het HNS-Verdrag 2010. De Scheepvaartcontrole kan als bevoegde autoriteit dus een HNS-certificaat afgeven voor een schip dat niet onder Belgische vlag vaart.

Deze verplichting is bepaald in artikel 12, paragraaf 2, van het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 8

Artikel 8 wijzigt artikel 2.3.2.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit artikel verduidelijkt de verplichting inzake verzekering en certificatie voor buitenlandse schepen die Belgische havens aandoen.

Deze verplichting is bepaald in artikel 12, paragraaf 11, van het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 9

Artikel 9 wijzigt artikel 2.3.2.15, dat voorziet in de erkenning van HNS-certificaten van andere Staten die Partij zijn bij het HNS-Verdrag 2010. De Scheepvaartcontrole is de bevoegde autoriteit die de uitvaardigende Staat om meer informatie kan vragen over de verzekeraar van een buitenlands schip.

Deze verplichting is bepaald in artikel 12, paragraaf 7, van het HNS-Verdrag 2010.

Article 10

L'article 10 modifie l'article 2.3.2.16 du Code belge de la Navigation, et ajoute l'article pertinent concernant le certificat HNS à la liste des autres certificats dont doivent être munis les navires appartenant à l'État. Ces navires doivent pouvoir produire la preuve qu'ils sont la propriété de l'État.

Article 11

Cette disposition contient une délégation au Roi en ce qui concerne les modalités de délivrance, les conditions et la validité des certificats. L'article 11 du projet étend cette délégation en ce qui concerne les certificats HNS, comme cela a été prévu pour les certificats CLC, BUNKER et WRC.

Article 12

Cet article insère une nouvelle sous-section 6 spécifiquement pour la Convention HNS 2010 dans la section 2 ("Limitation de responsabilité"). Cette section 2 traite du droit à la limitation de sa responsabilité, des différentes limites de celle-ci et des différentes manières de limiter sa responsabilité lors d'un incident maritime. Il a été choisi de prévoir une procédure spécifique pour la limitation de responsabilité avec fonds pour la Convention HNS 2010 dans une sous-section 6, car les limites de la responsabilité divergent entre la Convention HNS 2010 et les autres Conventions de responsabilité en cas d'incident maritime.

Article 13

Cette disposition insère l'article 2.3.2.62 dans la sous-section 6, basé sur l'article 9 de la Convention HNS 2010. Cette disposition prévoit le droit pour le propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité objective.

Le paragraphe 2 énonce l'obligation de constituer un fonds, et précise que les limites du fonds sont spécifiques à la Convention HNS 2010. Le paragraphe 3 inclut les mesures de prévention ou de limitation d'un dommage comme étant couvertes par le fonds.

La paragraphe 4 fait référence à la Convention TMC pour calculer la jauge brute du navire; ce calcul vise également les navires estuaires, en vertu de l'article 2.3.2.3, § 2.

Artikel 10

Artikel 10 wijzigd artikel 2.3.2.16 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, en voegt het relevante artikel betreffende het HNS-certificaat toe aan de lijst van andere certificaten die staatsschepen aan boord moeten hebben. Deze schepen moeten kunnen aantonen dat zij staatseigendom zijn.

Artikel 11

Deze bepaling bevat een delegatie aan de Koning met betrekking tot de modaliteiten voor de afgifte, de voorwaarden en de geldigheid van certificaten. Artikel 11 van het ontwerp breidt deze delegatie uit met betrekking tot HNS-certificaten, zoals dit ook al bepaald was voor CLC-, BUNKER- en WRC-certificaten.

Artikel 12

Bij dit artikel wordt in afdeling 2 ("Beperking van aansprakelijkheid") een nieuwe onderafdeling 6 ingevoegd die specifiek betrekking heeft op het HNS-Verdrag 2010. Deze afdeling 2 gaat over het recht op beperking van aansprakelijkheid, de verschillende aansprakelijkheidsgrenzen en de verschillende manieren om de eigen aansprakelijkheid bij een incident op zee te beperken. Er werd voor gekozen om in een onderafdeling 6 een specifieke procedure voor de beperking van de aansprakelijkheid met fondsen voor het HNS-Verdrag 2010 op te nemen, aangezien de aansprakelijkheidsgrenzen tussen het HNS-Verdrag 2010 en de andere Verdragen inzake aansprakelijkheid bij incidenten op zee uiteenlopen.

Artikel 13

Deze bepaling voegt het artikel 2.3.2.62 toe aan onderafdeling 6, op grond van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010. Deze bepaling voorziet in het recht van een scheepseigenaar om zijn objectieve aansprakelijkheid te beperken.

In paragraaf 2 wordt de verplichting tot oprichting van een fonds uiteengezet, en wordt bepaald dat de grenzen van het fonds specifiek zijn voor het HNS-Verdrag 2010. In paragraaf 3 worden de maatregelen ter voorkoming of beperking van schade benoemd die onder het fonds vallen.

Paragraaf 4 verwijst naar het TMC-Verdrag voor de berekening van de brutotonnage van het schip; deze berekening geldt ook voor estuaire schepen, krachtens artikel 2.3.2.3, § 2.

Article 14

Cette disposition insère l'article 2.3.2.63 dans la sous-section 6, basé sur l'article 9 de la Convention HNS 2010.

Cet article limite le recours du demandeur au fonds si celui-ci est constitué pour limiter la responsabilité du propriétaire; cela exclut les autres biens du propriétaire de l'objet de la requête en compensation du demandeur.

Article 15

Cette disposition insère une section 5 (ci-dessous "la section 5") dans le Chapitre 3 concernant la pollution dans le Titre 7 du Livre 2 du Code belge de la Navigation. Cette section 5 est construite sur le modèle des sections existantes 1 à 4 qui transposent les Conventions CLC 1992, FUND 1992, BUNKER et NUCLEAR.

Article 16

Cette disposition insère l'article 2.7.3.22 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 1 de la Convention HNS 2010. L'article 2.7.3.22 définit le concept de "Fonds HNS", afin de pouvoir utiliser l'abréviation "Fonds HNS" dans le Code belge de la Navigation.

De plus, le nouvel article 2.7.3.22 renvoie, en son alinéa 2, aux notions définies dans la Convention HNS 2010 et prévoit l'application de celles-ci à la transposition belge de la Convention HNS 2010.

Article 17

Cette disposition insère l'article 2.7.3.23 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 3 de la Convention HNS 2010. Cet article prévoit le champ d'application territorial de la section 5 implémentant la Convention HNS 2010 dans le Code belge de la Navigation.

La Convention HNS 2010 s'applique à tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses sur le territoire ou dans la mer territoriale belges. Elle s'applique aussi aux dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive belge et aux dommages (autres que par pollution) survenus à l'extérieur du territoire ou de la mer territoriale de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance transportée à bord d'un navire enregistré ou immatriculé

Artikel 14

Deze bepaling voegt het artikel 2.3.2.63 toe in onderafdeling 6, op grond van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.

Dit artikel beperkt het beroep van de eiser tot het fonds zelf indien dit is aangelegd om de aansprakelijkheid van de eigenaar te beperken; de andere eigendommen van de eigenaar worden hierdoor uitgesloten van de eis tot schadevergoeding van de eiser.

Artikel 15

Bij deze bepaling wordt een afdeling 5 (hierna "afdeling 5") ingevoegd in Hoofdstuk 3 betreffende verontreiniging in Titel 7 van Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze afdeling 5 is gebaseerd op het model van de bestaande afdelingen 1 tot en met 4, waarin het CLC-Verdrag 1992, het FUND-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het NUCLEAR-Verdrag zijn omgezet.

Artikel 16

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.22 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 1 van het HNS-Verdrag 2010. Artikel 2.7.3.22 definieert het begrip "HNS-Fonds", zodat de afkorting "HNS-Fonds" in het Belgisch Scheepvaartwetboek kan worden gebruikt.

Voorts verwijst het nieuwe artikel 2.7.3.22 in het tweede lid naar de in het HNS-Verdrag 2010 gedefinieerde begrippen en voorziet het in de toepassing daarvan op de Belgische implementatie van het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 17

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.23 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 3 van het HNS-Verdrag 2010. Dit artikel regelt het territoriale toepassingsgebied van afdeling 5 tot omzetting van het HNS-Verdrag 2010 in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het HNS-Verdrag 2010 is van toepassing op alle schade die wordt veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen op het grondgebied of in de territoriale zee van België. Het verdrag is ook van toepassing op schade door verontreiniging die zich voordoet in de exclusieve economische zone en op schade (andere dan schade door verontreiniging) die zich voordoet buiten het grondgebied of de territoriale zee van elke Staat, indien deze schade werd veroorzaakt door een stof die vervoerd wordt aan

dans un État Partie ou à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État Partie. Le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire les mesures destinées à prévenir ou limiter les dommages, où qu'elles soient prises, est également couvert.

Article 18

Cette disposition insère l'article 2.7.3.24 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 4 de la Convention HNS 2010. Cet article prévoit le champ d'application matériel de la section 5 implémentant la Convention HNS 2010 dans le Code belge de la Navigation.

En vertu de cette disposition, la section 5 s'applique donc en cas de dommage découlant du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. Par ailleurs, le paragraphe 2 prévoit la primauté du droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

Le paragraphe 3 prévoit les exclusions de l'application de la section 5: la Convention HNS 2010 ne s'applique pas aux dommages couverts par la Convention CLC 1992 et la Convention NUCLEAR (applicable aux substances radioactives). La Belgique a également fait le choix d'exclure les navires de guerre, les navires de guerre auxiliaires et les navires d'État qui pourraient potentiellement être visés s'ils transportent des substances nocives. Cependant, selon l'alinéa 2 si un navire d'État est affecté à une activité commerciale au moment de l'incident, l'État belge est passible de poursuites devant les juridictions belges en tant que propriétaire du navire.

Article 19

Cette disposition insère l'article 2.7.3.25 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 7 de la Convention HNS 2010. L'article 2.7.3.25 règle le premier niveau de la responsabilité en cas de dommage résultant d'un incident de transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses: la responsabilité objective du propriétaire du navire, la responsabilité sans faute (paragraphe 1^{er}).

Les paragraphes 2 et 3 listent limitativement les cas où le propriétaire peut s'exempter de toute responsabilité en cas de dommage:

— les dommages résultant d'une guerre ou d'hostilités,

boord van een schip dat geregistreerd of ingeschreven is in een Staat die Partij is of aan boord van een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is. De kosten van vrijwaringsmaatregelen, namelijk de maatregelen ter voorkoming of beperking van schade, waar ook genomen, zijn eveneens gedekt.

Artikel 18

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.24 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 4 van het HNS-Verdrag 2010. Dit artikel regelt het materiële toepassingsgebied van afdeling 5 tot omzetting van het HNS-Verdrag 2010 in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Krachtens deze bepaling is afdeling 5 dus van toepassing in geval van schade ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee. Voorts bepaalt paragraaf 2 de primauté van het recht dat van toepassing is op arbeidsongevallen of dat betrekking heeft op een stelsel van sociale zekerheid.

Paragraaf 3 bepaalt de toepasselijke uitsluitingen van afdeling 5: het HNS-Verdrag 2010 is niet van toepassing op schade die onder het CLC-Verdrag 1992 en het NUCLEAR-Verdrag (van toepassing op radioactieve stoffen) valt. België heeft er ook voor gekozen oorlogsschepen, hulpoorlogsschepen en staatsschepen uit te sluiten die een mogelijk doelwit zouden kunnen worden als zij schadelijke stoffen vervoeren. Volgens het tweede lid is de Belgische Staat echter, indien een staatsschip op het tijdstip van het incident een commerciële activiteit uitoefent, als scheepseigenaar strafrechtelijk vervolgbaar voor de Belgische rechtbanken.

Artikel 19

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.25 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 7 van het HNS-Verdrag 2010. Artikel 2.7.3.25 regelt het eerste niveau van aansprakelijkheid in geval van schade ten gevolge van een incident bij het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen: de objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de aansprakelijkheid buiten schuld (paragraaf 1).

In de paragrafen 2 en 3 worden de gevallen waarin de eigenaar zich van elke aansprakelijkheid voor schade kan ontheffen, limitatief opgesomd:

— schade ingevolge een oorlog of vijandelijkheden,

— les dommages l'action volontairement négligente d'un tiers,

— les dommages résultant de la négligence d'un État ou d'une autorité compétente qui manqué à ses devoirs de signalisation en mer,

— l'ignorance vérifiée du propriétaire du fait que son navire transportait effectivement des substances nocives et potentiellement dangereuses,

— les dommages résultant de l'action délibérée de la victime.

Les paragraphes 4 à 6 organisent une canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire, excluant les demandes en réparation adressées à d'autres personnes sur base de la Convention HNS 2010.

Article 20

Cette disposition insère l'article 2.7.3.26 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 8 de la Convention HNS 2010.

Cet article s'applique au cas où plusieurs navires transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses sont impliqués dans le même incident ayant pour résultat un dommage couvert par la Convention HNS 2010, et prévoit la solidarité indivisible des propriétaires.

Article 21

Cette disposition insère l'article 2.7.3.27 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 11 de la Convention HNS 2010. Cette disposition prévoit la priorité des créances résultant de dommages corporels (blessure, décès) jusqu'à deux tiers du montant de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l'article 9 de la Convention HNS 2010.

Article 22

Cette disposition insère l'article 2.7.3.28 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 12, paragraphe 8 de la Convention HNS 2010. Cette disposition est rédigée sur le modèle de l'article 2.7.3.4 du Code belge de la Navigation. Cet article encadre l'action directe d'une victime d'un dommage résultant d'un incident de transport maritime de substances nocives

— schade door opzettelijk nalatig handelen van een derde,

— schade die het gevolg is van de nalatigheid van een Staat of een bevoegde autoriteit die tekortschoot bij de vervulling van zijn taken op het gebied van de seingeving op zee,

— de geverifieerde onwetendheid van de eigenaar over het feit dat zijn schip daadwerkelijk gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoerde,

— schade die het gevolg is van opzettelijk handelen van het slachtoffer.

De paragrafen 4 tot en met 6 voorzien in de afwenteling van de aansprakelijkheid op de scheepseigenaar, met uitsluiting van vorderingen tot vergoeding op andere personen op grond van het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 20

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.26 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 8 van het HNS-Verdrag 2010.

Dit artikel is van toepassing op het geval waarin meerdere schepen die gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee vervoeren, betrokken zijn bij hetzelfde incident dat leidt tot schade die onder het HNS-Verdrag 2010 valt, en voorziet in de ondeelbare solidariteit van de eigenaren.

Artikel 21

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.27 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 11 van het HNS-Verdrag 2010. Deze bepaling voorziet in voorrang voor vorderingen die voortvloeien uit lichamelijk letsel (verwonding, overlijden) tot ten hoogste twee derden van het bedrag van de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar krachtens artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 22

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.28 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 12, paragraaf 8, van het HNS-Verdrag 2010. Het model van artikel 2.7.3.4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit artikel biedt een kader voor het instellen van een rechtstreekse vordering door een slachtoffer van schade als gevolg van een incident bij het vervoer van gevaarlijke

et potentiellement dangereuses contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire.

Article 23

Cette disposition insère l'article 2.7.3.29 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 13 de la Convention HNS 2010. Cet article reconnaît la personnalité juridique du Fonds HNS, qui lui est nécessaire pour les procédures judiciaires devant les tribunaux belges, désignant son Administrateur comme le représentant juridique du Fonds en Belgique.

Article 24

Cette disposition insère l'article 2.7.3.30 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 13 de la Convention HNS 2010.

Cet article contient l'obligation légale de payer les contributions au Fonds HNS par tout réceptionnaire belge de substances nocives et potentiellement dangereuses en son alinéa 1^{er}. Cette obligation ne sera appliquée qu'après l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010; avant son entrée en vigueur, le Fonds HNS n'est pas encore établi.

Le second alinéa de l'article prévoit l'obligation de déclarer les quantités de substances reçues au Contrôle de la Navigation. Cette obligation existe dès l'entrée en vigueur du présent projet de loi. En effet, l'article 45, paragraphe 4 de la Convention HNS 2010 prévoit que la ratification par un État doit être accompagnée par la communication au Secrétaire général de l'OMI des renseignements sur les quantités totales de substances reçues, pour autant que celles-ci dépassent le seuil de déclaration établi par le Roi, au cours de l'année civile précédente.

Article 25

Cette disposition insère l'article 2.7.3.31 dans le Code belge de la Navigation. Le modèle utilisé pour la formulation de l'article est l'article 2.7.3.12 du même Code.

Cet article prévoit une délégation au Roi en ce qui concerne les modalités de perception des contributions au Fonds HNS et les modalités des déclarations au Contrôle de la Navigation. Ceci inclut également que le Roi peut définir les termes nécessaires à l'établissement

en schadelijke stoffen over zee tegen de verzekeraar of degene die de financiële zekerheid verstrekt tot dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar.

Artikel 23

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.29 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 13 van het HNS-Verdrag 2010. Dit artikel erkent de rechtspersoonlijkheid van het HNS-Fonds, die noodzakelijk is voor gerechtelijke procedures voor de Belgische rechtbanken, en het wijst de Directeur van het Fonds aan als wettelijk vertegenwoordiger van het Fonds in België.

Artikel 24

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.30 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 13 van het HNS-Verdrag 2010.

Dit artikel, eerste lid, bevat de wettelijke verplichting tot betaling van bijdragen aan het HNS-Fonds door iedere Belgische ontvanger van gevaarlijke en schadelijke stoffen. Deze verplichting zal pas gelden na de inwerkingtreding van het HNS-Verdrag 2010; vóór de inwerkingtreding ervan is het HNS-Fonds nog niet opgericht.

Het tweede lid van het artikel voorziet in de verplichting om de hoeveelheden ontvangen stoffen aan te geven bij de Scheepvaartcontrole. Deze verplichting bestaat vanaf de inwerkingtreding van dit ontwerp van wet. Artikel 45, paragraaf 4, van het HNS-Verdrag 2010 bepaalt immers dat de bekrachtiging door een Staat vergezeld moet gaan van de mededeling aan de Secretaris-generaal van de IMO van de gegevens over de totale hoeveelheden ontvangen stoffen, voor zover deze de door de Koning vastgestelde aangiftedrempel overschrijden, gedurende het voorgaande kalenderjaar.

Artikel 25

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.31 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het model voor de formulering van dit artikel is artikel 2.7.3.12 van datzelfde wetboek.

Dit artikel voorziet in een delegatie aan de Koning voor wat betreft de modaliteiten van de inning van bijdragen aan het HNS-Fonds en de modaliteiten van de aangiften bij de Scheepvaartcontrole. Dit houdt ook in dat de Koning bepaalde begrippen kan definiëren die

des modalités des déclarations et de perception des contributions.

Article 26

Cette disposition insère l'article 2.7.3.32 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 37 de la Convention HNS 2010. Cet article prévoit une limite temporelle pour intenter une action en justice pour obtenir indemnisation du dommage couvert par la Convention HNS 2010.

Cet article est nécessaire en droit belge, car en vertu de l'article 2262*bis* du Code civil, la prescription pour une action quasi-délictuelle personnelle est de 5 ans, ce qui diverge de ce qui est prévu par la Convention HNS 2010. La loi peut y déroger sur base de l'article 49 du Code judiciaire.

Article 27

Cette disposition insère l'article 2.7.3.33 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 38 de la Convention HNS 2010. Cet article fonde la compétence des tribunaux belges pour une action en justice liée à un dommage survient sur le territoire belge, la mer territoriale belge ou la zone économique exclusive belge, ou enfin, qu'un dommage a été provoqué par un navire belge en dehors de toute zone sous la juridiction d'un autre État Partie à la Convention HNS 2010 et que la Convention HNS 2010 s'applique audit dommage. Il s'agit des actions en justice dirigées contre le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de l'article 2.7.3.28.

Le tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers est compétent pour connaître des actions en justice en réparation de dommages couverts par la Convention HNS 2010.

Le paragraphe 3 prévoit la compétence du président du tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers si un fonds de limitation est constitué par le propriétaire d'un navire en Belgique.

Article 28

Cette disposition insère l'article 2.7.3.34 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 39 de la Convention HNS 2010. Cet article prévoit que les tribunaux belges qui sont compétents en vertu de

nodig zijn om de modaliteiten van de aangiften en de inning van de bijdragen vast te stellen.

Artikel 26

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.32 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 37 van het HNS-Verdrag 2010. Dit artikel voorziet in een termijn voor het instellen van een vordering tot vergoeding van schade die onder het HNS-Verdrag 2010 valt.

Dit artikel is naar Belgisch recht noodzakelijk, omdat krachtens artikel 2262*bis* van het Burgerlijk Wetboek de verjaringstermijn voor een rechtsvordering tot vergoeding van schade volgend uit een quasi-delictuele fout vijf jaar bedraagt, hetgeen afwijkt van wat het HNS-Verdrag 2010 bepaalt. De wet mag hiervan afwijken op grond van artikel 49 van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 27

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.33 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 38 van het HNS-Verdrag 2010. Dit artikel bepaalt de bevoegdheid van de Belgische rechtbanken voor een vordering met betrekking tot schade die zich voordoet op het Belgisch grondgebied, in de Belgische territoriale zee of in de Belgische exclusieve economische zone, of wanneer de schade is veroorzaakt door een Belgisch schip buiten een gebied dat onder de rechtsmacht valt van een andere Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010 en dat het HNS-Verdrag 2010 op die schade van toepassing is. Het gaat om rechtsvorderingen tegen de scheepseigenaar of diens verzekeraar op grond van artikel 2.7.3.28.

De ondernemingsrechtbanken te Luik, te Brussel of te Antwerpen zijn bevoegd om kennis te nemen van rechtsvorderingen tot schadevergoeding die onder het HNS-Verdrag 2010 vallen.

Paragraaf 3 voorziet in de bevoegdheid van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Luik, te Brussel of te Antwerpen indien door de eigenaar van een schip in België een fonds tot beperking van de aansprakelijkheid wordt opgericht.

Artikel 28

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.34 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 39 van het HNS-Verdrag 2010. Dit artikel bepaalt dat de Belgische rechtbanken die op grond van artikel 2.7.3.33 bevoegd

l'article 2.7.3.33 sont également compétents pour les actions en justices dirigées contre le Fonds HNS.

Le paragraphe 2 couvre le cas particulier où un navire non-identifié aurait provoqué un dommage sur le territoire belge, la mer territoriale belge ou la zone économique exclusive belge. Le premier niveau de compensation n'ayant pu être invoqué, le Fonds HNS se subroge au propriétaire du navire non-identifié et peut donc être attiré en justice pour réparer les dommages commis.

Le paragraphe 4 de l'article 2.7.3.34 prévoit la compétence territoriale du tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers en ce qui concerne les actions en justice intentées par ou contre le Fonds HNS.

Article 29

Cette disposition insère l'article 2.7.3.35 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 39 de la Convention HNS 2010. L'article 2.7.3.35 prévoit en son alinéa 1^{er} le droit d'intervention du Fonds HNS à toute action en justice devant le tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers.

En son alinéa 2, le même article prévoit le droit de toute partie à une action en justice de notifier cette action en justice au Fonds HNS.

Article 30

Cette disposition insère l'article 2.7.3.36 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 40 de la Convention HNS 2010. L'article 2.7.3.36 prévoit la reconnaissance et l'exécution des jugements rendus sur base de la Convention HNS 2010 dans d'autres États Parties à la Convention en Belgique, sous réserve de l'article 25 du Code de droit international privé.

Article 31

Cette disposition insère l'article 2.7.3.37 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 41 de la Convention HNS 2010. L'article 2.7.3.37 prévoit que le Fonds HNS peut se subroger dans ses droits à toute personne indemnisée.

zijn, ook bevoegd zijn voor rechtsvorderingen tegen het HNS-Fonds.

Paragraaf 2 heeft betrekking op het specifieke geval waarin een niet-geïdentificeerd schip schade heeft veroorzaakt op het Belgisch grondgebied, in de Belgische territoriale zee of in de Belgische exclusieve economische zone. Aangezien er geen beroep kon worden gedaan op het eerste vergoedingsniveau, stelt het HNS-Fonds zich in de plaats van de eigenaar van het niet-geïdentificeerde schip en kan het derhalve worden gedagvaard tot vergoeding van de schade.

Paragraaf 4 van artikel 2.7.3.34 voorziet in de territoriale bevoegdheid van de ondernemingsrechtbank te Luik, te Brussel of te Antwerpen voor wat betreft de rechtsvorderingen ingesteld door of tegen het HNS-Fonds.

Artikel 29

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.35 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 39 van het HNS-Verdrag 2010. Artikel 2.7.3.35, eerste lid, voorziet in het recht van het HNS-Fonds om tussen te komen in elke rechtsvordering voor de ondernemingsrechtbank te Luik, te Brussel of te Antwerpen.

Het tweede lid van datzelfde artikel voorziet in het recht van elke partij om bij een rechtsvordering het HNS-Fonds hiervan in kennis te stellen.

Artikel 30

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.36 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 40 van het HNS-Verdrag 2010. Artikel 2.7.3.36 voorziet in de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen die op grond van het HNS-Verdrag 2010 zijn gegeven in andere Staten die Partij zijn bij het Verdrag in België, onder voorbehoud van artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht.

Artikel 31

Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.37 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 41 van het HNS-Verdrag 2010. Artikel 2.7.3.37 voorziet in de subrogatie van het HNS-Fonds in de rechten van iedere persoon die schadeloos wordt gesteld.

Article 32

L'article 6 de la Convention HNS 2010 impose à tout État signataire d'implémenter des mesures permettant de satisfaire à ses obligations en vertu de la Convention. La Belgique a fait le choix d'appliquer des sanctions administratives dans ces cas, comme ce qui est prévu dans le cadre de l'implémentation des autres conventions internationales comparables (CLC 1992, FUND 1992, BUNKER 2001, etc.) en Belgique.

L'article 32 modifie l'article 4.1.2.10 en ajoutant l'obligation d'avoir à bord d'un navire belge ou d'un navire étranger entrant dans un port belge un certificat HNS.

Article 33

Cette disposition insère l'article 4.1.2.51/1 dans le Code belge de la Navigation, basé sur le modèle de l'article 4.1.2.51 qui prévoit une sanction pour infraction à la Convention FUND 1992 et à ses Protocoles additionnels. L'article 4.1.2.51/1 prévoit une sanction en cas de manquements aux obligations de déclaration des quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses reçues au Contrôle de la Navigation et/ou de paiement des contributions au Fonds HNS.

Article 34

Cet article modifie l'article 4.2.1.2 du Code belge de la Navigation, qui ajoute à la compétence des contrôleurs de la Navigation le respect de la Convention HNS 2010.

Article 35

Cet article modifie l'article 4.2.4.1 du Code belge de la Navigation, qui ajoute à la compétence des fonctionnaires consulaires belges à l'étranger exercent la surveillance du respect par les navires belges de la Convention HNS 2010.

Artikel 32

Artikel 6 van het HNS-Verdrag 2010 bepaalt dat elke ondertekenende Staat maatregelen moet nemen om aan zijn verplichtingen uit hoofde van het Verdrag te voldoen. België heeft ervoor gekozen in deze gevallen administratieve sancties toe te passen, zoals ook is vastgelegd bij de implementatie van andere vergelijkbare internationale verdragen (CLC 1992, FUND 1992, BUNKER 2001, enz.) in België.

Artikel 32 wijzigt artikel 4.1.2.10 door toevoeging van de verplichting om een HNS-certificaat aan boord te hebben van een Belgisch schip of een buitenlands schip dat een Belgische haven aandoet.

Artikel 33

Deze bepaling voegt het artikel 4.1.2.51/1 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van het model van artikel 4.1.2.51, dat voorziet in een sanctie voor inbreuken op het FUND-Verdrag 1992 en op de Aanvullende Protocollen daarvan. Artikel 4.1.2.51/1 voorziet in een sanctie in geval van niet-nakoming van verplichtingen om de door de Scheepvaartcontrole ontvangen hoeveelheden gevaarlijke en schadelijke stoffen aan te geven en/of bijdragen aan het HNS-Fonds te betalen.

Artikel 34

Dit artikel wijzigt artikel 4.2.1.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, dat de naleving van het HNS-Verdrag 2010 toevoegt aan de bevoegdheid van scheepvaartspecteurs.

Artikel 35

Dit artikel wijzigt artikel 4.2.4.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, dat aan de bevoegdheid van Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland het toezicht op de naleving door Belgische schepen van het HNS-Verdrag 2010 toevoegt.

Article 36

Cette disposition insère l'article 4.2.4.2/1 dans le Code belge de la Navigation, basé sur le modèle de l'article 4.2.4.2. L'article 4.2.4.2/1 prévoit la compétence du Contrôle de la Navigation pour le contrôle de l'obligation de déclaration des quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses reçues au courant de l'année civile précédente.

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Artikel 36

Deze bepaling voegt het artikel 4.2.4.2/1 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van het model van artikel 4.2.4.2. Artikel 4.2.4.2/1 voorziet in de bevoegdheid van de Scheepvaartcontrole om de verplichting tot aangifte van de in het voorgaande kalenderjaar ontvangen hoeveelheden gevaarlijke en schadelijke stoffen te controleren.

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi relatif à l'implémentation
de la Convention HNS 2010 et
modifiant le Code belge de
la Navigation et le Code judiciaire**

Chapitre 1^{er}

Disposition introductive

Art. 1. La présente loi règle une matière visée par l'article 74 de la Constitution.

Chapitre 2

Modifications du Code judiciaire

Art. 2. Dans l'article 574, alinéa 1^{er}, 23^o, du Code judiciaire, modifié par la loi du 8 mai 2019, les mots "à l'article" sont remplacés par les mots "aux articles", et les mots "et 2.7.3.33 à 2.7.3.35" sont insérés entre les mots "2.7.3.20" et les mots "du Code belge de la Navigation".

Art. 3. L'article 627, alinéa 1^{er}, 10^o du même Code, modifié par la loi du 24 juin 1970 et la loi du 11 avril 1989, est remplacé par ce qui suit:

"10^o dans le cas prévu à l'article 588, 9^o, ou lorsque la constitution du fonds est basée sur la Convention CLC 1992 ou la Convention HNS 2010: le président du tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le président du tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre État."

Chapitre 3

Modifications du Code belge de la Navigation

Section 1. Modifications du Livre 2, Titre 3, Chapitre 2 du Code belge de la Navigation

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet betreffende de implementatie
van het HNS-Verdrag 2010 en
ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en
de Gerechtelijke Wetboek**

Hoofdstuk 1

Inleidende bepaling

Art. 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Hoofdstuk 2

Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek

Art. 2. In artikel 574, eerste lid, 23^o, van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd bij de wet van 8 mei 2019, wordt het woord "artikel" vervangen door de woorden "de artikelen" en worden de woorden "en 2.7.3.33 tot 2.7.3.35" ingevoegd tussen de woorden "2.7.3.20" en de woorden "van het Belgische Scheepvaartwetboek"

Art. 3. Artikel 627, eerste lid, van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wet van 24 juni 1970 en de wet van 11 april 1989, wordt de bepaling onder 10^o vervangen als volgt:

"10^o in het geval bepaald in artikel 588, 9^o of wanneer de fondsvorming geschiedt op grond van het CLC-Verdrag 1992 of het HNS-Verdrag 2010.: de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Brussel, wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen."

Hoofdstuk 3

Wijzigingen aan het Belgisch Scheepvaartwetboek

Afdeling 1. Wijzigingen aan Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 4. À l'article 2.3.2.6 du Code belge de la Navigation, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans le paragraphe 1^{er}, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° “certificat d'assurance”: un certificat CLC, un certificat BUNKER, certificat WRC, ou un certificat HNS;”;

2° Le paragraphe 1^{er} est complété le 6° rédigé comme suit:

“6° “certificat HNS”: un certificat visé à l'article 12.2 de la Convention HNS 2010;”

3° Dans le paragraphe 2, les mots “et la Convention WRC” sont remplacés par les mots “, la Convention WRC et la Convention HNS 2010”.

Art. 5. À l'article 2.3.2.8 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° Il est inséré un paragraphe 3/1 rédigé comme suit:

“§ 3/1. Le propriétaire enregistré d'un navire de mer belge et transportant effectivement des substances nocives et potentiellement dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prescrites au paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention HNS 2010, pour couvrir sa responsabilité pour dommages en vertu de la Convention HNS 2010.”;

2° Dans le paragraphe 4, les mots “aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 ou 2.3.2.11” sont remplacés par les mots “aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 ou 2.3.2.11/1”;

3° Dans le paragraphe 4, les mots “à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 ou 2.3.2.11, § 4” sont remplacés par les mots “à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4, 2.3.2.11, § 4 ou 2.3.2.11/1, § 4”;

4° Il est inséré un paragraphe 5/1 rédigé comme suit:

“§ 5/1. Tout fonds constitué par une assurance ou une autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 3/1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention HNS 2010.”;

5° Il est inséré un paragraphe 9 rédigé comme suit:

Art. 4. In artikel 2.3.2.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In paragraaf 1 wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° “verzekeringscertificaat”: een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat, een WRC-certificaat of een HNS-certificaat;”;

2° Paragraaf 1 wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:

“6° “HNS-certificaat”: een certificaat bedoeld in artikel 12.2 van het HNS-Verdrag 2010;”

3° In paragraaf 2 worden de woorden “en het WRC-Verdrag” vervangen door de woorden “, het WRC-Verdrag en het HNS-Verdrag 2010”.

Art. 5. In artikel 2.3.2.8 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Er wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, luidende:

“§ 3/1. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch zeeschip dat daadwerkelijk gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade uit hoofde van het HNS-Verdrag 2010, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid ingevolge paragraaf 1 van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.”;

2° In paragraaf 4 worden de woorden “in de artikelen 2.3.2.9, 2.3.2.10 of 2.3.2.11” vervangen door de woorden “in de artikelen 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 of 2.3.2.11/1”;

3° In paragraaf 4 worden de woorden “in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 of 2.3.2.11, § 4” vervangen door de woorden “in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4, 2.3.2.11, § 4 of 2.3.2.11/1, § 4”.

4° Er wordt een paragraaf 5/1 ingevoegd, luidende:

“§ 5/1. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid welke in toepassing van paragraaf 3/1 van dit artikel in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen verschuldigd krachtens het HNS-Verdrag 2010.”;

5° Er wordt een paragraaf 9 ingevoegd, luidende:

“§ 9. Il est interdit d’exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l’article 12.2 de la Convention HNS 2010, à moins que ce navire de mer ne soit muni d’un certificat valable, délivré en vertu de l’article 2.3.2.11/1 ou 2.3.2.16.”

Art. 6. Dans le même Code, il est inséré un article 2.3.2.11/1 rédigé comme suit:

“Art. 2.3.2.11/1. Délivrance de certificats HNS pour les navires de mer belges

§ 1^{er}. Un certificat attestant qu’une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention HNS 2010 et cette section est délivrée à chaque navire de mer après que l’autorité compétente ait satisfait aux prescriptions de l’article 2.3.2.8, § 3/1.

Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe de la Convention HNS 2010.

§ 2. Le certificat est établi dans l’une des langues officielles de l’État. Dans le cas où la langue utilisée n’est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire de mer.

§ 4. L’autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.”

Art. 7. Dans l’article 2.3.2.12 du même Code, les mots “ou à la Convention WRC” sont remplacés par les mots “, à la Convention WRC ou à la Convention HNS 2010”.

Art. 8. Dans l’article 2.3.2.14 du même Code, il est inséré un paragraphe 3/1, rédigé comme suit:

“§ 3/1. Sans préjudice de l’article 12 de la Convention HNS 2010, tout navire de mer, quel que soit son lieu d’enregistrement ou d’immatriculation, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou tout autre garantie financière correspondant aux exigences de l’article 12.1 de la Convention HNS.

À titre de preuve, le navire de mer doit disposer d’un certificat valable délivré par l’autorité compétente en vertu de l’article 12.2 de la Convention HNS 2010.”

“§ 9. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel 12.2 van het HNS-Verdrag 2010 van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11/1 of 2.3.2.16.”

Art. 6. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 2.3.2.11/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.3.2.11/1. Uitreiking van HNS-certificaten voor Belgische zeeschepen

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het HNS-Verdrag 2010 en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk zeeschip uitgereikt nadat de bevoegde overheid heeft voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3/1.

Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het HNS-Verdrag 2010.

§ 2. Het certificaat wordt opgesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het zeeschip bevinden.

§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.”

Art. 7. In artikel 2.3.2.12 van hetzelfde wetboek worden de woorden “of het WRC-Verdrag” vervangen door de woorden “, het WRC-Verdrag of het HNS-Verdrag 2010”.

Art. 8. In artikel 2.3.2.14 van hetzelfde wetboek wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, luidende:

“§ 3/1. Onverminderd artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010 moet elk zeeschip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het HNS-Verdrag.

Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12.2 van het HNS-verdrag 2010.”

Art. 9. L'article 2.3.2.15 du même Code est complété par le paragraphe 5 rédigé comme suit:

“§ 5. Les certificats HNS délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre État Partie à la Convention HNS 2010 sont reconnus par le Contrôle de la Navigation et sont considérés par celui-ci comme ayant la même valeur que ceux qu'il a lui-même délivrés et visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré ou immatriculé dans un État Partie à la Convention HNS 2010. Le Contrôle de la Navigation peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention HNS 2010.”

Art. 10. Dans l'article 2.3.2.16 du même Code, les mots “2.3.2.9, 2.3.2.10 et 2.3.2.11” sont remplacés par les mots “2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 et 2.3.2.11/1”.

Art. 11. Dans l'article 2.3.2.17, du même Code, les mots “et de l'article 12 de la Convention WRC” sont remplacés par les mots “, de l'article 12 de la Convention WRC et la Convention HNS 2010”.

Art. 12. Dans le Livre 2, Titre 3, Chapitre 2, Section 2 du Code belge de la Navigation, il est inséré une sous-section 6 intitulée “Procédure de limitation avec constitution du fonds pour la Convention HNS 2010”.

Art. 13. Dans la sous-section 6 insérée par l'article 12, il est inséré un article 2.3.2.62 rédigé comme suit:

“Art. 2.3.2.62. Limitation de la responsabilité du propriétaire

§ 1^{er}. Le propriétaire d'un navire de mer est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente sous-section à un montant total par événement calculé conformément à l'article 9 de la Convention HNS 2010.

§ 2. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1^{er}, le propriétaire doit constituer un fonds conformément à la procédure décrite aux articles 2.3.2.47 à 2.3.2.61. Les montants visés à l'article 2.3.2.47, paragraphe 3, ne sont pas applicables dans le cadre de la présente sous-section. Les montants applicables en ce qui concerne la Convention HNS 2010 sont les montants visés à l'article 9 de la Convention HNS 2010. Les articles 2.3.2.42 et 2.3.2.43 sont applicables à ces montants.

Art. 9. Artikel 2.3.2.15 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

“§ 5. HNS-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010 worden door de Scheepvaartcontrole erkend en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte en gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd of ingeschreven in een Staat die Partij bij het HNS-Verdrag 2010 is. De Scheepvaartcontrole kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het HNS-Verdrag 2010 opgelegde verplichtingen na te komen.”

Art. 10. In artikel 2.3.2.16 van hetzelfde wetboek worden de woorden “2.3.2.9, 2.3.2.10 respectievelijk 2.3.2.11” vervangen door de woorden “2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 respectievelijk 2.3.2.11/1”.

Art. 11. In artikel 2.3.2.17 van hetzelfde wetboek worden de woorden “en artikel 12 van het WRC-Verdrag” vervangen door de woorden “, artikel 12 van het WRC-Verdrag en artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010”.

Art. 12. In Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 2, Afdeling 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt een onderafdeling 6 ingevoegd, luidende “Beperkingsprocedure met fondsvorming voor het HNS-Verdrag 2010”.

Art. 13. In onderafdeling 6, ingevoegd bij artikel 12, wordt een artikel 2.3.2.62 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.3.2.62. Beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar

§ 1. De eigenaar van een schip is gerechtigd zijn aansprakelijkheid krachtens deze onderafdeling te beperken tot een totaalbedrag per voorval dat is berekend overeenkomstig artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.

§ 2. Om de in paragraaf 1 voorziene beperking te genieten, moet de eigenaar een fonds vormen conform de procedure beschreven in de artikelen 2.3.2.47 tot 2.3.2.61. De bedragen bepaald in artikel 2.3.2.47, paragraaf 3, zijn niet toepasbaar in het kader van deze onderafdeling. De bedragen die van toepassing zijn met betrekking tot het HNS-verdrag van 2010 zijn de bedragen bepaald in artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010. De artikelen 2.3.2.42 en 2.3.2.43 zijn van toepassing op deze bedragen.

§ 3. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour prévenir ou limiter un dommage lui confèrent sur le fond des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

§ 4. Aux fins du présent article, la jauge du navire de mer est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe 1 de la Convention TMC."

Art. 14. Dans la même sous-section, il est inséré un article 2.3.2.63 rédigé comme suit:

"Art. 2.3.2.63. Conséquences de la limitation de sa responsabilité par le propriétaire par la constitution d'un fonds.

Lorsque le propriétaire a constitué un fonds, après un événement, en application de l'article 9 de la Convention HNS 2010 et est en droit de limiter sa responsabilité, aucun droit à indemnisation pour dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire. Le tribunal compétent ordonne la libération du navire de mer ou de tout autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie."

Section 2. Modifications du Livre 2, Titre 7, Chapitre 3 du Code belge de la Navigation

Art. 15. Dans le Livre 2, Titre 7, Chapitre 3 du Code belge de la Navigation, il est inséré une section 5 intitulée "La Convention HNS 2010".

Art. 16. Dans la section 5 insérée par l'article 15, il est inséré un article 2.7.3.22, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.22. Notions

Dans la présente section, l'on entend par "Fonds HNS", le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses institué par l'article 13 de la Convention HNS 2010.

En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention HNS 2010 sont d'application dans les arrêtés d'exécution en question."

§ 3. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel is de tonnenmaat van het zeeschip de bruto tonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften voor de meting van de tonnenmaat vervat in Bijlage 1 bij het TMC-Verdrag."

Art. 14. In dezelfde onderafdeling, wordt een artikel 2.3.2.63 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.3.2.63. Gevolgen van de beperking van zijn aansprakelijkheid door de eigenaar door de vorming van een fonds.

Wanneer de eigenaar na een voorval een fonds heeft gevormd in toepassing van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010 en hij gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, kan geen enkel recht op schadevergoeding voor schade als gevolg van het voorval op andere eigendommen van de eigenaar worden uitgeoefend. De bevoegde rechtbank beveelt de vrijgave van het zeeschip of van iedere andere eigendom die toebehoort aan de eigenaar en in beslag werd genomen naar aanleiding van een vordering tot schadevergoeding voor schade veroorzaakt door datzelfde voorval, en treedt op dezelfde wijze op ten aanzien van iedere borgtocht of andere zekerheid die werd ingesteld om een dergelijke inbeslagname te vermijden."

Afdeling 2. Wijzigingen aan Boek 2, Titel 7, Hoofdstuk 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 15. In Boek 2, Titel 7, Hoofdstuk 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende "Het HNS-Verdrag 2010".

Art. 16. In afdeling 5, ingevoegd bij artikel 15, wordt een artikel 2.7.3.22 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.22. Begrippen

In deze afdeling wordt verstaan onder "HNS-Fonds", het ingevolge artikel 13 van het HNS-Verdrag 2010 gevormde Internationale Fonds voor Gevaarlijke en Schadelijke Stoffen.

Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het HNS-Verdrag 2010."

Art. 17. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.23, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.23. Champ d’application territorial

La présente section s’applique:

1° à tout dommage survenu sur le territoire belge, y compris la mer territoriale belge;

2° aux dommages par contamination de l’environnement survenus dans la zone économique exclusive belge;

3° aux dommages, autres que les dommages par contamination de l’environnement survenus à l’extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance transportée à bord d’un navire de mer belge, ou d’un navire de mer enregistré ou immatriculé dans tout autre État Partie à la Convention HNS 2010 ou, dans le cas d’un navire de mer non enregistré ou immatriculé, à bord d’un navire de mer autorisé à battre le pavillon d’un État Partie à la Convention HNS 2010; et

4° aux mesures de sauvegarde, où qu’elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire les dommages visés aux 1°, 2° et 3° ci-dessus.”

Art. 18. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.24, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.24. Champ d’application matériel

§ 1^{er}. La présente section s’applique aux créances, autres que celles nées d’un quelconque contrat pour le transport de marchandises et de passagers, qui sont dues à un dommage découlant du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

§ 2. La présente section ne s’applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

§ 3. La présente section ne s’applique pas:

1° à un dommage par pollution défini dans la Convention CLC 1992, qu’une indemnisation soit ou non due au titre de ce dommage en vertu de cette section; et

2° aux dommages causés par des matières radioactives de la classe 7 soit du Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié, soit

Art. 17. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.23 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.23. Territoriaal toepassingsgebied

Deze afdeling is van toepassing:

1° op alle schade veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de Belgische territoriale zee inbegrepen;

2° op schade door milieuverontreiniging in de Belgische exclusieve economische zone;

3° op schade, anders dan schade door milieuvervuiling, veroorzaakt buiten het grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, van iedere Staat, indien deze schade is veroorzaakt door een stof vervoerd aan boord van een Belgisch zeeschip, of aan boord van een zeeschip dat geregistreerd of ingeschreven is in een andere Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010 of in het geval van een niet-geregistreerd of niet-ingeschreven zeeschip aan boord van een zeeschip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010; en

4° op preventieve maatregelen, ongeacht waar zij zijn genomen, teneinde schade zoals bedoeld in 1°, 2° en 3° hierboven te voorkomen of tot een minimum te beperken.”

Art. 18. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.24 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.24. Materieel toepassingsgebied

§ 1. Deze afdeling is van toepassing op vorderingen, anders dan vorderingen uit hoofde van een overeenkomst tot het vervoer van goederen en passagiers, wegens schade voortvloeiende uit het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee.

§ 2. Deze afdeling is niet van toepassing voor zover de bepalingen ervan onverenigbaar zijn met het recht dat toepasselijk is op arbeidsongevallen of met betrekking tot een stelsel voor sociale zekerheid.

§ 3. Deze afdeling is niet van toepassing:

1° op schade door verontreiniging bepaald in het CLC-Verdrag 1992, of een schadevergoeding al dan niet verschuldigd is uit hoofde van deze schade krachtens deze afdeling; en

2° op schade veroorzaakt door radioactieve materialen van klasse 7, bedoeld in hetzij de “Internationale Maritieme Code voor gevaarlijke stoffen”, zoals gewijzigd,

du Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié.

3° sans préjudice à l'alinéa 2, aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et aux autres navires d'État affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

En ce qui concerne les navires d'État utilisés à des fins commerciales, l'État belge est passible de poursuites devant les juridictions visées aux articles 2.7.3.33 et 2.7.3.34 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain."

Art. 19. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.25, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.25. Responsabilité du propriétaire

§ 1^{er}. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire est responsable au moment d'un événement de tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur transport par mer à bord du navire de mer, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire au moment du premier fait.

§ 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve:

1° que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

2° que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou

3° que le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction; ou

4° que le fait que l'expéditeur ou toute autre personne a négligé de fournir des renseignements concernant la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances expédiées a, soit:

a) causé le dommage, partiellement ou en totalité; soit

hetzij de "Internationale Maritieme Code voor het vervoer van vaste lading in bulk", zoals gewijzigd.

3° onverminderd het tweede lid, op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die in de betrokken periode uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt

Met betrekking tot staatsschepen die worden gebruikt voor handelsdoeleinden, kan de Belgische Staat voor de in artikelen 2.7.3.33 en 2.7.3.34 bedoelde gerechtelijke instanties worden gedaagd en ziet hij af van verdediging op grond van zijn status als soevereine Staat."

Art. 19. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.25 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.25. Aansprakelijkheid van de eigenaar

§ 1. De eigenaar op het tijdstip van een voorval is, behoudens het bepaalde in paragrafen 2 en 3 van dit artikel, aansprakelijk voor schade veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen in verband met het vervoer daarvan over zee aan boord van het zeeschip, met dien verstande dat indien het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorsprong, de eigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.

§ 2. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat:

1° de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met het opzet schade te veroorzaken; of

3° de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie; of

4° het nalaten door de vervoerder of enige andere persoon om gegevens te verstrekken omtrent de gevaarlijke en schadelijke aard van de vervoerde stoffen hetzij:

a) geheel of ten dele de schade heeft veroorzaakt; of

b) fait que le propriétaire n'a pas contracté l'assurance visée à l'article 12 de la Convention HNS 2010;

et que ni le propriétaire, ni ses préposés ni ses mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient raisonnablement dû avoir connaissance de la nature potentiellement dangereuse et nocive des substances expédiées.

§ 3. Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 4. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente section.

§ 5. Sous réserve du paragraphe 6, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente section, ne peut être introduite contre:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire de mer;

3° un affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire de mer;

4° une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

5° une personne prenant des mesures de sauvegarde; et

6° Les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e),

§ 6. Aucune disposition de la présente section ne porte atteinte aux droits de recours existants du propriétaire contre tout tiers, y compris, mais sans que cette liste soit limitative, le chargeur ou le réceptionnaire de la substance qui a causé le dommage, ou les personnes mentionnées au paragraphe 5."

Art. 20. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.26, rédigé comme suit:

b) heeft geleid tot het niet-afsluiten door de eigenaar van de in artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010 bedoelde verzekering;

en op voorwaarde dat noch de eigenaar, noch diens ondergeschikten of lasthebbers kennis hadden of redelijkerwijs hadden moeten hebben van de schadelijke en gevaarlijke aard van de vervoerde stoffen.

§ 3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade geheel of ten dele het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met het opzet schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of ten dele worden ontheven van de aansprakelijkheid tegenover die persoon.

§ 4. Geen vordering tot vergoeding van schade kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze afdeling.

§ 5. Behoudens het bepaalde in paragraaf 6, kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van deze afdeling, worden ingesteld tegen:

1° de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het zeeschip verricht;

3° elke bevrachter (ongeacht zijn benaming, met inbegrip van een rompbevrachter), scheepsbeheerder of exploitant van het zeeschip;

4° elke persoon die met de instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit hulpverleningswerkzaamheden verricht;

5° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en

6° de ondergeschikten of lasthebbers van de in c), d) en e) genoemde personen,

§ 6. Geen enkele bepaling van deze afdeling doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de eigenaar tegenover derden, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, de verzender of de ontvanger van de stof die de schade heeft veroorzaakt, of de in paragraaf 5 bedoelde personen."

Art. 20. In dezelfde afdeling 5, wordt een artikel 2.7.3.26 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.26. Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires de mer

§ 1^{er}. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires de mer dont chacun transporte des substances nocives et potentiellement dangereuses, chaque propriétaire est, sauf exonération en vertu de l'article 2.7.3.25, responsable du dommage. Les propriétaires sont conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

§ 2. Toutefois, chaque propriétaire peut se prévaloir des limites de responsabilité dont il peut bénéficier en vertu de l'article 2.3.2.62.

§ 3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours d'un propriétaire contre tout autre propriétaire.”

Art. 21. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.27, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.27. Décès et lésions corporelles

Les créances en cas de décès ou de lésions corporelles ont priorité sur les autres créances pour les deux tiers du montant total déterminé en vertu du paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention HNS 2010.”

Art. 22. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.28, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.28. Action directe

Toute demande en réparation d'un dommage peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour le dommage. Dans un tel cas, le défendeur peut, même si le propriétaire ne peut se prévaloir des limites de responsabilité prescrites conformément à l'article 2.3.2.11/1, limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même; toutefois, il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.”

“Art. 2.7.3.26. Voorvallen waarbij twee of meer zeeschepen zijn betrokken

§ 1. Wanneer de schade het gevolg is van een voorval waarbij twee of meer zeeschepen zijn betrokken die beide gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren, is elke eigenaar, tenzij deze ingevolge artikel 2.7.3.25 van zijn aansprakelijkheid is ontheven, aansprakelijk voor de schade. De eigenaren zijn hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

§ 2. Eigenaren kunnen zich evenwel beroepen op de beperkingen van de aansprakelijkheid die op elk van hen krachtens artikel 2.3.2.62 van toepassing zijn.

§ 3. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van een eigenaar tegenover een andere eigenaar.”

Art. 21. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.27 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.27. Overlijden en persoonlijk letsel

Vorderingen wegens overlijden of persoonlijk letsel hebben voorrang boven andere vorderingen, behoudens voor zover het totaal van de vorderingen meer bedraagt dan twee derde van het totaalbedrag dat ingevolge artikel 9, paragraaf 1, van het HNS-Verdrag 2010 is vastgesteld.”

Art. 22. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.28 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.28. Rechtstreekse vordering

Vorderingen tot schadevergoeding kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig artikel 2.3.2.11/1 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de beperking van aansprakelijkheid beroepen. De verweerder mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen, het faillissement en de vereffening uitgezonderd, waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat het geleden nadeel het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht de scheepseigenaar tot gedwongen tussenkomst op te roepen.”

Art. 23. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.29, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.29. Personnalité juridique du Fonds HNS

La personnalité juridique est reconnue au Fonds HNS.

L'Administrateur du Fonds HNS en est le représentant légal en Belgique.”

Art. 24. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.30, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.30. Contributions

Toute personne qui, au cours de l'année civile précédente, est le réceptonnaire de quantités de substances nuisibles et potentiellement dangereuses donnant lieu à contribution, est tenue de verser les contributions au Fonds HNS, conformément aux articles 16 à 20 de la Convention HNS 2010.

La personne visée à l'alinéa 1^{er} est tenue de déclarer au Contrôle de la Navigation les quantités de substances nuisibles et potentiellement dangereuses reçues annuellement.”

Art. 25. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.31, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.31. Recouvrement des contributions

§ 1^{er}. Le Roi fixe les modalités des contributions au Fonds HNS visées à l'article 2.7.3.30, ainsi que les déclarations et la communication avec le Fonds HNS selon les articles 16 à 21 de la Convention HNS 2010.

§ 2. Le Roi détermine les autres définitions au sens de la Convention HNS 2010.

Art. 26. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.32, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.32. Limitation des actions

§ 1^{er}. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre II de la Convention HNS 2010 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de cette section dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du propriétaire.

Art. 23. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.29 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.29. Rechtspersoonlijkheid van het HNS-Fonds

Het HNS-Fonds is als rechtspersoon erkend.

De beheerder van het HNS-Fonds is de wettige tegenwoordiger in België.”

Art. 24. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.30 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.30. Bijdragen

Elke persoon die in de loop van het voorgaande kalenderjaar de ontvanger is van schadelijke en gevaarlijke stoffen die aanleiding geven tot een bijdrage, is verplicht om de bijdragen aan het HNS-Fonds te storten, overeenkomstig de artikelen 16 tot 20 van het HNS-Verdrag 2010.

De persoon bedoeld in het eerste lid is verplicht bij de Scheepvaartcontrole de hoeveelheden schadelijke en gevaarlijke stoffen die hij jaarlijks ontvangt, aan te geven.”

Art. 25. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.31 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.31. Inning van bijdragen

§ 1. De Koning regelt de wijze van inning van de bijdragen aan het HNS-Fonds, krachtens artikel 2.7.3.30, alsook de aangiften en de mededeling aan het HNS-Fonds overeenkomstig de artikelen 16 tot 21 van het HNS-Verdrag 2010.

§ 2. De Koning bepaalt de overige definities in de zin van het HNS-Verdrag 2010.”

Art. 26. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.32 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.32. Beperking van het instellen van vorderingen

§ 1. Het recht op schadevergoeding krachtens hoofdstuk II van het HNS-Verdrag 2010 vervalt wanneer in toepassing van deze afdeling geen rechtsovereenkomst is ingesteld binnen drie jaar na de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijs op de hoogte had kunnen zijn van de schade en de identiteit van de eigenaar.

§ 2. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre III de la Convention HNS 2010 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de cette section, ou de notification faite conformément à l'article 2.7.3.36, alinéa 2, dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage.

§ 3. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de dix ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage.

§ 4. Lorsque l'événement consiste en un ensemble de faits, le délai de dix ans visé au paragraphe 3 du présent article court à dater du dernier de ces faits."

Art. 27. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.33, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.33. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le propriétaire

§ 1^{er}. Lorsqu'un événement a causé un dommage dans le champ d'application de la Convention HNS 2010 sur le territoire belge, y compris les eaux belges, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage dans ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris les eaux belges et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet État visée à l'article 2.7.3.23, b), les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier État à condition:

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 2.3.2.62, paragraphe 3; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

§ 2. Het recht op schadevergoeding krachtens hoofdstuk III van het HNS-Verdrag 2010 vervalt wanneer geen rechtsvordering is ingesteld in toepassing van deze afdeling en evenmin een kennisgeving is gedaan overeenkomstig artikel 2.7.3.36, tweede lid, binnen een termijn van drie jaar vanaf de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijs op de hoogte had kunnen zijn van de schade.

§ 3. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat tien jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt.

§ 4. Wanneer het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, begint de in paragraaf 3 van dit artikel bedoelde termijn van tien jaar te lopen vanaf de datum van het laatste van die feiten."

Art. 27. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.33 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.33. Rechtsbevoegdheid met betrekking tot vorderingen tegen de eigenaar

§ 1. Indien een voorval schade binnen het toepassingsgebied van het HNS-Verdrag 2010 heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de Belgische wateren inbegrepen, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade in een van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding uitsluitend worden ingesteld voor de Belgische rechtbanken.

Ingeval ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de Belgische territoriale wateren inbegrepen, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee van die Staat inbegrepen, of binnen een gebied van die Staat bedoeld in artikel 2.7.3.23, b), zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 2.3.2.62, paragraaf 3, is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage exclusivement à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, d'un quelconque État et que soit les conditions prévues au paragraphe c) de l'article 3 de la Convention HNS 2010 pour l'application de celle-ci ont été remplies soit des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter ce dommage, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des demandes d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire, seulement si l'une des conditions suivantes est remplie:

1° le navire de mer est enregistré ou immatriculé en Belgique ou, dans le cas d'un navire de mer non enregistré ou immatriculé, le navire de mer est autorisé à battre le pavillon belge; ou

2° le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal sur le territoire belge; ou

3° un fonds a été constitué en Belgique conformément au paragraphe 3 de l'article 9 de la Convention HNS.

§ 3. Après la constitution du fonds visé à l'article 2.3.2.62, paragraphe 3, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

§ 4. Le tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; et le tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre État, sont compétents pour connaître les actions visées aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article."

Art. 28. Dans la même section 5, il est inséré un article 2.7.3.34, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.34. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le Fonds HNS ou par le Fonds HNS

§ 1^{er}. Sous réserve des dispositions du présent article, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds HNS en vertu de l'article 14 de la Convention HNS que devant les juridictions belges compétentes en vertu de l'article 2.7.3.33 pour les actions en justice

§ 2. Wanneer door een voorval uitsluitend schade is veroorzaakt buiten het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van iedere Staat en hetzij de voorwaarden voor de toepassing van het HNS-Verdrag 2010 bedoeld in artikel 3, c), van dit verdrag, zijn vervuld, hetzij preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van zodanige schade zijn genomen, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen tot schadevergoeding tegen de eigenaar of de andere persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de eigenaar, maar enkel wanneer aan een van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

1° het zeeschip is geregistreerd of ingeschreven in België of, in het geval van een niet-geregistreerd of -ingeschreven zeeschip, het zeeschip is gerechtigd de Belgische vlag te voeren; of

2° de eigenaar heeft zijn gebruikelijke verblijfplaats of hoofdzetel op het Belgische grondgebied; of

3° er werd een fonds in België gevormd overeenkomstig artikel 9, paragraaf 3, van het HNS-Verdrag.

§ 3. Nadat het fonds overeenkomstig artikel 2.3.2.62, paragraaf 3, is gevormd, is de rechtbank waar het fonds gevormd is bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 4. De ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de ondernemingsrechtbank te Brussel wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; en de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen, zijn bevoegd om kennis te nemen van de in paragrafen 1 en 2 van dit artikel bedoelde vorderingen."

Art. 28. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.34 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.34. Rechtsbevoegdheid met betrekking tot vorderingen tegen het HNS-Fonds of ingesteld door het HNS-Fonds

§ 1. Onverminderd hetgeen hierna in dit artikel is bepaald, kan er krachtens artikel 14 van het HNS-Verdrag slechts een vordering tot betaling van schadevergoeding tegen het HNS-Fonds worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken die krachtens dit artikel bevoegd zijn, voor

contre le propriétaire qui est ou aurait été responsable des dommages résultant de l'événement en question.

§ 2. Au cas où le navire de mer transportant les substances nocives ou potentiellement dangereuses qui ont causé le dommage n'a pas été identifié, l'article 2.7.3.33, § 1^{er} s'applique, *mutatis mutandis*, aux actions contre le Fonds HNS.

§ 3. Si une action en réparation d'un dommage est intentée devant un tribunal contre le propriétaire d'un navire de mer ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds HNS en vertu des dispositions de l'article 14 de la Convention HNS.

§ 4. Le tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; et le tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre État, sont compétents pour connaître:

1° des actions en réparation des dommages contre le Fonds HNS en vertu du paragraphe 1^{er} du présent article;

2° des actions intentées par le Fonds HNS en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par les personnes visées à l'article 2.7.3.30."

Art. 29. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.35, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.35. Intervention du Fonds HNS

Le Fonds HNS peut se porter partie intervenante à toute action en réparation de dommage ouverte conformément à l'article 2.7.3.33 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise de Liège, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles ou le tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 2.7.3.33 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise de Liège, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles ou le tribunal de l'entreprise d'Anvers, toute partie à la procédure peut

rechtsvorderingen tegen de eigenaar die aansprakelijk is of zou zijn geweest voor de schade die voortkomt uit het voorval in kwestie.

§ 2. Ingeval de identiteit van het zeeschip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen die de schade hebben veroorzaakt, vervoerde, niet wordt achterhaald, is paragraaf 1 van dit artikel, *mutatis mutandis* van toepassing op rechtsvorderingen ingesteld tegen het HNS-Fonds.

§ 3. Indien tegen de eigenaar van een zeeschip of diens garant een vordering tot vergoeding van schade bij een rechtbank is ingesteld, is deze rechtbank bij uitsluiting bevoegd kennis te nemen van een vordering betreffende dezelfde schade tegen het HNS-Fonds tot vergoeding krachtens artikel 14 van het HNS-Verdrag.

§ 4. De ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de ondernemingsrechtbank te Brussel wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; en ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen, zijn bevoegd om kennis te nemen van:

1° vorderingen tot vergoeding van schade tegen het HNS-Fonds op grond van paragraaf 1 van dit artikel;

2° vorderingen van het HNS-Fonds met het oog op de betaling van bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel 2.7.3.30."

Art. 29. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.35 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.35. Tussenkomst van het HNS-Fonds

Het HNS-Fonds kan optreden als tussenkomende partij in elke procedure tot schadevergoeding die voor de ondernemingsrechtbank te Luik, de ondernemingsrechtbank te Brussel of de ondernemingsrechtbank te Antwerpen tegen een eigenaar of diens garant wordt gevoerd in overeenstemming met artikel 2.7.3.33.

Wanneer overeenkomstig artikel 2.7.3.33 tegen een eigenaar of diens garant voor de ondernemingsrechtbank te Luik, de ondernemingsrechtbank te Brussel of de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, een vordering tot vergoeding wordt ingesteld, kan elke procespartij deze

notifier cette action au Fonds HNS, par envoi recommandé, avec accusé de réception.”

Art. 30. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.36, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.36. Reconnaissance et exécution des jugements

Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'États qui ne sont pas liés par la Convention HNS 2010 et qui concernent la réparation des dommages sur le territoire belge, y compris les eaux belges, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.”

Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, et sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue au paragraphe 6 de l'article 14 de la Convention HNS 2010, tout jugement qui est rendu contre le Fonds HNS par un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 3 de l'article 39 de la Convention HNS 2010 et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire en Belgique.”

Art. 31. Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.37, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.37. Subrogation et recours

§ 1^{er}. Le Fonds HNS acquiert par subrogation, au titre de toute somme versée par lui en réparation de dommages conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention HNS 2010, tous les droits qui seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

§ 2. Aucune disposition de la Convention HNS 2010 ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds HNS contre toute personne, y compris les personnes qui sont visées à l'article 2.7.3.25, paragraphe 2, d), autres que celles mentionnées dans le paragraphe précédent, dans la mesure où ces personnes peuvent limiter leur responsabilité. En toute hypothèse, le Fonds HNS bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne prise en charge.

§ 3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds HNS, tout service public relevant du gouvernement fédéral ou des gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages est subrogé

vordering bij aangetekende zending met ontvangstbewijs ter kennis brengen van het HNS-Fonds.”

Art. 30. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.36 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.36. Erkenning en tenuitvoerlegging

Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het HNS-Verdrag 2010 zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van schade op het Belgische grondgebied, de Belgische wateren inbegrepen, in België niet erkend of uitvoerbaar verklaard.

Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht en onder voorbehoud van beslissingen betreffende de verdeling, bedoeld in artikel 14, paragraaf 6, van het HNS-Verdrag 2010 worden uitspraken die tegen het HNS-Fonds zijn gedaan door een uit hoofde van artikel 39, paragrafen 1 en 3, van het HNS-Verdrag 2010 bevoegde rechtbank, wanneer zij voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waar zij zijn gedaan en daartegen in die Staat geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, erkend en zijn zij vatbaar voor tenuitvoerlegging in België.”

Art. 31. In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.37 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.37. Subrogatie en verhaal

§ 1. Het HNS-Fonds treedt voor elk bedrag aan vergoeding van schade dat het op grond van artikel 14, paragraaf 1, van het HNS-Verdrag 2010 heeft betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens schade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of diens garant.

§ 2. Niets in het HNS-Verdrag 2010 tast enig recht van verhaal of subrogatie aan dat het HNS-Fonds kan doen gelden ten aanzien van andere personen dan die bedoeld in artikel 2.7.3.25, paragraaf 2, d), worden genoemd, voor zover deze personen hun aansprakelijkheid kunnen beperken. In elk geval zal het recht dat het HNS-Fonds bij wege van subrogatie ten aanzien van dergelijke personen heeft, ten minste gelijkwaardig zijn aan dat van een verzekeraar van de persoon aan wie de schadevergoeding is betaald.

§ 3. Onverminderd andere eventuele rechten van subrogatie of verhaal tegen het HNS-Fonds, treedt elke overheidsdienst behorend tot de federale regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor schade heeft betaald, in de rechten

aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention HNS 2010.”

Section 3. Modifications du Livre 4, Titre 1^{er}, Chapitre 2 du Code belge de la Navigation

Art. 32. Dans l'article 4.1.2.10, alinéa 1^{er}, modifié par la loi du @@@ modifiant le Code belge de la Navigation, les mots “, la Convention HNS 2010” sont insérés entre les mots “la Convention WRC” et les mots “et compte tenu des directives adoptées par l'OMI”.

Art. 33. Dans la section 2 du chapitre 1 du livre 4 du Code belge de la Navigation, il est inséré un article 4.1.2.51/1 rédigé comme suit:

“Art. 4.1.2.51/1. Infraction à la Convention HNS 2010 et aux articles 2.7.3.30 et 4.2.4.2/1

§ 1^{er}. Est punie d'une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des cargaisons donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 18 à 20 de la Convention HNS 2010, ainsi que quiconque enfreint les articles 2.7.3.30 et 4.2.4.2/1, § 1^{er}, alinéa 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Les personnes visées à l'article 2.7.3.30, § 4 alinéa 2, sont civilement responsables du paiement de l'amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.

Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d'amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1^{er}.”

Art. 34. Dans l'article 4.2.1.2, § 1^{er}, 2^o c), les mots “de la Convention HNS 2010” sont insérés entre les mots “de la Convention CLC 1992” et les mots “de la Convention WRC”.

Art. 35. Dans l'article 4.2.4.1, § 4, les mots “, de la Convention HNS 2010” sont insérés entre les mots “de la Convention WRC” et les mots “et du Règlement PAL”.

Art. 36. Dans le Livre 4, Titre 2, Chapitre 4 et Section 2 du Code belge de la Navigation, il est inséré un article 4.2.4.2/1, rédigé comme suit:

“Art. 4.2.4.2/1. Autorités compétentes concernant la Convention HNS 2010

Le Contrôle de la Navigation peut se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l'article 2.7.3.30, paragraphe 4 alinéa 2, tous documents,

die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het HNS-Verdrag 2010.”

Afdeling 3. Wijzigingen aan Boek 4, Titel 1, Hoofdstuk 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 32. In artikel 4.1.2.10, eerste lid, gewijzigd bij de wet van @@@ tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek, worden de woorden “, het HNS-Verdrag 2010” ingevoegd tussen de woorden “het WRC-Verdrag” en de woorden “of de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17 van dit wetboek”.

Art. 33. In Boek 4, Hoofdstuk 1, Afdeling 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een artikel 4.1.2.51/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4.1.2.51/1. Inbreuk op het HNS-Verdrag 2010 en op de artikelen 2.7.3.30 en 4.2.4.2/1.

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft iedere persoon die op het Belgische grondgebied bijdrageplichtige ladingen ontvangt en die de artikelen 18 tot 20 van het HNS-Verdrag 2010 overtreedt, alsook eenieder die de artikelen 2.7.3.30 en 4.2.4.2/1, paragraaf 1, derde lid, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. De personen bedoeld in artikel 2.7.3.30, § 4, tweede lid, zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld.

De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die op grond van paragraaf 1 zijn uitgesproken.”

Art. 34. In artikel 4.2.1.2, § 1, 2^o, c), worden de woorden “, het HNS-Verdrag 2010” ingevoegd tussen de woorden “het CLC-Verdrag 1992” en de woorden “het WRC-Verdrag”.

Art. 35. In artikel 4.2.4.1, § 4, worden de woorden “, het HNS-Verdrag 2010” ingevoegd tussen de woorden “het WRC-Verdrag” en de woorden “en de PAL-Verordening”.

Art. 36. In Boek 4, Titel 2, Hoofdstuk 4 en Afdeling 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een artikel 4.2.4.2/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4.2.4.2/1. Bevoegde autoriteiten betreffende het HNS-Verdrag 2010

De Scheepvaartcontrole kan zich een op een eerste verzoek door elke persoon bedoeld in artikel 2.7.3.30, paragraaf 4, tweede lid, alle nuttige documenten, stukken

pièces ou livres utiles pour fournir à l'administrateur du Fonds HNS les indications sur les quantités de cargaison donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente."

Chapitre 4

Disposition finale

Art. 37. La présente loi entre en vigueur le jour de l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010.

of boeken laten voorleggen om aan de beheerder van het HNS-Fonds aanwijzingen te geven over de hoeveelheden bijdragende ladingen die deze persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar heeft ontvangen."

Hoofdstuk 4

Slotbepaling

Art. 37. Deze wet treedt in werking op de dag van de inwerkingtreding van het HNS-Verdrag 2010.

Avant-projet de loi relative à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire - (v1) - 26/10/2021 08:49

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Vincent VAN QUICKENBORNE, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord

Contact cellule stratégique

Nom : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Téléphone : 0476/69.37.81

Administration

SPF Mobilité et Transports

Contact administration

Nom : Aline Douxfils

E-mail : aline.douxfils@mobilite.fgov.be

Téléphone : +32471531827

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi relative à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Cet avant-projet de loi concerne l'implémentation de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ('la Convention HNS 2010'). La Convention HNS 2010 vient compléter le cadre juridique international de la responsabilité et de l'indemnisation en cas d'incident lié au transport par mer de substances dangereuses. L'objet de la Convention est d'offrir une indemnisation convenable, prompte et efficace aux personnes, aux biens en cas de perte ou de dommages et à l'environnement survenus lors du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. La Convention couvre les dommages dus à la pollution et les dommages liés à d'autres risques comme l'incendie et l'explosion. La Convention met sur pied le Fonds HNS qui vient compléter l'intervention financière dans la prévention ou la réparation des dommages du propriétaire du navire.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Cabinet du Ministre de la Mer du Nord, le secteur pétrolier et chimique belge, les Régions

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Avant-projet de loi relative à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire - (v1) - 26/10/2021 08:49

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Documents et pamphlets mis à disposition par l'Organisation maritime internationale

Avant-projet de loi relative à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire - (v1) - 26/10/2021 08:49

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ☒ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

Les entités visées sont les terminaux portuaires et les entreprises qui reçoivent des substances nocives et potentiellement dangereuses.

4. Santé

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

L'avant-projet de loi prévoit une meilleure couverture des dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement en cas d'accident maritime avec des substances nocives et potentiellement dangereuses ; une conséquence est donc une meilleure protection de l'environnement et donc de la santé des citoyens.

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Avant-projet de loi relative à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire - (v1) - 26/10/2021 08:49

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Les entités visées par la Convention HNS 2010 sont les armateurs. Les armateurs belges sont au nombre de 20, qui sont des PME.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

En terme d'impact positif, la Convention HNS 2010 établit une meilleure couverture en cas d'accident avec des substances qui n'étaient pas encore couvertes par le régime juridique international existant. Les armateurs (PME) peuvent donc limiter leur responsabilité et être assistés en cas d'accident d'un de leur navire.

En terme d'impact négatif, les réceptionnaires de substances couvertes par la Convention HNS 2010 doivent déclarer annuellement les quantités de substances reçues, ce qui implique une charge administrative supplémentaire.

☒ Il y a des impacts négatifs.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ?

Oui/non > expliquez

Non, toutes les entreprises doivent remplir la même déclaration.

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ?

Oui/non > expliquez

Oui, ils sont proportionnels en ce que la déclaration est le moyen le plus simple et le moins lourd administrativement pour arriver au but recherché.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

La déclaration est simplifiée et est basée sur le modèle qui se trouve dans l'annexe de la Convention HNS 2010. Il n'y a qu'une déclaration par an.

11. Charges administratives

☒ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☐ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

Il n'y a pas de réglementation en place actuellement.

Réglementation en projet

L'avant-projet prévoit que les réceptionnaires (entreprises) déclarent une fois par an les quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses. Le modèle de la déclaration est annexé à la Convention HNS 2010.

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

☒ S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

Réglementation en projet

Les entreprises réceptionnaires doivent fournir une déclaration dont le modèle est annexé à la Convention HNS 2010.

Avant-projet de loi relative à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire - (v1) - 26/10/2021 08:49

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

Réglementation en projet

La récolte de la déclaration s'effectue électroniquement.

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation en projet

La déclaration est annuelle.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

La déclaration est simplifiée et est basée sur le modèle qui se trouve dans l'annexe de la Convention HNS 2010. Il n'y a qu'une déclaration par an.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

L'avant-projet de loi prévoit une meilleure couverture des dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement en cas d'accident maritime avec des substances nocives et potentiellement dangereuses ; une conséquence est donc une meilleure protection de l'environnement.

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

L'avant-projet de loi prévoit une meilleure couverture des dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement en cas d'accident maritime avec des substances nocives et potentiellement dangereuses ; une conséquence est donc une meilleure protection de l'environnement et de la biodiversité.

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

Avant-projet de loi relative à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire - (v1) - 26/10/2021 08:49

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ☒ Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

Cet avant-projet de loi n'impacte ni positivement ni négativement la coopération avec les pays en voie de développement, car l'implémentation de la Convention HNS 2010 ne concerne que la Belgique.

Voorontwerp van wet betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek - (v1) - 26/10/2021 08:49

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Vincent VAN QUICKENBORNE, Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee

Contactpersoon beleidscel

Naam : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Tel. Nr. : 0476/69.37.81

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Aline Douxflis

E-mail : aline.douxflis@mobilit.fgov.be

Tel. Nr. : +32471531827

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Deze voorontwerp van wet betreft de implementatie van het Internationaal Verdrag van 2010 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen ("het HNS-Verdrag 2010"). Het HNS-Verdrag 2010 vervolledigt het internationale rechtskader voor aansprakelijkheid en schadevergoeding in geval van een incident met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee. De doelstelling van het Verdrag is te zorgen voor een passende, snelle en doeltreffende schadeloosstelling van personen, van goederen in geval van verlies of schade en van het milieu, veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee. Het Verdrag dekt schade door verontreiniging en schade in verband met andere gevaren, zoals brand en ontploffing. Het Verdrag voorziet in de oprichting van het HNS-Fonds, dat een aanvulling vormt op de financiële tegemoetkoming in de preventie of vergoeding van schade door de scheepseigenaar.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Kabinet van de Minister van de Noordzee, olie- en chemiesector, de Gewesten

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Voorontwerp van wet betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek - (v1) - 26/10/2021 08:49

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Documenten en pamfletten die door de Internationale Maritieme Organisatie ter beschikking zijn gesteld

Voorontwerp van wet betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek - (v1) - 26/10/2021 08:49

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ☒ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

De betrokken entiteiten zijn haventerminals en ondernemingen die schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen ontvangen.

4. Gezondheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het voorontwerp van wet voorziet in een betere dekking van de schade aan personen, goederen en het milieu in geval van maritieme ongevallen met schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen; een gevolg daarvan is een betere bescherming van het milieu en dus van de gezondheid van de burgers.

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Voorontwerp van wet betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek - (v1) - 26/10/2021 08:49

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

De entiteiten die onder het HNS-verdrag 2010 vallen, zijn scheepseigenaren. Er zijn 20 Belgische reders, die KMO's zijn.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

Wat de positieve gevolgen betreft, zorgt het HNS-Verdrag 2010 voor een betere dekking in geval van ongevallen met stoffen die nog niet onder de bestaande internationale wettelijke regeling vielen. De reders (KMO's) kunnen dus hun aansprakelijkheid beperken en bij een ongeval met een van hun schepen worden bijgestaan.

Wat de negatieve gevolgen betreft, moeten ontvangers van stoffen die onder het HNS-Verdrag 2010 vallen, jaarlijks aangifte doen van de hoeveelheden ontvangen stoffen, hetgeen een extra administratieve last inhoudt.

☒ Er is een negatieve impact.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen?

Ja/nee > leg uit

Non, alle ondernemingen moeten dezelfde aangifte invullen.

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel?

Ja/nee > leg uit

Ja, ze zijn proportioneel, aangezien de aangifte het eenvoudigste en administratief minst belastende middel is om het gewenste doel te bereiken.

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten/te compenseren?

De aangifte is vereenvoudigd en is gebaseerd op het model in de bijlage bij het HNS-Verdrag 2010. Er is slechts één verklaring per jaar.

11. Administratieve lasten

☒ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☐ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

Er is geen bestaande wetgeving op dit moment.

Ontwerp van regelgeving

Het voorontwerp bepaalt dat de ontvangers (bedrijven) eenmaal per jaar de hoeveelheden schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen moeten aangeven. De modelverklaring is als bijlage aan het HNS-Verdrag 2010 gehecht.

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

☒ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Ontwerp van regelgeving

Ontvangende bedrijven moeten een verklaring afgeven, waarvan een model als bijlage bij het HNS-Verdrag 2010 is gevoegd.

Voorontwerp van wet betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek - (v1) - 26/10/2021 08:49

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Ontwerp van regelgeving

De aangifte wordt elektronisch verzameld.

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Ontwerp van regelgeving

Het gaat over een jaarlijkse aangifte.

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

De aangifte is vereenvoudigd en is gebaseerd op het model in de bijlage bij het HNS-Verdrag 2010. Er is slechts één verklaring per jaar.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het voorontwerp van wet voorziet in een betere dekking van de schade aan personen, goederen en het milieu in geval van maritieme ongevallen met schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen; een gevolg daarvan is een betere bescherming van het milieu.

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het voorontwerp van wet voorziet in een betere dekking van de schade aan personen, goederen en het milieu in geval van maritieme ongevallen met schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen; een gevolg daarvan is een betere bescherming van het milieu en biodiversiteit.

19. Hinder

Voorontwerp van wet betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek - (v1) - 26/10/2021 08:49

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ☒ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

Dit voorontwerp van wet heeft noch een positief, noch een negatief effect op de samenwerking met ontwikkelingslanden, aangezien de uitvoering van het HNS-Verdrag 2010 alleen België aangaat.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 70.528/4 DU 12 JANVIER 2022**

Le 23 novembre 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'relatif à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 12 janvier 2022. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 12 janvier 2022.

*

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
Nr. 70.528/4 VAN 12 JANUARI 2022**

Op 23 november 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 12 januari 2022. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 januari 2022.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

OBSERVATION PRÉALABLE

L'exposé des motifs et le commentaire des articles ne figuraient pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

Certes, ces documents ont été communiqués par la déléguée du ministre, le 15 décembre 2021, il n'en demeure pas moins qu'à l'avenir, il y aura lieu, pour le demandeur d'avis, de veiller à la complétude du dossier dès l'introduction de celui-ci.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

DISPOSITIF

Article 2

L'article 2 vise à ajouter, à l'article 574, alinéa 1^{er}, 23^o, du Code judiciaire¹, les demandes visées aux articles 2.7.3.33 à 2.7.3.35, en projet, du Code belge de la Navigation (ci-après le "Code"), à l'énumération de celles dont connaît déjà le tribunal de l'entreprise.

Il y a également lieu de tenir compte de l'article 574, alinéa 2, du Code judiciaire, lequel dispose:

"Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent dans les cas prévus au premier alinéa, 20^o, 21^o, 22^o, 23^o et 24^o".

Cet alinéa 2 ne se concilie pas avec les articles 2.7.3.33, § 4, 2.7.3.34, § 4, et 2.7.3.35, alinéa 2, en projet, du Code (articles 28, 29 et 30 de l'avant-projet). Ces derniers prévoient, en effet, la compétence du tribunal de l'entreprise de Liège, de Bruxelles ou d'Anvers, selon le lieu de naissance du dommage.

L'article 2 sera revu à la lumière de cette observation.

[‡] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

¹ Dont il convient de mentionner qu'il a été inséré, et non modifié, par la loi du 8 mai 2019 'introduisant le Code belge de la Navigation', article 49, 2^o.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE OPMERKING

In het dossier dat bij de adviesaanvraag was gevoegd, ontbraken de memorie van toelichting en de bespreking van de artikelen.

De gemachtigde van de minister heeft die documenten weliswaar op 15 december 2021 bezorgd, maar in het vervolg zou de adviesaanvrager erop moeten letten dat het dossier volledig is op het ogenblik waarop het wordt ingediend.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

DISPOSITIEF

Artikel 2

Artikel 2 strekt ertoe in artikel 574, eerste lid, 23^o, van het Gerechtelijk Wetboek,¹ in de opsomming van de vorderingen waarvan de ondernemingsrechtbank nu al kennisneemt, ook de vorderingen op te nemen die worden bedoeld in de ontworpen artikelen 2.7.3.33 tot 2.7.3.35 van het Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna: "het Wetboek").

Er dient ook rekening te worden gehouden met artikel 574, tweede lid, van het Gerechtelijk Wetboek, dat als volgt luidt:

"In de gevallen onder het eerste lid, 20^o, 21^o, 22^o, 23^o en 24^o, is alleen de ondernemingsrechtbank te Antwerpen bevoegd".

Dat tweede lid is niet verenigbaar met de ontworpen artikelen 2.7.3.33, § 4, 2.7.3.34, § 4, en 2.7.3.35, tweede lid, van het Wetboek (artikelen 28, 29 en 30 van het voorontwerp). Luidens die laatstgenoemde bepalingen ligt de bevoegdheid namelijk bij de ondernemingsrechtbank van Luik, Brussel of Antwerpen, naargelang van de plaats waar de schade ontstaan is.

Artikel 2 moet in het licht van deze opmerking worden herzien.

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

¹ Er dient te worden geschreven dat die bepaling is ingevoegd, en niet gewijzigd, bij artikel 49, 2^o, van de wet van 8 mei 2019 'tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek'.

Article 3

Les mots “alinéa 1^{er},” seront omis, l’article 627 du Code judiciaire ne comportant qu’un seul alinéa. Il convient également d’y mentionner que le 10° a été inséré, et non modifié, par la loi du 24 juin 1970 ‘modifiant la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire et certaines dispositions relatives à la compétence des cours et tribunaux et à la procédure civile’ et de compléter l’énumération des lois l’ayant ensuite modifié.

Article 6

L’article 2.3.2.11/1, en projet, du Code, intitulé ‘Délivrance de certificats HNS pour les navires de mer belges’, dispose, à l’alinéa 1^{er} de son paragraphe 1^{er}:

“Un certificat attestant qu’une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention HNS 2010 et cette section est délivré à chaque navire de mer après que l’autorité compétente ait satisfait aux prescriptions de l’article 2.3.2.8, § 3/1”.

Conformément à l’article 12, paragraphe 2, de la Convention HNS 2010², les mots “après que l’autorité compétente ait satisfait aux prescriptions de l’article 2.3.2.8, § 3/1” seront remplacés par les mots “après que l’autorité compétente s’est assurée qu’il satisfait aux prescriptions de l’article 2.3.2.8, § 3/1”.

Article 9

Il revient à l’auteur de l’avant-projet de vérifier si le paragraphe 1^{er} de l’article 2.3.2.15 du Code ne doit pas être complété par la mention de la Convention HNS 2010, suite à l’insertion du paragraphe 5 en projet³.

Article 11

La version française sera revue à la lumière de la version néerlandaise.

Article 19

1. À l’article 2.7.3.25, § 5, 6°, en projet, du Code, les références faites aux alinéas c), d) et e), seront corrigées. À la lecture de l’article 7, paragraphe 5, de la Convention HNS 2010, il apparaît qu’elles doivent être remplacées par des références aux 3°, 4°, et 5°. Ce dernier dispose en effet:

² Et à l’instar de ce que prévoient déjà le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, des articles 2.3.2.9, 2.3.2.10, et 2.3.2.11 du Code, pour la délivrance des certificats CLC, BUNKER et WRC.

³ Comparer avec les articles 4, 7, et 11, de l’avant-projet.

Artikel 3

De woorden “eerste lid” moeten worden weggelaten, aangezien artikel 627 van het Gerechtelijk Wetboek maar een enkel lid bevat. Ook dient te worden vermeld dat punt 10° is ingevoegd, en niet gewijzigd, bij de wet van 24 juni 1970 ‘tot wijziging van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek en van sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid van de hoven en rechtbanken en de burgerlijke rechtspleging’, en dient de opsomming van de wetten waarbij dat punt vervolgens is gewijzigd, te worden aangevuld.

Artikel 6

Het ontworpen artikel 2.3.2.11/1, § 1, eerste lid, van het Wetboek, met als opschrift “Uitreiking van HNS-certificaten voor Belgische zeeschepen”, luidt als volgt:

“Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het HNS-Verdrag 2010 en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk zeeschip uitgereikt nadat de bevoegde overheid heeft voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3/1.”

Overeenkomstig artikel 12, lid 2, van het HNS-Verdrag 2010² moeten de woorden “nadat de bevoegde overheid heeft voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3/1” worden vervangen door de woorden “nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3/1”.

Artikel 9

De steller van het voorontwerp dient na te gaan of het, als gevolg van de invoering van de ontworpen paragraaf 5, niet nodig is in paragraaf 1 van artikel 2.3.2.15 van het Wetboek ook het HNS-Verdrag 2010 te vermelden.³

Artikel 11

De Franse tekst moet worden herzien zodat hij overeenstemt met de Nederlandse tekst.

Artikel 19

1. In het ontworpen artikel 2.7.3.25, § 5, 6°, van het Wetboek moeten de verwijzingen naar c), d) en e) gecorrigeerd worden. Uit de tekst van artikel 7, lid 5, van het HNS-Verdrag 2010 blijkt dat ze moeten worden vervangen door verwijzingen naar 3°, 4° en 5°. Die laatstgenoemde bepaling luidt namelijk als volgt:

² En naar het voorbeeld van wat reeds in paragraaf 1, eerste lid, van de artikelen 2.3.2.9, 2.3.2.10 en 2.3.2.11 van het Wetboek is bepaald in verband met de afgifte van de CLC-, de BUNKER- en de WRC-certificaten.

³ Vergelijk met de artikelen 4, 7 en 11 van het voorontwerp.

“Sous réserve du paragraphe 6, aucune demande en réparation de dommage, qu’elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l’équipage;

b) le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l’équipage, s’acquitte de services pour le navire;

c) un affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire;

d) une personne accomplissant des opérations d’assistance avec l’accord du propriétaire ou sur les instructions d’une autorité publique compétente;

e) une personne prenant des mesures de sauvegarde; et

f) les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e), à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l’intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu’un tel dommage en résulterait probablement”.

2. L’article 2.7.3.25, § 5, en projet, du Code, sera également complété afin d’y reprendre, après l’énumération en six points qui y figure, la teneur du dernier membre de phrase du paragraphe 5 de l’article 7 de la Convention HNS 2010.

Article 25

1. Dans la version française de l’article 2.7.3.31, § 1^{er}, en projet, du Code, les mots “de perception” seront insérés entre les mots “les modalités” et “des contributions”.

2. L’article 2.7.3.31, § 2, en projet, dispose:

“Le Roi détermine les autres définitions au sens de la Convention HNS 2010”.

Cette disposition sera revue, afin de mieux définir la portée de l’habilitation qui y est conférée au Roi et d’assurer sa concordance avec l’article 2.7.3.22, en projet (article 16 de l’avant-projet), lequel dispose en effet:

“Dans la présente section, l’on entend par ‘Fonds HNS’, le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses institué par l’article 13 de la Convention HNS 2010.

En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l’application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans

“Behoudens het bepaalde in het zesde lid, kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van dit Verdrag, worden ingesteld tegen:

a) de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;

b) de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;

c) elke bevrachter (ongeacht zijn benaming, met inbegrip van een rompbevrachter), manager of exploitant van het schip;

d) elke persoon die met de instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit hulpverleningswerkzaamheden verricht;

e) elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en

f) de ondergeschikten of lasthebbers van de onder c), d) en e) genoemde personen, tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.”

2. Het ontworpen artikel 2.7.3.25, § 5, van het Wetboek moet eveneens worden aangevuld: na de zes punten die daarin worden opgesomd moet de inhoud worden weergegeven van het laatste zinsdeel van lid 5 van artikel 7 van het HNS-Verdrag 2010.

Artikel 25

1. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 2.7.3.31, § 1, van het Wetboek moeten de woorden “de perception” worden ingevoegd tussen de woorden “les modalités” en “des contributions”.

2. Het ontworpen artikel 2.7.3.31, § 2, luidt als volgt:

“De Koning bepaalt de overige definities in de zin van het HNS-Verdrag 2010.”

Die bepaling moet worden herzien zodat ze de strekking van de machtiging die aan de Koning wordt verleend, beter omschrijft en zodat ze in overeenstemming is met het ontworpen artikel 2.7.3.22 (artikel 16 van het voorontwerp), dat immers als volgt luidt:

“In deze afdeling wordt verstaan onder ‘HNS-Fonds’, het ingevolge artikel 13 van het HNS-Verdrag 2010 gevormde Internationale Fonds voor Gevaarlijke en Schadelijke Stoffen.

Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de

la Convention HNS 2010 sont d'application dans les arrêtés d'exécution en question".

Article 26

À l'article 2.7.3.32, § 2, en projet, du Code, la référence faite à l'article 2.7.3.36, alinéa 2, sera remplacée par une référence à l'article 2.7.3.35, alinéa 2.

Article 27

1. Dans la phrase introductive de l'article 2.7.3.33, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, du Code, la référence faite à l'article 2.7.3.23, b), sera corrigée.

2. À l'article 2.7.3.33, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, en projet, du Code, la référence faite à l'article 2.3.2.62, § 3, sera remplacée par une référence au paragraphe 2 du même article.

La même observation vaut pour l'article 2.7.3.33, § 3, en projet.

Article 31

À l'article 2.7.3.37, § 2, en projet, du Code, la référence faite à l'article 2.7.3.25, § 2, d), sera corrigée.

Section 3

L'intitulé de la section 3 "Modifications du livre 4, titre 1^{er}, chapitre 2 du Code Belge de la Navigation", sera revu, certaines de ses dispositions visant à modifier des articles faisant partie d'autres subdivisions du livre 4 du Code.

Article 32

L'article 32 sera revu afin:

– d'y mentionner que la disposition qu'il vise à modifier est l'article 4.1.2.10, alinéa 1^{er}, du Code;

– d'y préciser que cet alinéa a été modifié par la loi du 16 juin 2021⁴, sans reprendre l'intitulé de cette dernière;

– d'y corriger, dans la version française et à la lumière de la version néerlandaise, les modalités d'insertion des mots "la Convention HNS 2010".

⁴ Loi du 16 juin 2021 'modifiant le Code belge de la Navigation', article 120, 1^o.

erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het HNS-Verdrag 2010."

Artikel 26

In het ontworpen artikel 2.7.3.32, § 2, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 2.7.3.36, tweede lid, worden vervangen door een verwijzing naar artikel 2.7.3.35, tweede lid.

Artikel 27

1. In de inleidende zin van het ontworpen artikel 2.7.3.33, § 1, tweede lid, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 2.7.3.23, b), gecorrigeerd worden.

2. In het ontworpen artikel 2.7.3.33, § 1, tweede lid, 1^o, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 2.3.2.62, § 3, worden vervangen door een verwijzing naar paragraaf 2 van datzelfde artikel.

Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 2.7.3.33, § 3.

Artikel 31

In het ontworpen artikel 2.7.3.37, § 2, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 2.7.3.25, § 2, d), gecorrigeerd worden.

Afdeling 3

Het opschrift van afdeling 3 "Wijzigingen aan Boek 4, Titel 1, Hoofdstuk 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek" moet herzien worden, aangezien sommige bepalingen van die afdeling strekken tot wijziging van artikelen die deel uitmaken van andere onderdelen van boek 4 van het Wetboek.

Artikel 32

Artikel 32 moet herzien worden teneinde:

– daarin te vermelden dat de bepaling die gewijzigd wordt artikel 4.1.2.10, eerste lid, van het Wetboek is;

– daarin te preciseren dat dat lid gewijzigd is bij de wet van 16 juni 2021,⁴ zonder melding te maken van het opschrift van die wet;

– in de Franse tekst ervan de wijze waarop de woorden "het HNS-Verdrag 2010" ingevoegd moeten worden, gecorrigeerd wordt in het licht van de Nederlandse tekst.

⁴ Wet van 16 juni 2021 'tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek', artikel 120, 1^o.

Article 33

1. Dans la phrase liminaire, la mention de la subdivision du Code dans laquelle l'article 4.1.2.51/1, en projet, est inséré, sera à la fois corrigée et complétée. Il s'agit de la sous-section 6, de la section 2, du chapitre 2, du titre 1^{er}, du livre 4.

2. Dans l'article 4.1.2.51/1, § 1^{er}, en projet, du Code, la référence faite à l'article 4.2.4.2/1, § 1^{er}, alinéa 3, (inséré par l'article 36 de l'avant-projet), sera corrigée, ce dernier ne comprenant qu'un seul alinéa.

3. Dans l'article 4.1.2.51/1, § 2, en projet, du Code, la référence faite à l'article 2.7.3.30, § 4, alinéa 2, (inséré par l'article 24 de l'avant-projet), sera corrigée, ce dernier ne comprenant pas de subdivision en paragraphes.

Article 34

L'article 34 sera revu afin:

– d'y mentionner que la disposition qu'il vise à modifier est l'article 4.2.1.2, § 1^{er}, 2^o, c), du Code⁵⁵;

– d'y corriger les modalités d'insertion des mots "de la Convention HNS 2010".

Article 36

Dans la phrase liminaire, la mention de la subdivision du Code dans laquelle l'article 4.2.4.2/1, en projet, est inséré, sera corrigée, le chapitre 4, du titre 2, du livre 4, du Code, n'étant pas subdivisé en sections.

Article 37

1. L'article 37 dispose:

"La présente loi entre en vigueur le jour de l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010".

Comme l'explique cependant le commentaire de l'article 24 de l'avant-projet:

"Cette disposition insère l'article 2.7.3.30 dans le Code belge de la Navigation, basé sur l'article 13 de la Convention HNS 2010.

Cet article contient l'obligation légale de payer les contributions au Fonds HNS par tout réceptionnaire belge de substances nocives et potentiellement dangereuses en son alinéa 1^{er}. Cette obligation ne sera appliquée qu'après l'entrée

⁵ Cette observation vaut également pour l'article 35 de l'avant-projet.

Artikel 33

1. In de inleidende zin moet de vermelding van het onderdeel van het Wetboek waarin het ontworpen artikel 4.1.2.51/1 ingevoegd wordt, zowel verbeterd als aangevuld worden. Het betreft boek 4, titel 1, hoofdstuk 2, afdeling 2, onderafdeling 6.

2. In het ontworpen artikel 4.1.2.51/1, § 1, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 4.2.4.2/1, § 1, derde lid, (ingevogd bij artikel 36 van het voorontwerp) verbeterd worden, aangezien dat laatste artikel maar één lid bevat.

3. In het ontworpen artikel 4.1.2.51/1, § 2, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 2.7.3.30, § 4, tweede lid, (ingevogd bij artikel 24 van het voorontwerp) verbeterd worden, aangezien dat laatste artikel niet onderverdeeld is in paragrafen.

Artikel 34

Artikel 34 moet herzien worden teneinde:

– daarin te vermelden dat de bepaling die gewijzigd wordt artikel 4.2.1.2, § 1, 2^o, c), van het Wetboek is;⁵⁵

– daarin de wijze waarop de woorden "het HNS-Verdrag 2010" ingevoegd moeten worden, te corrigeren.

Artikel 36

In de inleidende zin moet de vermelding van het onderdeel van het Wetboek waarin het ontworpen artikel 4.2.4.2/1 ingevoegd wordt, gecorrigeerd worden, aangezien boek 7, titel 2, hoofdstuk 4, van het Wetboek niet onderverdeeld is in afdelingen.

Artikel 37

1. Artikel 37 luidt als volgt:

"Deze wet treedt in werking op de dag van inwerkingtreding van het HNS-Verdrag 2010."

In de bespreking van artikel 24 van het voorontwerp wordt evenwel de volgende uitleg gegeven:

"Deze bepaling voegt het artikel 2.7.3.30 toe aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, op grond van artikel 13 van het HNS-Verdrag 2010.

Dit artikel, eerste lid, bevat de wettelijke verplichting tot betaling van bijdragen aan het HNS-Fonds door iedere Belgische ontvanger van gevaarlijke en schadelijke stoffen. Deze verplichting zal pas gelden na de inwerkingtreding van

⁵ Die opmerking geldt ook voor artikel 35 van het voorontwerp.

en vigueur de la Convention HNS 2010; avant son entrée en vigueur, le Fonds HNS n'est pas encore établi.

Le second alinéa de l'article prévoit l'obligation de déclarer les quantités de substances reçues au Contrôle de la Navigation. Cette obligation existe dès l'entrée en vigueur du présent projet de loi. En effet, l'article 45, paragraphe 4 de la Convention HNS 2010 prévoit que la ratification par un État doit être accompagnée par la communication au Secrétaire général de l'OMI des renseignements sur les quantités totales de substances reçues, pour autant que celles-ci dépassent le seuil de déclaration établi par le Roi, au cours de l'année civile précédente".

La lettre de demande d'avis, ainsi que les courriers adressés aux différents gouvernements de région dans le cadre de la procédure d'association et datés du 2 juin 2021, précisent également à cet égard:

"Par ailleurs, afin de ratifier la Convention HNS 2010, la Belgique doit déposer, en même temps que l'acte de ratification, au moins une année de données sur les substances nocives et potentiellement dangereuses reçues sur son territoire. Cela implique la mise en place d'un système de rapportage annuel. Ce système permet aux réceptionnaires de déclarer les quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses à l'État belge, qui communique ensuite ces données au Fonds HNS. Deux systèmes sont prévus, l'un avant l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010 (n'entraînant pas de contribution), l'autre après l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010".

Interrogée sur la nécessité de faire entrer en vigueur le fondement légal permettant la mise en œuvre du premier de ces deux systèmes de rapportage annuel avant l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010, la déléguée du ministre a répondu:

"Afin de parer au problème que vous soulevez, nous proposons la modification suivante de l'article 37 du projet de loi:

Art. 37. La présente loi produit ses effets le jour de l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010.

Par dérogation à l'alinéa précédent, l'article 25 produit ses effets le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Cela permettrait d'avoir une base légale pour les déclarations de cargaisons donnant lieu à contribution avant l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010. La proposition se base sur la formule F 4-5-1-3 de la Technique législative".

Comme l'explique le commentaire des articles, il convient d'étendre cette entrée en vigueur anticipée à l'article 2.7.3.30, alinéa 2, en projet, du Code (article 24 de l'avant-projet).

2. Au niveau international, et comme le précise l'exposé des motifs de l'avant-projet, ni la Convention HNS de 1996, ni le Protocole de 2010 ne sont entrés en vigueur à ce jour, les exigences minimales en matière de ratification prévues par

het HNS-Verdrag 2010; vóór de inwerkingtreding ervan is het HNS-Fonds nog niet opgericht.

Het tweede lid van het artikel voorziet in de verplichting om de hoeveelheden ontvangen stoffen aan te geven bij de Scheepvaartcontrole. Deze verplichting bestaat vanaf de inwerkingtreding van dit ontwerp van wet. Artikel 45, paragraaf 4, van het HNS-Verdrag 2010 bepaalt immers dat de bekrachtiging door een Staat vergezeld moet gaan van de mededeling aan de Secretaris-generaal van de IMO van de gegevens over de totale hoeveelheden ontvangen stoffen, voor zover deze de door de Koning vastgestelde aangifdrempel overschrijden, gedurende het voorgaande kalenderjaar."

In de brief met de adviesaanvraag en in de brieven die in het kader van de procedure van het betrekken van de gewestregeringen bij het uitwerken van het voorontwerp aan elke gewestregering gericht zijn en die gedateerd zijn 2 juni 2021 wordt daarover tevens het volgende gesteld:

"Voorts moet België, om het HNS 2010-verdrag te ratificeren, samen met de akte van ratificatie ten minste één jaar gegevens indienen over de schadelijke en potentieel schadelijke stoffen die het op zijn grondgebied ontvangt. Dit impliceert de invoering van een jaarlijks rapportagesysteem. Dit systeem stelt de ontvangers in staat de hoeveelheden schadelijke en potentieel schadelijke stoffen aan te geven bij de federale overheid, die deze gegevens vervolgens doorgeeft aan het HNS-Fonds. Er zijn twee systemen voorzien, één vóór de inwerkingtreding van het HNS 2010-verdrag (zonder bijdrage), het andere na de inwerkingtreding van het HNS 2010-verdrag."

Op de vraag of het niet nodig is om de rechtsgrond die de uitvoering mogelijk maakt van het eerste van die twee jaarlijkse rapportagesystemen in werking te laten treden vóór de inwerkingtreding van het HNS-Verdrag 2010, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

"Afin de parer au problème que vous soulevez, nous proposons la modification suivante de l'article 37 du projet de loi:

Art. 37. La présente loi produit ses effets le jour de l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010.

Par dérogation à l'alinéa précédent, l'article 25 produit ses effets le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Cela permettrait d'avoir une base légale pour les déclarations de cargaisons donnant lieu à contribution avant l'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010. La proposition se base sur la formule F 4-5-1-3 de la Technique législative."

Zoals in de artikelsgewijze bespreking uitgelegd wordt, dient die vervroegde inwerkingtreding ook te gelden voor het ontworpen artikel 2.7.3.30, tweede lid, van het Wetboek (artikel 24 van het voorontwerp).

2. Op internationaal niveau zijn, zoals in de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt vermeld, noch het HNS-Verdrag van 1996, noch het Protocol van 2010 tot dusver in werking getreden, aangezien nog niet voldaan is aan de

l'article 46 de la Convention HNS 2010 n'ayant pas encore été satisfaites, celui-ci disposant:

“1. Le présent Protocole entre en vigueur 18 mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

a) au moins 12 États, y compris quatre États ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute, ont exprimé leur consentement à être liés par lui; et b) le Secrétaire général a été informé, conformément aux paragraphes 4 et 6 de l'article 45, que les personnes qui, dans ces États, seraient tenues de payer des contributions en application des paragraphes 1 a) et 1 c) de l'article 18 de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, ont reçu au cours de l'année civile précédente une quantité totale d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général.

2. Pour un État qui exprime son consentement à être lié par le présent Protocole après que les conditions d'entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet trois mois après la date à laquelle il a été exprimé, ou à la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément au paragraphe 1, si cette dernière date est postérieure”.

Au niveau national, les procédures d'assentiment et de ratification exigent, en outre, la mise en place préalable du premier système de rapportage déjà évoqué et donc l'application des mesures d'exécution qu'appelle l'article 2.7.3.31, § 1^{er}, en projet, du Code (article 25 de l'avant-projet).

Dans un but de sécurité juridique et au vu du contexte particulier rappelé ci-avant, il serait préférable de charger le Roi de fixer la date d'entrée en vigueur des autres dispositions de l'avant-projet, plutôt que de se référer à la date d'entrée en vigueur de la Convention HNS 2010.

*

Le greffier,

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Le président,

Martine BAGUET

minimumvereisten inzake ratificatie waarin artikel 46 van het HNS-Verdrag 2010 voorziet. Dat artikel luidt als volgt:

“1. Dit [Protocol] treedt in werking achttien maanden na de datum waarop aan de volgende vereisten is voldaan:

ten minste twaalf staten, waaronder vier staten met een brutotonnage van ten minste 2 miljoen eenheden, hebben het feit dat zij ermee instemmen door dit [Protocol] te worden gebonden tot uitdrukking gebracht; en de secretaris-generaal heeft overeenkomstig artikel 43 mededeling ontvangen dat de personen in deze staten die op grond van artikel 18, eerste lid, onder a) en c), verplicht zouden zijn bij te dragen, gedurende het voorgaande kalenderjaar in totaal een hoeveelheid van ten minste 40 miljoen ton aan de algemene rekening bijdragende lading hebben ontvangen.

2. Ten aanzien van elke staat die tot uitdrukking heeft gebracht ermee in te stemmen door dit [Protocol] te worden gebonden nadat aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding is voldaan, wordt deze instemming van kracht drie maanden na de datum waarop deze instemming tot uitdrukking is gebracht, of op de datum waarop dit [Protocol] overeenkomstig het eerste lid in werking treedt, naargelang welke datum later valt.”

Op nationaal niveau vereisen de instemmings- en ratificatieprocedures bovendien de voorafgaande invoering van het hierboven genoemde eerste rapportagesysteem en dus de toepassing van de uitvoeringsmaatregelen die luidens het ontworpen artikel 2.7.3.31, § 1, van het Wetboek (artikel 25 van het voorontwerp) genomen moeten worden.

Ter wille van de rechtszekerheid en gelet op de hierboven omschreven bijzondere context zou het beter zijn de Koning ermee te belasten de datum van inwerkingtreding van de andere bepalingen van het voorontwerp vast te stellen in plaats van te verwijzen naar de datum van inwerkingtreding van het HNS-Verdrag 2010.

*

De griffier,

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Martine BAGUET

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

CHAPITRE 1^{ER}**Disposition introductive**

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord est chargé de présenter en Notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée par l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2**Modifications du Code judiciaire****Art. 2**

Dans l'article 574, alinéa 1^{er}, du Code judiciaire, il est inséré un 23/1^o rédigé comme suit:

"23^o/1 des demandes visées aux articles 2.7.3.33 à 2.7.3.35 du Code belge de la Navigation;"

Art. 3

L'article 627, 10^o du même Code, inséré par la loi du 24 juin 1970, et modifié par la loi du 11 avril 1989, la loi du 15 avril 2018 et la loi du 8 mai 2019 est remplacé par ce qui suit:

"10^o dans le cas prévu à l'article 588, 9^o, ou lorsque la constitution du fonds est basée sur la Convention CLC

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Justitie en Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

HOOFDSTUK 1**Inleidende bepaling**

De minister van Justitie en van Noordzee is ermee belast in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2**Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek****Art. 2**

In artikel 574, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek, wordt de bepaling onder 23^o/1 ingevoegd, luidende:

"23^o/1 van de vorderingen ingesteld krachtens de bepalingen van artikelen 2.7.3.33 tot 2.7.3.35 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;"

Art. 3

Artikel 627, van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van 24 juni 1970 en gewijzigd door de wet van 11 april 1989, de wet van 15 april 2018 en de wet van 8 mei 2019, wordt de bepaling onder 10^o vervangen als volgt:

"10^o in het geval bepaald in artikel 588, 9^o of wanneer de fondsvorming geschiedt op grond van het CLC-Verdrag

1992 ou la Convention HNS 2010: le président du tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le président du tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre État."

CHAPITRE 3

Modifications du Code belge de la Navigation

Section 1

Modifications du Livre 2, Titre 3, Chapitre 2 du Code belge de la Navigation

Art. 4

À l'article 2.3.2.6 du Code belge de la Navigation, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans le paragraphe 1^{er}, le 1° est remplacé par ce qui suit:

"1° "certificat d'assurance": un certificat CLC, un certificat BUNKER, certificat WRC, ou un certificat HNS;";

2° Le paragraphe 1^{er} est complété par le 6° rédigé comme suit:

"6° "certificat HNS": un certificat visé à l'article 12.2 de la Convention HNS 2010;";

3° Dans le paragraphe 2, les mots "et la Convention WRC" sont remplacés par les mots ", la Convention WRC et la Convention HNS 2010".

Art. 5

À l'article 2.3.2.8 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° Il est inséré un paragraphe 3/1 rédigé comme suit:

1992 of het HNS-Verdrag 2010: de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Brussel, wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen."

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen aan het Belgisch Scheepvaartwetboek

Afdeling 1

Wijzigingen aan Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 4

In artikel 2.3.2.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In paragraaf 1 wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

"1° "verzekeringscertificaat": een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat, een WRC-certificaat of een HNS-certificaat;";

2° Paragraaf 1 wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:

"6° "HNS-certificaat": een certificaat bedoeld in artikel 12.2 van het HNS-Verdrag 2010;";

3° In paragraaf 2 worden de woorden "en het WRC-Verdrag" vervangen door de woorden ", het WRC-Verdrag en het HNS-Verdrag 2010".

Art. 5

In artikel 2.3.2.8 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Er wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, luidende:

“§ 3/1. Le propriétaire enregistré d'un navire de mer belge et transportant effectivement des substances nocives et potentiellement dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prescrites au paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention HNS 2010, pour couvrir sa responsabilité pour dommages en vertu de la Convention HNS 2010.”;

2° Dans le paragraphe 4, les mots “aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 ou 2.3.2.11” sont remplacés par les mots “aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 ou 2.3.2.11/1”;

3° Dans le paragraphe 4, les mots “à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 ou 2.3.2.11, § 4” sont remplacés par les mots “à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4, 2.3.2.11, § 4 ou 2.3.2.11/1, § 4”;

4° Il est inséré un paragraphe 5/1 rédigé comme suit:

“§ 5/1. Tout fonds constitué par une assurance ou une autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 3/1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention HNS 2010.”;

5° Il est inséré un paragraphe 9 rédigé comme suit:

“§ 9. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article 12.2 de la Convention HNS 2010, à moins que ce navire de mer ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11/1 ou 2.3.2.16.”.

Art. 6

Dans le même Code, il est inséré un article 2.3.2.11/1 rédigé comme suit:

“Art. 2.3.2.11/1. Délivrance de certificats HNS pour les navires de mer belges

§ 1^{er}. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention HNS 2010 et cette section est délivré à chaque navire de mer après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 3/1.

Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe de la Convention HNS 2010.

“§ 3/1. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch zeeschip dat daadwerkelijk gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade uit hoofde van het HNS-Verdrag 2010, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid ingevolge paragraaf 1 van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.”;

2° In paragraaf 4 worden de woorden “in de artikelen 2.3.2.9, 2.3.2.10 of 2.3.2.11” vervangen door de woorden “in de artikelen 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 of 2.3.2.11/1”;

3° In paragraaf 4 worden de woorden “in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 of 2.3.2.11, § 4” vervangen door de woorden “in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4, 2.3.2.11, § 4 of 2.3.2.11/1, § 4”.

4° Er wordt een paragraaf 5/1 ingevoegd, luidende:

“§ 5/1. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid welke in toepassing van paragraaf 3/1 van dit artikel in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen verschuldigd krachtens het HNS-Verdrag 2010.”;

5° Er wordt een paragraaf 9 ingevoegd, luidende:

“§ 9. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel 12.2 van het HNS-Verdrag 2010 van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11/1 of 2.3.2.16.”.

Art. 6

In hetzelfde wetboek wordt een artikel 2.3.2.11/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.3.2.11/1. Uitreiking van HNS-certificaten voor Belgische zeeschepen

§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het HNS-Verdrag 2010 en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk zeeschip uitgereikt nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3/1.

Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het HNS-Verdrag 2010.

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'État. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire de mer.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies."

Art. 7

Dans l'article 2.3.2.12 du même Code, les mots "ou à la Convention WRC" sont remplacés par les mots ", à la Convention WRC ou à la Convention HNS 2010".

Art. 8

Dans l'article 2.3.2.14 du même Code, il est inséré un paragraphe 3/1, rédigé comme suit:

"§ 3/1. Sans préjudice de l'article 12 de la Convention HNS 2010, tout navire de mer, quel que soit son lieu d'enregistrement ou d'immatriculation, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou tout autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention HNS.

À titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en vertu de l'article 12.2 de la Convention HNS 2010."

Art. 9

Dans l'article 2.3.2.15 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans le paragraphe 1^{er}, les mots "aux fins de la Convention BUNKER, la Convention WRC ou la présente section" sont remplacés par les mots "aux fins de la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER, la Convention WRC, la Convention HNS 2010 ou la présente section".

2° L'article est complété par le paragraphe 5 rédigé comme suit:

§ 2. Het certificaat wordt opgesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.

§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het zeeschip bevinden.

§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt."

Art. 7

In artikel 2.3.2.12 van hetzelfde wetboek worden de woorden "of het WRC-Verdrag" vervangen door de woorden ", het WRC-Verdrag of het HNS-Verdrag 2010".

Art. 8

In artikel 2.3.2.14 van hetzelfde wetboek wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, luidende:

"§ 3/1. Onverminderd artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010 moet elk zeeschip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het HNS-Verdrag.

Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12.2 van het HNS-verdrag 2010."

Art. 9

In artikel 2.3.2.15 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In paragraaf 1, worden de woorden "voor de toepassing van het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag of deze afdeling" vervangen door de woorden "voor de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag, het HNS-Verdrag 2010 of deze afdeling".

2° Het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

“§ 5. Les certificats HNS délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre État Partie à la Convention HNS 2010 sont reconnus par le Contrôle de la Navigation et sont considérés par celui-ci comme ayant la même valeur que ceux qu'il a lui-même délivrés et visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré ou immatriculé dans un État Partie à la Convention HNS 2010. Le Contrôle de la Navigation peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention HNS 2010.”

Art. 10

Dans l'article 2.3.2.16 du même Code, les mots “2.3.2.9, 2.3.2.10 et 2.3.2.11” sont remplacés par les mots “2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 et 2.3.2.11/1”.

Art. 11

Dans l'article 2.3.2.17, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots “et de l'article 12 de la Convention WRC” sont remplacés par les mots “, de l'article 12 de la Convention WRC et de l'article 12 de la Convention HNS 2010”;

2° dans l'alinéa 2, inséré par la loi du 16 juin 2021, les mots “et de la Convention WRC” sont remplacés par les mots “, de la Convention WRC et de la Convention HNS 2010”.

Art. 12

Dans le Livre 2, Titre 3, Chapitre 2, Section 2 du Code belge de la Navigation, il est inséré une sous-section 6 intitulée “Procédure de limitation avec constitution du fonds pour la Convention HNS 2010”.

Art. 13

Dans la sous-section 6 insérée par l'article 12, il est inséré un article 2.3.2.62 rédigé comme suit:

“Art. 2.3.2.62. Limitation de la responsabilité du propriétaire

“§ 5. HNS-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010 worden door de Scheepvaartcontrole erkend en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte en gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd of ingeschreven in een Staat die Partij bij het HNS-Verdrag 2010 is. De Scheepvaartcontrole kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het HNS-Verdrag 2010 opgelegde verplichtingen na te komen.”

Art. 10

In artikel 2.3.2.16 van hetzelfde wetboek worden de woorden “2.3.2.9, 2.3.2.10 respectievelijk 2.3.2.11” vervangen door de woorden “2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 respectievelijk 2.3.2.11/1”.

Art. 11

In artikel 2.3.2.17 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, worden de woorden “en artikel 12 van het WRC-Verdrag” vervangen door de woorden “, artikel 12 van het WRC-Verdrag en artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010”;

2° in het tweede lid, worden de woorden “en het WRC-Verdrag” vervangen door de woorden “, het WRC-Verdrag en het HNS-Verdrag 2010”.

Art. 12

In Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 2, Afdeling 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt een onderafdeling 6 ingevoegd, luidende “Beperkingsprocedure met fondsvorming voor het HNS-Verdrag 2010”.

Art. 13

In onderafdeling 6, ingevoegd bij artikel 12, wordt een artikel 2.3.2.62 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.3.2.62. Beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar

§ 1^{er}. Le propriétaire d'un navire de mer est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente sous-section à un montant total par événement calculé conformément à l'article 9 de la Convention HNS 2010.

§ 2. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1^{er}, le propriétaire doit constituer un fonds conformément à la procédure décrite aux articles 2.3.2.47 à 2.3.2.61. Les montants visés à l'article 2.3.2.47, paragraphe 3, ne sont pas applicables dans le cadre de la présente sous-section. Les montants applicables en ce qui concerne la Convention HNS 2010 sont les montants visés à l'article 9 de la Convention HNS 2010. Les articles 2.3.2.42 et 2.3.2.43 sont applicables à ces montants.

§ 3. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour prévenir ou limiter un dommage lui confèrent sur le fond des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

§ 4. Aux fins du présent article, la jauge du navire de mer est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe 1 de la Convention TMC."

Art. 14

Dans la même sous-section, il est inséré un article 2.3.2.63 rédigé comme suit:

"Art. 2.3.2.63. Conséquences de la limitation de sa responsabilité par le propriétaire par la constitution d'un fonds.

Lorsque le propriétaire a constitué un fonds, après un événement, en application de l'article 9 de la Convention HNS 2010 et est en droit de limiter sa responsabilité, aucun droit à indemnisation pour dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire. Le tribunal compétent ordonne la libération du navire de mer ou de tout autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie."

§ 1. De eigenaar van een schip is gerechtigd zijn aansprakelijkheid krachtens deze onderafdeling te beperken tot een totaalbedrag per voorval dat is berekend overeenkomstig artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.

§ 2. Om de in paragraaf 1 voorziene beperking te genieten, moet de eigenaar een fonds vormen conform de procedure beschreven in de artikelen 2.3.2.47 tot 2.3.2.61. De bedragen bepaald in artikel 2.3.2.47, paragraaf 3, zijn niet toepasbaar in het kader van deze onderafdeling. De bedragen die van toepassing zijn met betrekking tot het HNS-verdrag van 2010 zijn de bedragen bepaald in artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010. De artikelen 2.3.2.42 en 2.3.2.43 zijn van toepassing op deze bedragen.

§ 3. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel is de tonnenmaat van het zeeschip de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften voor de meting van de tonnenmaat vervat in Bijlage 1 bij het TMC-Verdrag."

Art. 14

In dezelfde onderafdeling, wordt een artikel 2.3.2.63 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.3.2.63. Gevolgen van de beperking van zijn aansprakelijkheid door de eigenaar door de vorming van een fonds.

Wanneer de eigenaar na een voorval een fonds heeft gevormd in toepassing van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010 en hij gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, kan geen enkel recht op schadevergoeding voor schade als gevolg van het voorval op andere eigendommen van de eigenaar worden uitgeoefend. De bevoegde rechtbank beveelt de vrijgave van het zeeschip of van iedere andere eigendom die toebehoort aan de eigenaar en in beslag werd genomen naar aanleiding van een vordering tot schadevergoeding voor schade veroorzaakt door datzelfde voorval, en treedt op dezelfde wijze op ten aanzien van iedere borgtocht of andere zekerheid die werd ingesteld om een dergelijke inbeslagname te vermijden."

Section 2

Modifications du Livre 2, Titre 7, Chapitre 3 du Code belge de la Navigation

Art. 15

Dans le Livre 2, Titre 7, Chapitre 3 du Code belge de la Navigation, il est inséré une section 5 intitulée “La Convention HNS 2010”.

Art. 16

Dans la section 5 insérée par l'article 15, il est inséré un article 2.7.3.22, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.22. Notions

Dans la présente section, l'on entend par “Fonds HNS”, le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses institué par l'article 13 de la Convention HNS 2010.

En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention HNS 2010 sont d'application dans les arrêtés d'exécution en question.”

Art. 17

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.23, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.23. Champ d'application territorial

La présente section s'applique:

1° à tout dommage survenu sur le territoire belge, y compris la mer territoriale belge;

2° aux dommages par contamination de l'environnement survenus dans la zone économique exclusive belge;

3° aux dommages, autres que les dommages par contamination de l'environnement survenus à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance transportée à bord d'un navire de mer belge, ou d'un navire de mer enregistré ou immatriculé dans tout autre État Partie à la Convention HNS 2010 ou, dans le cas d'un navire de mer non enregistré ou immatriculé, à bord

Afdeling 2

Wijzigingen aan Boek 2, Titel 7, Hoofdstuk 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 15

In Boek 2, Titel 7, Hoofdstuk 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende “Het HNS-Verdrag 2010”.

Art. 16

In afdeling 5, ingevoegd bij artikel 15, wordt een artikel 2.7.3.22 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.22. Begrippen

In deze afdeling wordt verstaan onder “HNS-Fonds”, het ingevolge artikel 13 van het HNS-Verdrag 2010 gevormde Internationale Fonds voor Gevaarlijke en Schadelijke Stoffen.

Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het HNS-Verdrag 2010.”

Art. 17

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.23 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.23. Territoriaal toepassingsgebied

Deze afdeling is van toepassing:

1° op alle schade veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de Belgische territoriale zee inbegrepen;

2° op schade door milieuverontreiniging in de Belgische exclusieve economische zone;

3° op schade, anders dan schade door milieuvervuiling, veroorzaakt buiten het grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, van iedere Staat, indien deze schade is veroorzaakt door een stof vervoerd aan boord van een Belgisch zeeschip, of aan boord van een zeeschip dat geregistreerd of ingeschreven is in een andere Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010 of in het geval van een niet-geregistreerd of niet-ingeschreven

d'un navire de mer autorisé à battre le pavillon d'un État Partie à la Convention HNS 2010; et

4° aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire les dommages visés aux 1°, 2° et 3° ci-dessus."

Art. 18

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.24, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.24. Champ d'application matériel

§ 1^{er}. La présente section s'applique aux créances, autres que celles nées d'un quelconque contrat pour le transport de marchandises et de passagers, qui sont dues à un dommage découlant du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

§ 2. La présente section ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

§ 3. La présente section ne s'applique pas:

1° à un dommage par pollution défini dans la Convention CLC 1992, qu'une indemnisation soit ou non due au titre de ce dommage en vertu de cette section; et

2° aux dommages causés par des matières radioactives de la classe 7 soit du Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié, soit du Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié.

3° sans préjudice à l'alinéa 2, aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et aux autres navires d'État affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

En ce qui concerne les navires d'État utilisés à des fins commerciales, l'État belge est passible de poursuites devant les juridictions visées aux articles 2.7.3.33 et 2.7.3.34 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain."

zeeschip aan boord van een zeeschip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010; en

4° op preventieve maatregelen, ongeacht waar zij zijn genomen, teneinde schade zoals bedoeld in 1°, 2° en 3° hierboven te voorkomen of tot een minimum te beperken."

Art. 18

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.24 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.24. Materieel toepassingsgebied

§ 1. Deze afdeling is van toepassing op vorderingen, anders dan vorderingen uit hoofde van een overeenkomst tot het vervoer van goederen en passagiers, wegens schade voortvloeiende uit het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee.

§ 2. Deze afdeling is niet van toepassing voor zover de bepalingen ervan onverenigbaar zijn met het recht dat toepasselijk is op arbeidsongevallen of met betrekking tot een stelsel voor sociale zekerheid.

§ 3. Deze afdeling is niet van toepassing:

1° op schade door verontreiniging bepaald in het CLC-Verdrag 1992, of een schadevergoeding al dan niet verschuldigd is uit hoofde van deze schade krachtens deze afdeling; en

2° op schade veroorzaakt door radioactieve materialen van klasse 7, bedoeld in hetzij de "Internationale Maritieme Code voor gevaarlijke stoffen", zoals gewijzigd, hetzij de "Internationale Maritieme Code voor het vervoer van vaste lading in bulk", zoals gewijzigd.

3° onverminderd het tweede lid, op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die in de betrokken periode uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt

Met betrekking tot staatsschepen die worden gebruikt voor handelsdoeleinden, kan de Belgische Staat voor de in artikelen 2.7.3.33 en 2.7.3.34 bedoelde gerechtelijke instanties worden gedaagd en ziet hij af van verdediging op grond van zijn status als soevereine Staat."

Art. 19

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.25, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.25. Responsabilité du propriétaire

§ 1^{er}. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire est responsable au moment d'un événement de tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur transport par mer à bord du navire de mer, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire au moment du premier fait.

§ 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve:

1° que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

2° que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou

3° que le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction; ou

4° que le fait que l'expéditeur ou toute autre personne a négligé de fournir des renseignements concernant la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances expédiées a, soit:

a) causé le dommage, partiellement ou en totalité; soit

b) fait que le propriétaire n'a pas contracté l'assurance visée à l'article 12 de la Convention HNS 2010;

et que ni le propriétaire, ni ses préposés ni ses mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient raisonnablement dû avoir connaissance de la nature potentiellement dangereuse et nocive des substances expédiées.

§ 3. Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement

Art. 19

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.25 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.25. Aansprakelijkheid van de eigenaar

§ 1. De eigenaar op het tijdstip van een voorval is, behoudens het bepaalde in paragrafen 2 en 3 van dit artikel, aansprakelijk voor schade veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen in verband met het vervoer daarvan over zee aan boord van het zeeschip, met dien verstande dat indien het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorsprong, de eigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.

§ 2. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat:

1° de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of

2° de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met het opzet schade te veroorzaken; of

3° de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie; of

4° het nalaten door de vervoerder of enige andere persoon om gegevens te verstrekken omtrent de gevaarlijke en schadelijke aard van de vervoerde stoffen hetzij:

a) geheel of ten dele de schade heeft veroorzaakt; of

b) heeft geleid tot het niet-afsluiten door de eigenaar van de in artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010 bedoelde verzekering;

en op voorwaarde dat noch de eigenaar, noch diens ondergeschikten of lasthebbers kennis hadden of redelijkerwijs hadden moeten hebben van de schadelijke en gevaarlijke aard van de vervoerde stoffen.

§ 3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade geheel of ten dele het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met het opzet schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of ten dele worden

ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

§ 4. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente section.

§ 5. Sous réserve du paragraphe 6, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente section, ne peut être introduite contre:

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire de mer;

3° un affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire de mer;

4° une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

5° une personne prenant des mesures de sauvegarde; et

6° Les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux 3°, 4°, et 5°,

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 6. Aucune disposition de la présente section ne porte atteinte aux droits de recours existants du propriétaire contre tout tiers, y compris, mais sans que cette liste soit limitative, le chargeur ou le réceptionnaire de la substance qui a causé le dommage, ou les personnes mentionnées au paragraphe 5."

Art. 20

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.26, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.26. Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires de mer

§ 1^{er}. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires de

ontheven van de aansprakelijkheid tegenover die persoon.

§ 4. Geen vordering tot vergoeding van schade kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze afdeling.

§ 5. Behoudens het bepaalde in paragraaf 6, kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van deze afdeling, worden ingesteld tegen:

1° de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;

2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het zeeschip verricht;

3° elke bevrachter (ongeacht zijn benaming, met inbegrip van een rompbevrachter), scheepsbeheerder of exploitant van het zeeschip;

4° elke persoon die met de instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit hulpverleningswerkzaamheden verricht;

5° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en

6° de ondergeschikten of lasthebbers van de in 3°, 4° en 5° genoemde personen,

tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 6. Geen enkele bepaling van deze afdeling doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de eigenaar tegenover derden, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, de verzender of de ontvanger van de stof die de schade heeft veroorzaakt, of de in paragraaf 5 bedoelde personen."

Art. 20

In dezelfde afdeling 5, wordt een artikel 2.7.3.26 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.26. Voorvallen waarbij twee of meer zeeschepen zijn betrokken

§ 1. Wanneer de schade het gevolg is van een voorval waarbij twee of meer zeeschepen zijn betrokken die

mer dont chacun transporte des substances nocives et potentiellement dangereuses, chaque propriétaire est, sauf exonération en vertu de l'article 2.7.3.25, responsable du dommage. Les propriétaires sont conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

§ 2. Toutefois, chaque propriétaire peut se prévaloir des limites de responsabilité dont il peut bénéficier en vertu de l'article 2.3.2.62.

§ 3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours d'un propriétaire contre tout autre propriétaire."

Art. 21

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.27, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.27. Décès et lésions corporelles

Les créances en cas de décès ou de lésions corporelles ont priorité sur les autres créances pour les deux tiers du montant total déterminé en vertu du paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention HNS 2010."

Art. 22

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.28, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.28. Action directe

Toute demande en réparation d'un dommage peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour le dommage. Dans un tel cas, le défendeur peut, même si le propriétaire ne peut se prévaloir des limites de responsabilité prescrites conformément à l'article 2.3.2.11/1, limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même; toutefois, il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui.

beide gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren, is elke eigenaar, tenzij deze ingevolge artikel 2.7.3.25 van zijn aansprakelijkheid is ontheven, aansprakelijk voor de schade. De eigenaren zijn hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

§ 2. Eigenaren kunnen zich evenwel beroepen op de beperkingen van de aansprakelijkheid die op elk van hen krachtens artikel 2.3.2.62 van toepassing zijn.

§ 3. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van een eigenaar tegenover een andere eigenaar."

Art. 21

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.27 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.27. Overlijden en persoonlijk letsel

Vorderingen wegens overlijden of persoonlijk letsel hebben voorrang boven andere vorderingen, behoudens voor zover het totaal van de vorderingen meer bedraagt dan twee derde van het totaalbedrag dat ingevolge artikel 9, paragraaf 1, van het HNS-Verdrag 2010 is vastgesteld."

Art. 22

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.28 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.28. Rechtstreekse vordering

Vorderingen tot schadevergoeding kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig artikel 2.3.2.11/1 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de beperking van aansprakelijkheid beroepen. De verweerder mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen, het faillissement en de vereffening uitgezonderd, waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat het geleden nadeel het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De

Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le propriétaire à se joindre à la procédure."

Art. 23

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.29, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.29. Personnalité juridique du Fonds HNS

La personnalité juridique est reconnue au Fonds HNS.

L'Administrateur du Fonds HNS en est le représentant légal en Belgique."

Art. 24

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.30, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.30. Contributions

Toute personne qui, au cours de l'année civile précédente, est le réceptionnaire de quantités de substances nuisibles et potentiellement dangereuses donnant lieu à contribution, est tenue de verser les contributions au Fonds HNS, conformément aux articles 16 à 20 de la Convention HNS 2010.

La personne visée à l'alinéa 1^{er} est tenue de déclarer au Contrôle de la Navigation les quantités de substances nuisibles et potentiellement dangereuses reçues annuellement."

Art. 25

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.31, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.31. Recouvrement des contributions

Le Roi fixe les modalités de perception des contributions au Fonds HNS visées à l'article 2.7.3.30, ainsi que les déclarations et la communication avec le Fonds HNS selon les articles 16 à 21 de la Convention HNS 2010."

Art. 26

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.32, rédigé comme suit:

verweerder heeft steeds het recht de scheepseigenaar tot gedwongen tussenkomst op te roepen."

Art. 23

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.29 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.29. Rechtspersoonlijkheid van het HNS-Fonds

Het HNS-Fonds is als rechtspersoon erkend.

De beheerder van het HNS-Fonds is de wettige vertegenwoordiger in België."

Art. 24

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.30 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.30. Bijdragen

Elke persoon die in de loop van het voorgaande kalenderjaar de ontvanger is van schadelijke en gevaarlijke stoffen die aanleiding geven tot een bijdrage, is verplicht om de bijdragen aan het HNS-Fonds te storten, overeenkomstig de artikelen 16 tot 20 van het HNS-Verdrag 2010.

De persoon bedoeld in het eerste lid is verplicht bij de Scheepvaartcontrole de hoeveelheden schadelijke en gevaarlijke stoffen die hij jaarlijks ontvangt, aan te geven."

Art. 25

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.31 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.31. Inning van bijdragen

De Koning regelt de wijze van inning van de bijdragen aan het HNS-Fonds, krachtens artikel 2.7.3.30, alsook de aangiften en de mededeling aan het HNS-Fonds overeenkomstig de artikelen 16 tot 21 van het HNS-Verdrag 2010."

Art. 26

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.32 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.32. Limitation des actions

§ 1^{er}. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre II de la Convention HNS 2010 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de cette section dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du propriétaire.

§ 2. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre III de la Convention HNS 2010 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de cette section, ou de notification faite conformément à l'article 2.7.3.35, alinéa 2, dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage.

§ 3. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de dix ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage.

§ 4. Lorsque l'événement consiste en un ensemble de faits, le délai de dix ans visé au paragraphe 3 du présent article court à dater du dernier de ces faits.”

Art. 27

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.33, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.33. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le propriétaire

§ 1^{er}. Lorsqu'un événement a causé un dommage dans le champ d'application de la Convention HNS 2010 sur le territoire belge, y compris les eaux belges, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage dans ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.

“Art. 2.7.3.32. Beperking van het instellen van vorderingen

§ 1. Het recht op schadevergoeding krachtens hoofdstuk II van het HNS-Verdrag 2010 vervalt wanneer in toepassing van deze afdeling geen rechtsvordering is ingesteld binnen drie jaar na de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijs op de hoogte had kunnen zijn van de schade en de identiteit van de eigenaar.

§ 2. Het recht op schadevergoeding krachtens hoofdstuk III van het HNS-Verdrag 2010 vervalt wanneer geen rechtsvordering is ingesteld in toepassing van deze afdeling en evenmin een kennisgeving is gedaan overeenkomstig artikel 2.7.3.35, tweede lid, binnen een termijn van drie jaar vanaf de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijs op de hoogte had kunnen zijn van de schade.

§ 3. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat tien jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt.

§ 4. Wanneer het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, begint de in paragraaf 3 van dit artikel bedoelde termijn van tien jaar te lopen vanaf de datum van het laatste van die feiten.”

Art. 27

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.33 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.33. Rechtsbevoegdheid met betrekking tot vorderingen tegen de eigenaar

§ 1. Indien een voorval schade binnen het toepassingsgebied van het HNS-Verdrag 2010 heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de Belgische wateren inbegrepen, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade in een van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding uitsluitend worden ingesteld voor de Belgische rechtbanken.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris les eaux belges et en partie sur le territoire d'un autre État, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet État visée à l'article 2.7.3.23, 2°, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier État à condition:

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 2.3.2.62, paragraphe 2; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action.

§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage exclusivement à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, d'un quelconque État et que soit les conditions prévues au paragraphe c) de l'article 3 de la Convention HNS 2010 pour l'application de celle-ci ont été remplies soit des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter ce dommage, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des demandes d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire, seulement si l'une des conditions suivantes est remplie:

1° le navire de mer est enregistré ou immatriculé en Belgique ou, dans le cas d'un navire de mer non enregistré ou immatriculé, le navire de mer est autorisé à battre le pavillon belge; ou

2° le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal sur le territoire belge; ou

3° un fonds a été constitué en Belgique conformément au paragraphe 3 de l'article 9 de la Convention HNS.

§ 3. Après la constitution du fonds visé à l'article 2.3.2.62, paragraphe 3, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

§ 4. Le tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le

Ingeval ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de Belgische territoriale wateren inbegrepen, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee van die Staat inbegrepen, of binnen een gebied van die Staat bedoeld in artikel 2.7.3.23, 2°, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 2.3.2.62, paragraaf 2, is gevormd; en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.

§ 2. Wanneer door een voorval uitsluitend schade is veroorzaakt buiten het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van iedere Staat en hetzij de voorwaarden voor de toepassing van het HNS-Verdrag 2010 bedoeld in artikel 3, c), van dit verdrag, zijn vervuld, hetzij preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van zodanige schade zijn genomen, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen tot schadevergoeding tegen de eigenaar of de andere persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de eigenaar, maar enkel wanneer aan een van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

1° het zeeschip is geregistreerd of ingeschreven in België of, in het geval van een niet-geregistreerd of -ingeschreven zeeschip, het zeeschip is gerechtigd de Belgische vlag te voeren; of

2° de eigenaar heeft zijn gebruikelijke verblijfplaats of hoofdzetel op het Belgische grondgebied; of

3° er werd een fonds in België gevormd overeenkomstig artikel 9, paragraaf 3, van het HNS-Verdrag.

§ 3. Nadat het fonds overeenkomstig artikel 2.3.2.62, paragraaf 3, is gevormd, is de rechtbank waar het fonds gevormd is bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

§ 4. De ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de

tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; et le tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre État, sont compétents pour connaître les actions visées aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article."

Art. 28

Dans la même section 5, il est inséré un article 2.7.3.34, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.34. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le Fonds HNS ou par le Fonds HNS

§ 1^{er}. Sous réserve des dispositions du présent article, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds HNS en vertu de l'article 14 de la Convention HNS que devant les juridictions belges compétentes en vertu de l'article 2.7.3.33 pour les actions en justice contre le propriétaire qui est ou aurait été responsable des dommages résultant de l'événement en question.

§ 2. Au cas où le navire de mer transportant les substances nocives ou potentiellement dangereuses qui ont causé le dommage n'a pas été identifié, l'article 2.7.3.33, paragraphe 1^{er} s'applique, *mutatis mutandis*, aux actions contre le Fonds HNS.

§ 3. Si une action en réparation d'un dommage est intentée devant un tribunal contre le propriétaire d'un navire de mer ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds HNS en vertu des dispositions de l'article 14 de la Convention HNS.

§ 4. Le tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; et le tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre État, sont compétents pour connaître:

ondernemingsrechtbank te Brussel wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; en de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen, zijn bevoegd om kennis te nemen van de in paragrafen 1 en 2 van dit artikel bedoelde vorderingen."

Art. 28

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.34 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.34. Rechtsbevoegdheid met betrekking tot vorderingen tegen het HNS-Fonds of ingesteld door het HNS-Fonds

§ 1. Onverminderd hetgeen hierna in dit artikel is bepaald, kan er krachtens artikel 14 van het HNS-Verdrag slechts een vordering tot betaling van schadevergoeding tegen het HNS-Fonds worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken die krachtens dit artikel bevoegd zijn, voor rechtsvorderingen tegen de eigenaar die aansprakelijk is of zou zijn geweest voor de schade die voortvloeit uit het voorval in kwestie.

§ 2. Ingeval de identiteit van het zeeschip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen die de schade hebben veroorzaakt, vervoerde, niet wordt achterhaald, is paragraaf 1 van dit artikel, *mutatis mutandis* van toepassing op rechtsvorderingen ingesteld tegen het HNS-Fonds.

§ 3. Indien tegen de eigenaar van een zeeschip of diens garant een vordering tot vergoeding van schade bij een rechtbank is ingesteld, is deze rechtbank bij uitsluiting bevoegd kennis te nemen van een vordering betreffende dezelfde schade tegen het HNS-Fonds tot vergoeding krachtens artikel 14 van het HNS-Verdrag.

§ 4. De ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de ondernemingsrechtbank te Brussel wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; en ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen, zijn bevoegd om kennis te nemen van:

1° des actions en réparation des dommages contre le Fonds HNS en vertu du paragraphe 1^{er} du présent article;

2° des actions intentées par le Fonds HNS en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par les personnes visées à l'article 2.7.3.30."

Art. 29

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.35, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.35. Intervention du Fonds HNS

Le Fonds HNS peut se porter partie intervenante à toute action en réparation de dommage ouverte conformément à l'article 2.7.3.33 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise de Liège, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles ou le tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 2.7.3.33 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise de Liège, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles ou le tribunal de l'entreprise d'Anvers, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds HNS, par envoi recommandé, avec accusé de réception."

Art. 30

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.36, rédigé comme suit:

"Art. 2.7.3.36. Reconnaissance et exécution des jugements

Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'États qui ne sont pas liés par la Convention HNS 2010 et qui concernent la réparation des dommages sur le territoire belge, y compris les eaux belges, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, et sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue au paragraphe 6 de l'article 14 de la Convention HNS 2010, tout jugement qui est rendu contre le Fonds HNS par un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 3 de l'article 39 de la Convention HNS 2010 et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire en Belgique."

1° vorderingen tot vergoeding van schade tegen het HNS-Fonds op grond van paragraaf 1 van dit artikel;

2° vorderingen van het HNS-Fonds met het oog op de betaling van bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel 2.7.3.30."

Art. 29

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.35 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.35. Tussenkost van het HNS-Fonds

Het HNS-Fonds kan optreden als tussenkomende partij in elke procedure tot schadevergoeding die voor de ondernemingsrechtbank te Luik, de ondernemingsrechtbank te Brussel of de ondernemingsrechtbank te Antwerpen tegen een eigenaar of diens garant wordt gevoerd in overeenstemming met artikel 2.7.3.33.

Wanneer overeenkomstig artikel 2.7.3.33 tegen een eigenaar of diens garant voor de ondernemingsrechtbank te Luik, de ondernemingsrechtbank te Brussel of de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, een vordering tot vergoeding wordt ingesteld, kan elke procespartij deze vordering bij aangetekende zending met ontvangstbewijs ter kennis brengen van het HNS-Fonds."

Art. 30

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.36 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.7.3.36. Erkenning en tenuitvoerlegging

Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het HNS-Verdrag 2010 zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van schade op het Belgische grondgebied, de Belgische wateren inbegrepen, in België niet erkend of uitvoerbaar verklaard.

Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht en onder voorbehoud van beslissingen betreffende de verdeling, bedoeld in artikel 14, paragraaf 6, van het HNS-Verdrag 2010 worden uitspraken die tegen het HNS-Fonds zijn gedaan door een uit hoofde van artikel 39, paragrafen 1 en 3, van het HNS-Verdrag 2010 bevoegde rechtbank, wanneer zij voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waar zij zijn gedaan en daartegen in die Staat geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, erkend en zijn zij vatbaar voor tenuitvoerlegging in België."

Art. 31

Dans la même section, il est inséré un article 2.7.3.37, rédigé comme suit:

“Art. 2.7.3.37. Subrogation et recours

§ 1^{er}. Le Fonds HNS acquiert par subrogation, au titre de toute somme versée par lui en réparation de dommages conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention HNS 2010, tous les droits qui seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

§ 2. Aucune disposition de la Convention HNS 2010 ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds HNS contre toute personne, y compris les personnes qui sont visées à l'article 2.7.3.25, paragraphe 2, 4°, autres que celles mentionnées dans le paragraphe précédent, dans la mesure où ces personnes peuvent limiter leur responsabilité. En toute hypothèse, le Fonds HNS bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne prise en charge.

§ 3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds HNS, tout service public relevant du gouvernement fédéral ou des gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention HNS 2010.”

Section 3

*Modifications du Livre 4 du
Code belge de la Navigation*

Art. 32

Dans l'article 4.1.2.10, alinéa 1^{er}, modifié par la loi du 16 juin 2021, les mots “, la Convention HNS 2010” sont insérés entre les mots “la Convention WRC” et les mots “ou les articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17 du présent code”.

Art. 33

Dans le Livre 4, Chapitre 1^{er}, Section 2, Sous-section 6 du Code belge de la Navigation, il est inséré un article 4.1.2.51/1 rédigé comme suit:

Art. 31

In dezelfde afdeling, wordt een artikel 2.7.3.37 ingevoegd, luidende:

“Art. 2.7.3.37. Subrogatie en verhaal

§ 1. Het HNS-Fonds treedt voor elk bedrag aan vergoeding van schade dat het op grond van artikel 14, paragraaf 1, van het HNS-Verdrag 2010 heeft betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens schade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of diens garant.

§ 2. Niets in het HNS-Verdrag 2010 tast enig recht van verhaal of subrogatie aan dat het HNS-Fonds kan doen gelden ten aanzien van andere personen dan die bedoeld in artikel 2.7.3.25, paragraaf 2, 4°, worden genoemd, voor zover deze personen hun aansprakelijkheid kunnen beperken. In elk geval zal het recht dat het HNS-Fonds bij wege van subrogatie ten aanzien van dergelijke personen heeft, ten minste gelijkwaardig zijn aan dat van een verzekeraar van de persoon aan wie de schadevergoeding is betaald.

§ 3. Onverminderd andere eventuele rechten van subrogatie of verhaal tegen het HNS-Fonds, treedt elke overheidsdienst behorend tot de federale regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor schade heeft betaald, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het HNS-Verdrag 2010.”

Afdeling 3

*Wijzigingen aan Boek 4 van het Belgisch
Scheepvaartwetboek*

Art. 32

In artikel 4.1.2.10, eerste lid, gewijzigd door de wet van 16 juni 2021, worden de woorden “, het HNS-Verdrag 2010” ingevoegd tussen de woorden “het WRC-Verdrag” en de woorden “of de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17 van dit wetboek”.

Art. 33

In Boek 4, Hoofdstuk 1, Afdeling 2, Onderafdeling 6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een artikel 4.1.2.51/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4.1.2.51/1. Infraction à la Convention HNS 2010 et aux articles 2.7.3.30, 2.7.3.31 et 4.2.4.2/1

§ 1^{er}. Est punie d’une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des cargaisons donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 18 à 20 de la Convention HNS 2010, ainsi que quiconque enfreint les articles 2.7.3.30, 2.7.3.31 et 4.2.4.2/1 ou les arrêtés d’exécution y afférents.

§ 2. Les personnes visées à l’article 2.7.3.30, alinéa 1^{er}, sont civilement responsables du paiement de l’amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.

Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d’amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1^{er}.”

Art. 34

Dans l’article 4.2.1.2, § 1^{er}, 2^o, c), les mots “, de la Convention HNS 2010” sont insérés entre les mots “de la Convention CLC 1992” et les mots “de la Convention WRC”.

Art. 35

Dans l’article 4.2.4.1, § 4, les mots “, de la Convention HNS 2010” sont insérés entre les mots “de la Convention WRC” et les mots “et du Règlement PAL”.

Art. 36

Dans le Livre 4, Titre 2, Chapitre 4 du Code belge de la Navigation, il est inséré un article 4.2.4.2/1, rédigé comme suit:

“Art. 4.2.4.2/1. Autorités compétentes concernant la Convention HNS 2010

Le Contrôle de la Navigation peut se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l’article 2.7.3.30, paragraphe 4 alinéa 2, tous documents, pièces ou livres utiles pour fournir à l’administrateur du Fonds HNS les indications sur les quantités de cargaison donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l’année civile précédente.”.

“Art. 4.1.2.51/1. Inbreuk op het HNS-Verdrag 2010 en op de artikelen 2.7.3.30, 2.7.3.31 en 4.2.4.2/1.

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft iedere persoon die op het Belgische grondgebied bijdrageplichtige ladingen ontvangt en die de artikelen 18 tot 20 van het HNS-Verdrag 2010 overtreedt, alsook eenieder die de artikelen 2.7.3.30, 2.7.3.31 en 4.2.4.2/1 derde lid, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. De personen bedoeld in artikel 2.7.3.30, eerste lid, zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld.

De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die op grond van paragraaf 1 zijn uitgesproken.”

Art. 34

In artikel 4.2.1.2, § 1, 2^o, c), worden de woorden “, het HNS-Verdrag 2010” ingevoegd tussen de woorden “het CLC-Verdrag 1992” en de woorden “het WRC-Verdrag”.

Art. 35

In artikel 4.2.4.1, § 4, worden de woorden “, het HNS-Verdrag 2010” ingevoegd tussen de woorden “het WRC-Verdrag” en de woorden “en de PAL-Verordening”.

Art. 36

In Boek 4, Titel 2, Hoofdstuk 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een artikel 4.2.4.2/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4.2.4.2/1. Bevoegde autoriteiten betreffende het HNS-Verdrag 2010

De Scheepvaartcontrole kan zich een op een eerste verzoek door elke persoon bedoeld in artikel 2.7.3.30, paragraaf 4, tweede lid, alle nuttige documenten, stukken of boeken laten voorleggen om aan de beheerder van het HNS-Fonds aanwijzingen te geven over de hoeveelheden bijdragende ladingen die deze persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar heeft ontvangen.”.

CHAPITRE 4

Disposition finale

Art. 37

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les articles 24 et 25 entrent en vigueur dix jours après la publication de la présente loi au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 15 mars 2022

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

HOOFDSTUK 4

Slotbepaling

Art. 37

De Koning bepaalt het datum van inwerkingtreding van deze wet.

In afwijking van het eerste lid, treden de artikelen 24 en 25 in werking tien dagen na de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 15 maart 2022

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Coordination des articles
Projet de loi relatif à l'implémentation de la Convention HNS 2010 et modifiant le Code belge de la Navigation et le Code judiciaire

Texte de base	Texte adapté au projet de loi
<u>Art. 574.</u>Le tribunal de l'entreprise connaît: [...] 23° des demandes visées à l'article 2.7.3.20 du Code belge de la Navigation; 24° des demandes d'indemnisation fondées sur les décisions prises par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance visée à l'article 2.7.4.4, § 1er du Code belge de la Navigation, conformément à l'article 2.7.4.5, § 1er et l'article 2.7.4.7 du Code belge de la Navigation. [...]	<u>Art. 574.</u>Le tribunal de l'entreprise connaît: [...] 23° des demandes visées à l'article 2.7.3.20 du Code belge de la Navigation; <u>23°/1 des demandes visées aux articles 2.7.3.33 à 2.7.3.35 du Code belge de la Navigation;</u> 24° des demandes d'indemnisation fondées sur les décisions prises par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance visée à l'article 2.7.4.4, § 1er du Code belge de la Navigation, conformément à l'article 2.7.4.5, § 1er et l'article 2.7.4.7 du Code belge de la Navigation. [...]
<u>Art. 627.</u>Est seul compétent pour connaître de la demande : [...] 10° dans le cas prévu à l'article 588, 9° : le président du tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le président du tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né dans la province de Brabant, et le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive ou en haute mer, ou dans les eaux qui ressortissent de la souveraineté d'un autre Etat. A titre exceptionnel sur ce qui précède, uniquement le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers est compétent si la constitution du fonds basé sur la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. [...]	<u>Art. 627.</u>Est seul compétent pour connaître de la demande : [...] 10° dans le cas prévu à l'article 588, 9° : le président du tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le président du tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né dans la province de Brabant, et le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive ou en haute mer, ou dans les eaux qui ressortissent de la souveraineté d'un autre Etat. A titre exceptionnel sur ce qui précède, uniquement le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers est compétent si la constitution du fonds basé sur la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. <u>dans le cas prévu à l'article 588, 9°, ou lorsque la constitution du fonds est basée sur la Convention CLC 1992 ou la Convention HNS</u>

	<u>2010 : le président du tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le président du tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et le président du tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre Etat.</u> [...]
Texte de base du Code belge de la navigation	Texte adapté au projet
Art. 2.3.2.6. Notions	Art. 2.3.2.6. Notions
§ 1er. Dans la présente sous-section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :	§ 1er. Dans la présente sous-section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :
1° " certificat d'assurance " : un certificat CLC, un certificat BUNKER ou un certificat WRC;	1° " certificat d'assurance " : un certificat CLC, un certificat BUNKER ou un certificat WRC, ou un certificat HNS;
2° " certificat CLC " : un certificat visé à l'article VII.2 de la Convention CLC 1992;	2° " certificat CLC " : un certificat visé à l'article VII.2 de la Convention CLC 1992;
3° " certificat BUNKER " : un certificat visé à l'article 7.2 de la Convention BUNKER;	3° " certificat BUNKER " : un certificat visé à l'article 7.2 de la Convention BUNKER;
4° " certificat WRC " : un certificat visé à l'article 12, alinéa 2, de la Convention WRC;	4° " certificat WRC " : un certificat visé à l'article 12, alinéa 2, de la Convention WRC;
5° " jauge brute " : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention TMC;	5° " jauge brute " : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention TMC;
	6° « certificat HNS » : un certificat visé à l'article 12.2 de la Convention HNS 2010;
§ 2. Pour l'application de cette sous-section et les dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER et la Convention WRC sont également d'application.	§ 2. Pour l'application de cette sous-section et les dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER, la Convention WRC et la Convention HNS 2010 sont également d'application.
Art. 2.3.2.8. Obligation d'assurance et de certification pour les navires de mer belges	Art. 2.3.2.8. Obligation d'assurance et de certification pour les navires de mer belges
§ 1er. Le propriétaire d'un navire de mer belge transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant	§ 1er. Le propriétaire d'un navire de mer belge transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant

fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'art. V.I de la Convention CLC 1992, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la Convention CLC 1992.	fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'art. V.I de la Convention CLC 1992, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la Convention CLC 1992.
§ 2. Le propriétaire enregistré d'un navire de mer belge d'une jauge brute supérieure à 1.000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité du chef de la Convention BUNKER, pour un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.	§ 2. Le propriétaire enregistré d'un navire de mer belge d'une jauge brute supérieure à 1.000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité du chef de la Convention BUNKER, pour un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.
§ 3. Le propriétaire enregistré d'un navire de mer belge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention WRC, à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.	§ 3. Le propriétaire enregistré d'un navire de mer belge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention WRC, à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.
	§ 3/1. Le propriétaire enregistré d'un navire de mer belge et transportant effectivement des substances nocives et potentiellement dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prescrites au paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention HNS 2010, pour couvrir sa responsabilité pour dommages en vertu de la Convention HNS 2010.
§ 4. Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de cette section si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat visé aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 ou 2.3.2.11, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis a été donné à l'autorité citée	§ 4. Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de cette section si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat visé aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 ou 2.3.2.11/1 , avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis a été donné

à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 ou 2.3.2.11, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant le fin de ce délai. Ces dispositions s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions de la présente section.	à l'autorité citée à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4, 2.3.2.11, § 4 ou 2.3.2.11/1, §4 , à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant le fin de ce délai. Ces dispositions s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions de la présente section.
§ 5. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière souscrite conformément au paragraphe 1er n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention CLC 1992.	§ 5. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière souscrite conformément au paragraphe 1er n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention CLC 1992.
	§5/1. Tout fonds constitué par une assurance ou une autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 3/1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention HNS 2010.
§ 6. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article VII de la Convention CLC 1992, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.9 ou 2.3.2.16.	§ 6. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article VII de la Convention CLC 1992, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.9 ou 2.3.2.16.
§ 7. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article 7 de la Convention BUNKER, à moins qu'il ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.10 ou 2.3.2.16.	§ 7. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article 7 de la Convention BUNKER, à moins qu'il ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.10 ou 2.3.2.16.
§ 8. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article 12 de la Convention WRC, à moins que ce navire ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11 ou 2.3.2.16.	§ 8. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article 12 de la Convention WRC, à moins que ce navire ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11 ou 2.3.2.16.
	§ 9. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire de mer belge soumis à l'article 12.2 de la Convention HNS 2010, à moins que ce navire de mer ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11/1 ou 2.3.2.16.
<u>Article 2.3.2.11.</u> Délivrance de certificats WRC pour les navires de mer belges	<u>Article 2.3.2.11.</u> Délivrance de certificats WRC pour les navires de mer belges
§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention WRC et cette section est délivré à chaque navire de mer par l'autorité compétente, qui doit s'assurer au préalable que l'article 2.3.2.8, § 3 est respecté.	§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention WRC et cette section est délivré à chaque navire de mer par l'autorité compétente, qui doit s'assurer au préalable que l'article 2.3.2.8, § 3 est respecté.

Le certificat doit être conforme au modèle figurant en annexe à la Convention WRC.	Le certificat doit être conforme au modèle figurant en annexe à la Convention WRC.
§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.	§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.
§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire de mer.	§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire de mer.
§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.	§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.
	Art. 2.3.2.11/1. Délivrance de certificats HNS pour les navires de mer belges
	§ 1^{er}. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention HNS 2010 et cette section est délivré à chaque navire de mer après que l'autorité compétente se soit assurée qu'il satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, §3/1.
	Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe de la Convention HNS 2010.
	§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.
	§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire de mer.
	§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.
<u>Art. 2.3.2.12.</u> Délivrance de certificats pour les navires de mer étrangers	<u>Art. 2.3.2.12.</u> Délivrance de certificats pour les navires de mer étrangers
L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire de mer non enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992, à la Convention BUNKER ou à la Convention WRC.	L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire de mer non enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992, à la Convention BUNKER, à la Convention WRC ou à la Convention HNS 2010.
Les dispositions de la présente sous-section sont applicables par analogie.	Les dispositions de la présente sous-section sont applicables par analogie.
<u>Art. 2.3.2.14.</u> Obligation d'assurance et de certification pour les navires de mer étrangers	<u>Art. 2.3.2.14.</u> Obligation d'assurance et de certification pour les navires de mer étrangers
§ 1er. Sans préjudice des dispositions de l'article VII de la Convention CLC 1992, tout navire de mer, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la	§ 1er. Sans préjudice des dispositions de l'article VII de la Convention CLC 1992, tout navire de mer, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la

côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992, s'il transporte effectivement plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.	côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992, s'il transporte effectivement plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
A titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article VII de la Convention CLC 1992.	A titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article VII de la Convention CLC 1992.
§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout navire de mer d'une jauge brute supérieure à 1.000, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences de l'article 7.1 de la Convention BUNKER.	§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout navire de mer d'une jauge brute supérieure à 1.000, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences de l'article 7.1 de la Convention BUNKER.
A titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 7 de la Convention BUNKER.	A titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 7 de la Convention BUNKER.
§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 12 de la Convention WRC, tout navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port situé dans le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation au large située dans la mer territoriale belge ou en sort, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière répondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention WRC.	§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 12 de la Convention WRC, tout navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port situé dans le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation au large située dans la mer territoriale belge ou en sort, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière répondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention WRC.
A titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 12 de la Convention WRC.	A titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 12 de la Convention WRC.
	§ 3/1. Sans préjudice de l'article 12 de la Convention HNS 2010, tout navire de mer, quel que soit son lieu d'enregistrement ou d'immatriculation, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou tout autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention HNS.

	A titre de preuve, le navire de mer doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en vertu de l'article 12.2 de la Convention HNS 2010.
§ 4. Les certificats doivent se trouver à bord du navire de mer et être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception :	§ 4. Les certificats doivent se trouver à bord du navire de mer et être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception :
1° du certificat BUNKER dans le cas où le navire de mer bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 7.13 de la Convention BUNKER et si l'existence du certificat BUNKER délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance;	1° du certificat BUNKER dans le cas où le navire de mer bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 7.13 de la Convention BUNKER et si l'existence du certificat BUNKER délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance;
2° du certificat WRC dans le cas où le navire de mer bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 12.13 de la Convention WRC et si l'existence du certificat WRC délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.	2° du certificat WRC dans le cas où le navire de mer bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 12.13 de la Convention WRC et si l'existence du certificat WRC délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.
Art. 2.3.2.15. Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux	Art. 2.3.2.15. Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux
§ 1er. Aucune disposition de la présente sous-section ne doit être interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la Convention BUNKER, la Convention WRC ou la présente section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat délivrant des certificats.	§ 1er. Aucune disposition de la présente sous-section ne doit être interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER, la Convention WRC, la Convention HNS 2010 ou la présente section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat délivrant des certificats.
§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre Etat Partie à la Convention CLC 1992 sont reconnus par l'autorité compétente à toutes les fins de la Convention CLC 1992 et de la présente section et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats délivrés ou visés par elle-même, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992. L'autorité compétente peut à tout moment demander à	§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre Etat Partie à la Convention CLC 1992 sont reconnus par l'autorité compétente à toutes les fins de la Convention CLC 1992 et de la présente section et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats délivrés ou visés par elle-même, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992. L'autorité compétente peut à tout moment demander à

l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention CLC 1992.	l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention CLC 1992.
§ 3. Les certificats BUNKER délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention BUNKER sont acceptés par l'autorité compétente et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention BUNKER. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention BUNKER.	§ 3. Les certificats BUNKER délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention BUNKER sont acceptés par l'autorité compétente et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention BUNKER. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention BUNKER.
§ 4. Les certificats WRC délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention WRC sont acceptés par l'autorité compétente aux fins de la Convention WRC et la présente section et sont considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention WRC. L'autorité compétente peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'Etat qui a délivré ou visé le certificat si elle estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention WRC.	§ 4. Les certificats WRC délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention WRC sont acceptés par l'autorité compétente aux fins de la Convention WRC et la présente section et sont considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention WRC. L'autorité compétente peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'Etat qui a délivré ou visé le certificat si elle estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention WRC.
	§ 5. Les certificats HNS délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre État Partie à la Convention HNS 2010 sont reconnus par le Contrôle de la Navigation et sont considérés par celui-ci comme ayant la même valeur que ceux qu'il a lui-même délivrés et visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire de mer qui n'est pas enregistré ou immatriculé dans un État Partie à la Convention HNS 2010. Le Contrôle de la Navigation peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face

	aux obligations imposées par la Convention HNS 2010.
<u>Art. 2.3.2.16.</u> Navires de mer appartenant à l'Etat	<u>Art. 2.3.2.16.</u> Navires de mer appartenant à l'Etat
Si un navire de mer qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne s'appliquent pas à ce navire de mer. Ce navire de mer doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire est la propriété de l'Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 2.3.2.8. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit respectivement aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 et 2.3.2.11.	Si un navire de mer qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne s'appliquent pas à ce navire de mer. Ce navire de mer doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire est la propriété de l'Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 2.3.2.8. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit respectivement aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 et 2.3.2.11/1.
<u>Art. 2.3.2.17.</u> Arrêtés d'exécution	<u>Art. 2.3.2.17.</u> Arrêtés d'exécution
Sous réserve de l'article VII de la Convention CLC 1992, de l'article 7 de la Convention BUNKER et de l'article 12 de la Convention WRC et compte tenu des directives adoptées par l'OMI en matière de responsabilité des propriétaires de navires, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions et la validité des certificats.	Sous réserve de l'article VII de la Convention CLC 1992, de l'article 7 de la Convention BUNKER, de l'article 12 de la Convention WRC , et de l'article 12 de la Convention HNS 2010 et compte tenu des directives adoptées par l'OMI en matière de responsabilité des propriétaires de navires, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions et la validité des certificats.
Le Roi peut étendre l'application de la Convention CLC 1992, de la Convention BUNKER et de la Convention WRC aux navires de mer qui ne relèvent pas de ces conventions. À cet égard, des dispositions qui dérogent aux conventions susmentionnées et au présent chapitre peuvent être adoptées.	Le Roi peut étendre l'application de la Convention CLC 1992, de la Convention BUNKER et de la Convention WRC , de la Convention WRC et de la Convention HNS 2010 aux navires de mer qui ne relèvent pas de ces conventions. À cet égard, des dispositions qui dérogent aux conventions susmentionnées et au présent chapitre peuvent être adoptées.
<u>Art. 2.3.2.61.</u> Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances	<u>Art. 2.3.2.61.</u> Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances
§ 1er. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.	§ 1er. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.
§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.	§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.
§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de l'entreprise dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 2.3.2.53, § 3, au Moniteur	§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de l'entreprise dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 2.3.2.53, § 3, au Moniteur

belge. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.	belge. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.
L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.	L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.
Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.	Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.
L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.	L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.
L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.	L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.
A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.	A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.
Le tribunal de l'entreprise se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.	Le tribunal de l'entreprise se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.
Il peut décider :	Il peut décider :
1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou	1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou
2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous; ou	2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous; ou
3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.	3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.
Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :	Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :
1° au Moniteur belge;	1° au Moniteur belge;
2° sur le site web du Registre naval belge;	2° sur le site web du Registre naval belge;
3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.	3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.
Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 2.3.2.59, § 2.	Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 2.3.2.59, § 2.
Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 2.3.2.54, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.	Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 2.3.2.54, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.
§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au paragraphe 3, telles que celles qui sont visées à l'article 2.3.2.60, est	§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au paragraphe 3, telles que celles qui sont visées à l'article 2.3.2.60, est

également portée devant le tribunal de l'entreprise. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.	également portée devant le tribunal de l'entreprise. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.
Le tribunal de l'entreprise juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.	Le tribunal de l'entreprise juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.
§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.	§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.
	Sous-section 6. Procédure de limitation avec constitution du fonds pour la Convention HNS 2010
	Art. 2.3.2.62. Limitation de la responsabilité du propriétaire
	§ 1er. Le propriétaire d'un navire de mer est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente sous-section à un montant total par événement calculé conformément à l'article 9 de la Convention HNS 2010.
	§ 2. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1er, le propriétaire doit constituer un fonds conformément à la procédure décrite aux articles 2.3.2.47 à 2.3.2.61. Les montants visés à l'article 2.3.2.47, paragraphe 3, ne sont pas applicables dans le cadre de la présente sous-section. Les montants applicables en ce qui concerne la Convention HNS 2010 sont les montants visés à l'article 9 de la Convention HNS 2010. Les articles 2.3.2.42 et 2.3.2.43 sont applicables à ces montants.
	§ 3. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour prévenir ou limiter un dommage lui confèrent sur le fond des droits équivalents à ceux des autres créanciers.
	§ 4. Aux fins du présent article, la jauge du navire de mer est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe 1 de la Convention TMC.
	Art. 2.3.2.63. Conséquences de la limitation de sa responsabilité par le propriétaire par la constitution d'un fonds.
	Lorsque le propriétaire a constitué un fonds, après un événement, en application de l'article 9 de la Convention HNS 2010 et est en droit de limiter sa responsabilité, aucun droit à indemnisation pour dommages résultant de

	l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire. Le tribunal compétent ordonne la libération du navire de mer ou de tout autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.
<u>Art. 2.4.1.1.</u> Autre réglementation	<u>Art. 2.4.1.1.</u> Autre réglementation
Le présent chapitre est applicable sans préjudice de:	Le présent chapitre est applicable sans préjudice de:
1° l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande;	1° l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande;
2° la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.	2° la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.
<u>Art. 2.7.3.21.</u> Exonération de responsabilité conformément à la Convention NUCLEAR	<u>Art. 2.7.3.21.</u> Exonération de responsabilité conformément à la Convention NUCLEAR
Les dispositions directement applicables de la Convention NUCLEAR s'appliquent à la responsabilité pour un dommage causé par un accident nucléaire dans les cas visés à l'article 1er et à l'article 2, alinéa 1er, de cette convention.	Les dispositions directement applicables de la Convention NUCLEAR s'appliquent à la responsabilité pour un dommage causé par un accident nucléaire dans les cas visés à l'article 1er et à l'article 2, alinéa 1er, de cette convention.
	Section 5. La Convention HNS 2010
	Art. 2.7.3.22. Notions
	Dans la présente section, l'on entend par « Fonds HNS », le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses institué par l'article 13 de la Convention HNS 2010.
	En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention HNS 2010 sont d'application dans les arrêtés d'exécution en question.
	Art. 2.7.3.23. Champ d'application territorial
	La présente section s'applique :
	1° à tout dommage survenu sur le territoire belge, y compris la mer territoriale belge ;
	2° aux dommages par contamination de l'environnement survenus dans la zone économique exclusive belge ;
	3° aux dommages, autres que les dommages par contamination de l'environnement survenus à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance

	transportée à bord d'un navire de mer belge, ou d'un navire de mer enregistré ou immatriculé dans tout autre État Partie à la Convention HNS 2010 ou, dans le cas d'un navire de mer non enregistré ou immatriculé, à bord d'un navire de mer autorisé à battre le pavillon d'un État Partie à la Convention HNS 2010 ; et
	4° aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire les dommages visés aux 1°, 2° et 3° ci-dessus.
	Art. 2.7.3.24. Champ d'application matériel
	§ 1er. La présente section s'applique aux créances, autres que celles nées d'un quelconque contrat pour le transport de marchandises et de passagers, qui sont dues à un dommage découlant du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.
	§ 2. La présente section ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.
	§ 3. La présente section ne s'applique pas :
	1° à un dommage par pollution défini dans la Convention CLC 1992, qu'une indemnisation soit ou non due au titre de ce dommage en vertu de cette section ; et
	2° aux dommages causés par des matières radioactives de la classe 7 soit du Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié, soit du Code maritime international des cargaisons solides en vrac, tel que modifié.
	3° sans préjudice à l'alinéa 2, aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et aux autres navires d'État affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.
	En ce qui concerne les navires d'État utilisés à des fins commerciales, l'État belge est passible de poursuites devant les juridictions visées aux articles 2.7.3.33 et 2.7.3.34 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.
	Art. 2.7.3.25. Responsabilité du propriétaire
	§ 1er. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire est responsable au moment d'un événement de tout dommage causé par des substances

	nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur transport par mer à bord du navire de mer, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire au moment du premier fait.
	§ 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve :
	1° que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou
	2° que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ; ou
	3° que le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction ; ou
	4° que le fait que l'expéditeur ou toute autre personne a négligé de fournir des renseignements concernant la nature nocive ou potentiellement dangereuse des substances expédiées a, soit :
	a) causé le dommage, partiellement ou en totalité ; soit
	b) fait que le propriétaire n'a pas contracté l'assurance visée à l'article 12 de la Convention HNS 2010 ;
	et que ni le propriétaire, ni ses préposés ni ses mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient raisonnablement dû avoir connaissance de la nature potentiellement dangereuse et nocive des substances expédiées.
	§ 3. Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.
	§ 4. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente section.

	§ 5. Sous réserve du paragraphe 6, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente section, ne peut être introduite contre :
	1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ;
	2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire de mer ;
	3° un affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur-gérant ou exploitant du navire de mer ;
	4° une personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ;
	5° une personne prenant des mesures de sauvegarde ; et
	6° Les préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas 3°, 4° et 5°,
	à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
	§ 6. Aucune disposition de la présente section ne porte atteinte aux droits de recours existants du propriétaire contre tout tiers, y compris, mais sans que cette liste soit limitative, le chargeur ou le réceptionnaire de la substance qui a causé le dommage, ou les personnes mentionnées au paragraphe 5.
	Art. 2.7.3.26. Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires de mer
	§ 1er. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires de mer dont chacun transporte des substances nocives et potentiellement dangereuses, chaque propriétaire est, sauf exonération en vertu de l'article 2.7.3.25, responsable du dommage. Les propriétaires sont conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.
	§ 2. Toutefois, chaque propriétaire peut se prévaloir des limites de responsabilité dont il peut bénéficier en vertu de l'article 2.3.2.62.

	§ 3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours d'un propriétaire contre tout autre propriétaire.
	Art. 2.7.3.27. Décès et lésions corporelles
	Les créances en cas de décès ou de lésions corporelles ont priorité sur les autres créances pour les deux tiers du montant total déterminé en vertu du paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention HNS 2010.
	Art. 2.7.3.28. Action directe
	Toute demande en réparation d'un dommage peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour le dommage. Dans un tel cas, le défendeur peut, même si le propriétaire ne peut se prévaloir des limites de responsabilité prescrites conformément à l'article 2.3.2.11/1, limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même; toutefois, il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.
	Art. 2.7.3.29. Personnalité juridique du Fonds HNS
	La personnalité juridique est reconnue au Fonds HNS.
	L'Administrateur du Fonds HNS en est le représentant légal en Belgique.
	Art. 2.7.3.30. Contributions
	Toute personne qui, au cours de l'année civile précédente, est le réceptionnaire de quantités de substances nuisibles et potentiellement dangereuses donnant lieu à contribution, est tenue de verser les contributions au Fonds HNS, conformément aux articles 16 à 20 de la Convention HNS 2010.
	La personne visée à l'alinéa 1er est tenue de déclarer au Contrôle de la Navigation les quantités de substances nuisibles et potentiellement dangereuses reçues annuellement. »

	Art. 2.7.3.31. Recouvrement des contributions
	Le Roi fixe les modalités de perception des contributions au Fonds HNS visées à l'article 2.7.3.30, ainsi que les déclarations et la communication avec le Fonds HNS selon les articles 16 à 21 de la Convention HNS 2010.
	Art. 2.7.3.32. Limitation des actions
	§ 1er. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre II de la Convention HNS 2010 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de cette section dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du propriétaire.
	§ 2. Les droits à indemnisation prévus par le chapitre III de la Convention HNS 2010 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application de cette section, ou de notification faite conformément à l'article 2.7.3.35, alinéa 2, dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage.
	§ 3. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de dix ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage.
	§ 4. Lorsque l'événement consiste en un ensemble de faits, le délai de dix ans visé au paragraphe 3 du présent article court à dater du dernier de ces faits.
	Art. 2.7.3.33. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le propriétaire
	§ 1er. Lorsqu'un événement a causé un dommage dans le champ d'application de la Convention HNS 2010 sur le territoire belge, y compris les eaux belges, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage dans ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.
	Lorsqu'un même événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris les eaux belges et en partie sur le territoire d'un autre Etat, y

	compris la mer territoriale ou dans une zone de cet Etat visée à l'article 2.7.3.23, 2°, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier Etat à condition :
	1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 2.3.2.62, paragraphe 2; et
	2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.
	§ 2. Lorsqu'un événement a causé un dommage exclusivement à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, d'un quelconque État et que soit les conditions prévues au paragraphe c) de l'article 3 de la Convention HNS 2010 pour l'application de celle-ci ont été remplies soit des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter ce dommage, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des demandes d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire, seulement si l'une des conditions suivantes est remplie :
	1° le navire de mer est enregistré ou immatriculé en Belgique ou, dans le cas d'un navire de mer non enregistré ou immatriculé, le navire de mer est autorisé à battre le pavillon belge ; ou
	2° le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal sur le territoire belge ; ou
	3° un fonds a été constitué en Belgique conformément au paragraphe 3 de l'article 9 de la Convention HNS.
	§ 3. Après la constitution du fonds visé à l'article 2.3.2.62, paragraphe 3, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.
	§ 4. Le tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le tribunal de

	l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ; et le tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre Etat, sont compétents pour connaître les actions visées aux paragraphes 1 ^{er} et 2 du présent article.
	Art. 2.7.3.34. Tribunaux compétents pour connaître des actions intentées contre le Fonds HNS ou par le Fonds HNS
	§ 1er. Sous réserve des dispositions du présent article, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds HNS en vertu de l'article 14 de la Convention HNS que devant les juridictions belges compétentes en vertu de l'article 2.7.3.33 pour les actions en justice contre le propriétaire qui est ou aurait été responsable des dommages résultant de l'événement en question.
	§ 2. Au cas où le navire de mer transportant les substances nocives ou potentiellement dangereuses qui ont causé le dommage n'a pas été identifié, l'article 2.7.3.33, § 1er s'applique, mutatis mutandis, aux actions contre le Fonds HNS.
	§ 3. Si une action en réparation d'un dommage est intentée devant un tribunal contre le propriétaire d'un navire de mer ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds HNS en vertu des dispositions de l'article 14 de la Convention HNS.
	§ 4. Le tribunal de l'entreprise de Liège, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant wallon, de Hainaut, de Namur, de Luxembourg ou de Liège; le tribunal de l'entreprise de Bruxelles, lorsque le dommage est né sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ; et le tribunal de l'entreprise d'Anvers, lorsque le dommage est né dans la province du Brabant flamand, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers ou de Limbourg, ou dans la mer

	territoriale, dans la zone économique exclusive, en haute mer, ou dans les eaux qui ressortent de la souveraineté d'un autre Etat, sont compétents pour connaître :
	1° des actions en réparation des dommages contre le Fonds HNS en vertu du paragraphe 1er du présent article ;
	2° des actions intentées par le Fonds HNS en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par les personnes visées à l'article 2.7.3.30.
	Art. 2.7.3.35. Intervention du Fonds HNS
	Le Fonds HNS peut se porter partie intervenante à toute action en réparation de dommage ouverte conformément à l'article 2.7.3.33 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise de Liège, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles ou le tribunal de l'entreprise d'Anvers.
	Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 2.7.3.33 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise de Liège, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles ou le tribunal de l'entreprise d'Anvers, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds HNS, par envoi recommandé, avec accusé de réception.
	Art. 2.7.3.36. Reconnaissance et exécution des jugements
	Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'Etats qui ne sont pas liés par la Convention HNS 2010 et qui concernent la réparation des dommages sur le territoire belge, y compris les eaux belges, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.
	Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, et sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue au paragraphe 6 de l'article 14 de la Convention HNS 2010, tout jugement qui est rendu contre le Fonds HNS par un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 3 de l'article 39 de la Convention HNS 2010 et qui, dans l'Etat d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire en Belgique.
	Art. 2.7.3.37. Subrogation et recours
	§ 1er. Le Fonds HNS acquiert par subrogation, au titre de toute somme versée par lui en

	réparation de dommages conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention HNS 2010, tous les droits qui seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.
	§ 2. Aucune disposition de la Convention HNS 2010 ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds HNS contre toute personne, y compris les personnes qui sont visées à l'article 2.7.3.25, paragraphe 2, 4°, autres que celles mentionnées dans le paragraphe précédent, dans la mesure où ces personnes peuvent limiter leur responsabilité. En toute hypothèse, le Fonds HNS bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne prise en charge.
	§ 3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds HNS, tout service public relevant du Gouvernement fédéral ou des Gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention HNS 2010.
<u>Art. 2.7.4.1.</u> Directive 2002/59/CE	
Le présent chapitre transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.	
<u>Art. 4.1.2.10.</u> Infraction aux articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17	<u>Art. 4.1.2.10.</u> Infraction aux articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17
Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque exploite un navire de mer sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention BUNKER, la Convention CLC, la Convention WRC ou les articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17 du présent code soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.14, § 4; aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.	Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque exploite un navire de mer sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention BUNKER, la Convention CLC, la Convention WRC, la Convention HNS 2010 ou les articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17 du présent code soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.14, § 4; aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.
L'alinéa 1er est d'application :	L'alinéa 1er est d'application :
1° aux navires de mer belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;	1° aux navires de mer belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;

2° aux navires de mer étrangers, si le navire de mer touche, touchera ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale.	2° aux navires de mer étrangers, si le navire de mer touche, touchera ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale.
<u>Art. 4.1.2.51.</u> Infraction à la Convention FUND, au Protocole FUND 2003 et aux articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2	<u>Art. 4.1.2.51.</u> Infraction à la Convention FUND, au Protocole FUND 2003 et aux articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2
§ 1er. Est punie d'une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, ainsi que quiconque enfreint les articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2, § 1er, alinéa 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents.	§ 1er. Est punie d'une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, ainsi que quiconque enfreint les articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2, § 1er, alinéa 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents.
§ 2. Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, alinéa 1er, sont civilement responsables du paiement de l'amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.	§ 2. Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, alinéa 1er, sont civilement responsables du paiement de l'amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.
Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d'amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1er.	Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d'amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1er.
	Art. 4.1.2.51/1. Infraction à la Convention HNS 2010 et aux articles 2.7.3.30, 2.7.3.31 et 4.2.4.2/1
	§ 1er. Est punie d'une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des cargaisons donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 18 à 20 de la Convention HNS 2010, ainsi que quiconque enfreint les articles 2.7.3.30, 2.7.3.31 et 4.2.4.2/1, ou les arrêtés d'exécution y afférents.
	§ 2. Les personnes visées à l'article 2.7.3.30, alinéa 1er, sont civilement responsables du paiement de l'amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.
	Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d'amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1er.
<u>Art. 4.1.2.52.</u> Infraction aux articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7 ou à l'article 2.7.6.14	<u>Art. 4.1.2.52.</u> Infraction aux articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7 ou à l'article 2.7.6.14
Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque :	Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque :
1° enfreint les articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14;	1° enfreint les articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14;

2° enfreint les arrêtés pris en exécution des articles 2.7.6.2 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14.	2° enfreint les arrêtés pris en exécution des articles 2.7.6.2 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14.
<u>Art. 4.2.1.2. Compétences</u>	<u>Art. 4.2.1.2. Compétences</u>
§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :	§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :
1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;	1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;
2° plus particulièrement :	2° plus particulièrement :
a) la réception des contrats d'engagement maritime à bord des navires, envoyés en exécution des dispositions de l'article 37 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail;	a) la réception des contrats d'engagement maritime à bord des navires, envoyés en exécution des dispositions de l'article 37 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail;
b) l'établissement des documents légaux et réglementaires en cas de perte de l'équipage ou d'une partie de celui-ci;	b) l'établissement des documents légaux et réglementaires en cas de perte de l'équipage ou d'une partie de celui-ci;
c) le contrôle du respect des articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code et les arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention PAL, de la Convention WRC et du Règlement PAL;	c) le contrôle du respect des articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code et les arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention PAL, de la Convention WRC, de la Convention HNS 2010 et du Règlement PAL;
d) le contrôle du respect des articles 4.4.1.1 à 4.4.1.7 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement concernant les droits des passagers;	d) le contrôle du respect des articles 4.4.1.1 à 4.4.1.7 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement concernant les droits des passagers;
e) le contrôle du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement ISPS, en ce qui concerne la surveillance à bord des navires et la surveillance des installations portuaires; les membres du personnel désignés à cet effet font rapport au président de l'Autorité Nationale de Sécurité Maritime;	e) le contrôle du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement ISPS, en ce qui concerne la surveillance à bord des navires et la surveillance des installations portuaires; les membres du personnel désignés à cet effet font rapport au président de l'Autorité Nationale de Sécurité Maritime;
3° la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et la prise de toutes les mesures administratives qu'ils estiment nécessaires afin de faire respecter la réglementation applicable et de garantir la sécurité de la navigation;	3° la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et la prise de toutes les mesures administratives qu'ils estiment nécessaires afin de faire respecter la réglementation applicable et de garantir la sécurité de la navigation;
4° la recherche et la constatation des infractions décrites par ou en vertu du présent	4° la recherche et la constatation des infractions décrites par ou en vertu du présent

code et la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;	code et la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;
§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent, de leur propre avis, notamment procéder :	§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent, de leur propre avis, notamment procéder :
1° à la fourniture de renseignements et de conseils, ayant trait notamment aux moyens les plus efficaces pour le respect des dispositions déterminées par ou en vertu du présent code ou de la loi;	1° à la fourniture de renseignements et de conseils, ayant trait notamment aux moyens les plus efficaces pour le respect des dispositions déterminées par ou en vertu du présent code ou de la loi;
2° à la fourniture d'avertissements;	2° à la fourniture d'avertissements;
3° à l'octroi au contrevenant d'un délai pour lui permettre de respecter ses obligations;	3° à l'octroi au contrevenant d'un délai pour lui permettre de respecter ses obligations;
4° à la prise des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18;	4° à la prise des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18;
5° à l'établissement d'un procès-verbal d'infractions.	5° à l'établissement d'un procès-verbal d'infractions.
<u>Art. 4.2.4.1. Fonctionnaires consulaires belges</u>	<u>Art. 4.2.4.1. Fonctionnaires consulaires belges</u>
§ 1er. Les fonctionnaires consulaires belges peuvent constater les infractions par les navires belges aux dispositions des articles 2.2.2.1 à 2.2.2.14 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.	§ 1er. Les fonctionnaires consulaires belges peuvent constater les infractions par les navires belges aux dispositions des articles 2.2.2.1 à 2.2.2.14 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.
§ 2. A l'étranger, la surveillance du respect, par les navires de mer belges, des dispositions du présent code en matière de sécurité des navires de mer et des arrêtés d'exécution y afférents, des conventions internationales relatives au travail maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, conclues par la Belgique, est assurée par le fonctionnaire consulaire belge :	§ 2. A l'étranger, la surveillance du respect, par les navires de mer belges, des dispositions du présent code en matière de sécurité des navires de mer et des arrêtés d'exécution y afférents, des conventions internationales relatives au travail maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, conclues par la Belgique, est assurée par le fonctionnaire consulaire belge :
1° si le fonctionnaire consulaire belge en est spécialement requis, par le Contrôle de la navigation;	1° si le fonctionnaire consulaire belge en est spécialement requis, par le Contrôle de la navigation;
2° si le fonctionnaire consulaire belge interdit le départ du navire conformément au paragraphe 3, 3°.	2° si le fonctionnaire consulaire belge interdit le départ du navire conformément au paragraphe 3, 3°.
A cette fin, le fonctionnaire consulaire belge désigne un expert d'une organisme agréés sociétés de classification reconnues.	A cette fin, le fonctionnaire consulaire belge désigne un expert d'une organisme agréés sociétés de classification reconnues.
Une copie des rapports de ces experts est transmise sans délai aux contrôleurs de la navigation.	Une copie des rapports de ces experts est transmise sans délai aux contrôleurs de la navigation.
Les fonctionnaires consulaires belges et les experts désignés par leurs soins ont le droit de monter à tout moment à bord des navires de mer, afin d'y faire les constatations qui relèvent de leur mission.	Les fonctionnaires consulaires belges et les experts désignés par leurs soins ont le droit de monter à tout moment à bord des navires de mer, afin d'y faire les constatations qui relèvent de leur mission.

Ils ont également le droit d'exiger qu'on leur soumette tous les documents de bord et pièces à conviction.	Ils ont également le droit d'exiger qu'on leur soumette tous les documents de bord et pièces à conviction.
Ils peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire de mer, ainsi que l'exécution de certains travaux.	Ils peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire de mer, ainsi que l'exécution de certains travaux.
Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux fonctionnaires consulaires et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.	Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux fonctionnaires consulaires et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.
Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.	Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.
§ 3. A l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire de mer belge :	§ 3. A l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire de mer belge :
1° s'il n'est pas muni des certificats requis en cours de validité ou s'il n'a pas obtenu une autorisation de départ, ou si, dans les cas visés à l'article 2.2.3.13, § 2, et sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de ce paragraphe, le capitaine n'a pas reçu la déclaration qui y est prévue;	1° s'il n'est pas muni des certificats requis en cours de validité ou s'il n'a pas obtenu une autorisation de départ, ou si, dans les cas visés à l'article 2.2.3.13, § 2, et sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de ce paragraphe, le capitaine n'a pas reçu la déclaration qui y est prévue;
2° si, dans le cas visé au paragraphe 2, alinéa 1er, la surveillance effectuée a relevé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises;	2° si, dans le cas visé au paragraphe 2, alinéa 1er, la surveillance effectuée a relevé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises;
3° s'il existe des présomptions que la non-observance des conditions visées à l'article 2.2.3.9, 1°, compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison, ou l'environnement marin.	3° s'il existe des présomptions que la non-observance des conditions visées à l'article 2.2.3.9, 1°, compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison, ou l'environnement marin.
Les dispositions de l'article 4.2.1.28, § 5 et 6, sont d'application par analogie.	Les dispositions de l'article 4.2.1.28, § 5 et 6, sont d'application par analogie.
L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales ou réglementaires à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.	L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales ou réglementaires à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.
§ 4. Les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger exercent la surveillance du respect par les navires belges des articles 2.3.2.1 à	§ 4. Les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger exercent la surveillance du respect par les navires belges des articles 2.3.2.1 à

2.3.2.28 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention PAL, de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention WRC et du Règlement PAL.	2.3.2.28 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention PAL, de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention WRC, de la Convention HNS 2010 et du Règlement PAL.
§ 5. A 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 Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, si la preuve visée à l'article 2.3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 2.3.2.4.	§ 5. A 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 Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, si la preuve visée à l'article 2.3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 2.3.2.4.
Les dispositions de l'article 4.2.1.30, alinéas 2 et 3, sont d'application par analogie.	Les dispositions de l'article 4.2.1.30, alinéas 2 et 3, sont d'application par analogie.
L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.	L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.
§ 6. Les consuls belges à l'étranger exercent les autres compétences qui leur sont octroyées par les articles 4.2.1.28, 4.2.1.30 et 4.2.3.2.	§ 6. Les consuls belges à l'étranger exercent les autres compétences qui leur sont octroyées par les articles 4.2.1.28, 4.2.1.30 et 4.2.3.2.
§ 7. Le Roi détermine les compétences des fonctionnaires consulaires belges concernant la vérification du nombre de membres de l'équipage à bord des navires de mer et la possession de certificats de capacité physique, brevets, licences et autres attestations de même nature.	§ 7. Le Roi détermine les compétences des fonctionnaires consulaires belges concernant la vérification du nombre de membres de l'équipage à bord des navires de mer et la possession de certificats de capacité physique, brevets, licences et autres attestations de même nature.
<u>Art. 4.2.4.2.</u> Autorités compétentes concernant la Convention FUND 1992	<u>Art. 4.2.4.2.</u> Autorités compétentes concernant la Convention FUND 1992
§ 1. Les fonctionnaires et agents, désignés par le Roi peuvent se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, tous documents, pièces ou livres utiles pour fournir à l'administrateur du Fonds de 1992 et à l'administrateur du Fonds complémentaire les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.	§ 1. Les fonctionnaires et agents, désignés par le Roi peuvent se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, tous documents, pièces ou livres utiles pour fournir à l'administrateur du Fonds de 1992 et à l'administrateur du Fonds complémentaire les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.
Ces fonctionnaires et agents peuvent pénétrer librement dans les locaux où ils ont des raisons de croire à la présence de documents, pièces et livres visés à l'alinéa 1er. Toutefois, dans l'exercice de leur mission, ils ne peuvent pénétrer dans les locaux habités que de 5 heures à 21 heures et sur autorisation du juge	Ces fonctionnaires et agents peuvent pénétrer librement dans les locaux où ils ont des raisons de croire à la présence de documents, pièces et livres visés à l'alinéa 1er. Toutefois, dans l'exercice de leur mission, ils ne peuvent pénétrer dans les locaux habités que de 5 heures à 21 heures et sur autorisation du juge

d'instruction ou du président du tribunal de première instance saisi par requête.	d'instruction ou du président du tribunal de première instance saisi par requête.
Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, sont tenues de fournir à ces fonctionnaires et agents les renseignements qu'ils demandent en vue de l'exécution de leur mission.	Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, sont tenues de fournir à ces fonctionnaires et agents les renseignements qu'ils demandent en vue de l'exécution de leur mission.
Sans préjudice des dispositions de l'article 2.7.3.14, paragraphes 1er et 2, toute indication obtenue sur la base du présent code, pour autant qu'elle se rapporte à l'une des personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, ainsi que toute conclusion tirée de cette indication, ne peuvent être communiquées qu'avec l'accord de la personne concernée à d'autres que celles qui sont désignées en vertu du présent article.	Sans préjudice des dispositions de l'article 2.7.3.14, paragraphes 1er et 2, toute indication obtenue sur la base du présent code, pour autant qu'elle se rapporte à l'une des personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, ainsi que toute conclusion tirée de cette indication, ne peuvent être communiquées qu'avec l'accord de la personne concernée à d'autres que celles qui sont désignées en vertu du présent article.
§ 2. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'Etat qui sont compétents pour rechercher et constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions dont il est question à l'article 4.1.2.57.	§ 2. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'Etat qui sont compétents pour rechercher et constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions dont il est question à l'article 4.1.2.57.
	Art. 4.2.4.2/1. Autorités compétentes concernant la Convention HNS 2010
	Le Contrôle de la Navigation peut se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l'article 2.7.3.30, alinéa 1er, tous documents, pièces ou livres utiles pour fournir à l'administrateur du Fonds HNS les indications sur les quantités de cargaison donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.
<u>Art. 4.2.4.3.</u> Autorités compétentes en matière d'enlèvement des épaves	<u>Art. 4.2.4.3.</u> Autorités compétentes en matière d'enlèvement des épaves
Sont également chargés de rechercher et de constater en mer les infractions en vertu des articles 2.7.6.1 à 2.7.6.15 compris de ce code et des arrêtés d'exécution y afférents :	Sont également chargés de rechercher et de constater en mer les infractions en vertu des articles 2.7.6.1 à 2.7.6.15 compris de ce code et des arrêtés d'exécution y afférents :
1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;	1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;
2° les membres du personnel désignés à cet effet de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord;	2° les membres du personnel désignés à cet effet de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord;
3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet.	3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet.
4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.	4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Ils dressent un procès-verbal sur les infractions qu'ils constatent, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.	Ils dressent un procès-verbal sur les infractions qu'ils constatent, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.
--	--

Coördinatie van de artikelen	
Wetsontwerp betreffende de implementatie van het HNS-Verdrag 2010 en ter wijziging van de Belgisch Scheepvaartwetboek en de Gerechtelijke Wetboek	
BASISTEKST	TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP
Art. 574. De ondernemingsrechtbank neemt kennis: [...] 23° van de vorderingen ingesteld krachtens de bepalingen van artikel 2.7.3.20 van het Belgisch Scheepvaartwetboek; 24° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van beslissingen genomen door de bevoegde instantie bedoeld in artikel 2.7.4.4, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek overeenkomstig artikel 2.7.4.5, § 1, en artikel 2.7.4.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. [...]	Art. 574. De ondernemingsrechtbank neemt kennis: [...] 23° van de vorderingen ingesteld krachtens de bepalingen van artikel 2.7.3.20 van het Belgisch Scheepvaartwetboek; 23°/1 van de vorderingen ingesteld krachtens de bepalingen van artikelen 2.7.3.33 tot 2.7.3.35 van het Belgisch Scheepvaartwetboek; 24° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van beslissingen genomen door de bevoegde instantie bedoeld in artikel 2.7.4.4, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek overeenkomstig artikel 2.7.4.5, § 1, en artikel 2.7.4.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. [...]
Art. 627. Tot kennisneming van de vordering is alleen bevoegd : [...] 10° in het geval bepaald in artikel 588, 9° : de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Brussel, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Brabant, en de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee of in de exclusieve economische zone of in open zee], [of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen. Bij wijze van uitzondering op het voorgaande is uitsluitend de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen bevoegd wanneer de fondsvorming geschiedt op grond van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade. [...]	Art. 627. Tot kennisneming van de vordering is alleen bevoegd : [...] 10° in het geval bepaald in artikel 588, 9° : de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Brussel, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Brabant, en de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee of in de exclusieve economische zone of in open zee], [of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen. Bij wijze van uitzondering op het voorgaande is uitsluitend de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen bevoegd wanneer de fondsvorming geschiedt op grond van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade. in het geval bepaald in artikel 588, 9° of wanneer de fondsvorming geschiedt op grond van het CLC-Verdrag 1992 of het HNS-Verdrag 2010. : de

	<u>voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Brussel, wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen. [...]</u>
BASISTEKST VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK	TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP
Art. 2.3.2.6. Begrippen	Art. 2.3.2.6. Begrippen
§ 1. In deze onderafdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :	§ 1. In deze onderafdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :
1° "verzekeringcertificaat" : een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat of een WRC-certificaat;	1° "verzekeringcertificaat" : een CLC-certificaat, een BUNKER-certificaat, een WRC-certificaat of een HNS-certificaat ;
2° "CLC-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel VII.2 van het CLC-Verdrag 1992;	2° "CLC-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel VII.2 van het CLC-Verdrag 1992;
3° "BUNKER-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel 7.2 van het BUNKER-Verdrag;	3° "BUNKER-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel 7.2 van het BUNKER-Verdrag;
4° "WRC-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel 12, lid 2 van het WRC-Verdrag;	4° "WRC-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel 12, lid 2 van het WRC-Verdrag;
5° "brutotonnenmaat" : de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het TMC-Verdrag;	5° "brutotonnenmaat" : de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het TMC-Verdrag;
	6° "HNS-certificaat" : een certificaat bedoeld in artikel 12.2 van het HNS-Verdrag 2010;
§ 2. Tevens gelden voor de toepassing van deze onderafdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag.	§ 2. Tevens gelden voor de toepassing van deze onderafdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag en het HNS-Verdrag 2010.
Art. 2.3.2.8. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische zeeschepen	Art. 2.3.2.8. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische zeeschepen
§ 1. De eigenaar van een Belgisch zeeschip dat meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand	§ 1. De eigenaar van een Belgisch zeeschip dat meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand

houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging uit hoofde van het CLC-Verdrag 1992, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid vastgesteld in artikel V.1 van het CLC-Verdrag 1992.	houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging uit hoofde van het CLC-Verdrag 1992, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid vastgesteld in artikel V.1 van het CLC-Verdrag 1992.
§ 2. De geregistreeerde eigenaar van een Belgisch zeeschip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000 moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of door een soortgelijke instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het BUNKER-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag.	§ 2. De geregistreeerde eigenaar van een Belgisch zeeschip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000 moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of door een soortgelijke instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het BUNKER-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag.
§ 3. De geregistreeerde eigenaar van een Belgisch zeeschip met een brutotonnenmaat van 300 of meer moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het WRC-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag	§ 3. De geregistreeerde eigenaar van een Belgisch zeeschip met een brutotonnenmaat van 300 of meer moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het WRC-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag
	§ 3/1. De geregistreeerde eigenaar van een Belgisch zeeschip dat daadwerkelijk gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade uit hoofde van het HNS-Verdrag 2010, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid ingevolge paragraaf 1 van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.
§ 4. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het	§ 4. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het

certificaat bedoeld in de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10 of 2.3.2.11, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheden bedoeld in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 of 2.3.2.11, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.	certificaat bedoeld in de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 of 2.3.2.11/1 , kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheden bedoeld in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4, 2.3.2.11, § 4 of 2.3.2.11/1, § 4 , mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.
§ 5. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke overeenkomstig de eerste paragraaf in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen op grond van het CLC-Verdrag 1992.	§ 5. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke overeenkomstig de eerste paragraaf in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen op grond van het CLC-Verdrag 1992.
	§ 5/1. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid welke in toepassing van paragraaf 3/1 van dit artikel in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen verschuldigd krachtens het HNS-Verdrag 2010.
§ 6. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.9 of 2.3.2.16.	§ 6. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.9 of 2.3.2.16.
§ 7. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel 7 van het BUNKER-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.10 of 2.3.2.16.	§ 7. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel 7 van het BUNKER-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.10 of 2.3.2.16.
§ 8. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel 12 van het WRC-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11 of 2.3.2.16.	§ 8. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel 12 van het WRC-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11 of 2.3.2.16.
	§ 9. Het is verboden een Belgisch zeeschip waarop artikel 12.2 van het HNS-Verdrag 2010 van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11/1 of 2.3.2.16.
Artikel 2.3.2.11 . Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische zeeschepen	Artikel 2.3.2.11 . Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische zeeschepen
§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het WRC-Verdrag en	§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het WRC-Verdrag en

deze afdeling van kracht is, wordt aan elk zeeschip uitgereikt door de bevoegde overheid, die zich ervan moet verzekeren dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3.	deze afdeling van kracht is, wordt aan elk zeeschip uitgereikt door de bevoegde overheid, die zich ervan moet verzekeren dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3.
Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het WRC-Verdrag .	Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het WRC-Verdrag .
§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.	§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.
§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het zeeschip bevinden.	§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het zeeschip bevinden.
§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.	§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.
	Art. 2.3.2.11/1. Uitreiking van HNS-certificaten voor Belgische zeeschepen
	§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het HNS-Verdrag 2010 en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk zeeschip uitgereikt nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, §3/1.
	Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het HNS-Verdrag 2010.
	§ 2. Het certificaat wordt opgesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.
	§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het zeeschip bevinden.
	§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt."
Art. 2.3.2.12. Uitreiking van certificaten voor vreemde zeeschepen	Art. 2.3.2.12. Uitreiking van certificaten voor vreemde zeeschepen
De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een zeeschip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag of het WRC-Verdrag is.	De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een zeeschip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag of het HNS-Verdrag 2010 is.
De bepalingen van deze onderafdeling zijn van overeenkomstige toepassing.	De bepalingen van deze onderafdeling zijn van overeenkomstige toepassing.

Art. 2.3.2.14. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde zeeschepen	Art. 2.3.2.14. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde zeeschepen
§ 1. Onverminderd de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 moet elk zeeschip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel VII.1 van het CLC-Verdrag 1992, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert.	§ 1. Onverminderd de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 moet elk zeeschip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel VII.1 van het CLC-Verdrag 1992, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert.
Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel VII van het CLC-Verdrag 1992.	Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel VII van het CLC-Verdrag 1992.
§ 2. Onverminderd van de bepalingen van artikel 7 van het BUNKER-Verdrag moet elk zeeschip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000, waar ook geregistreerd, dat een haven van het Belgische grondgebied of een buitengaats in de Belgische territoriale zee gelegen installatie aanloopt of verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag.	§ 2. Onverminderd van de bepalingen van artikel 7 van het BUNKER-Verdrag moet elk zeeschip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000, waar ook geregistreerd, dat een haven van het Belgische grondgebied of een buitengaats in de Belgische territoriale zee gelegen installatie aanloopt of verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag.
Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 7 van het BUNKER-Verdrag.	Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 7 van het BUNKER-Verdrag.
§ 3. Onverminderd van de bepalingen van artikel 12 van het WRC-Verdrag moet elk zeeschip met een bruto tonnenmaat van 300 of meer, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat dan wel aankomt in een offshore-installatie in de Belgische territoriale zee, of daaruit vertrekt, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het WRC-Verdrag.	§ 3. Onverminderd van de bepalingen van artikel 12 van het WRC-Verdrag moet elk zeeschip met een bruto tonnenmaat van 300 of meer, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat dan wel aankomt in een offshore-installatie in de Belgische territoriale zee, of daaruit vertrekt, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het WRC-Verdrag.
Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12 van het WRC-Verdrag.	Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12 van het WRC-Verdrag.
	§ 3/1. Onverminderd artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010 moet elk zeeschip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de

	Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het HNS-Verdrag.
	Het zeeschip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12.2 van het HNS-verdrag 2010."
§ 4. De certificaten moeten zich aan boord van het zeeschip bevinden en moeten worden overgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, met uitzondering van :	§ 4. De certificaten moeten zich aan boord van het zeeschip bevinden en moeten worden overgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, met uitzondering van :
1° het BUNKER-certificaat, ingeval het zeeschip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 7.13 van het BUNKER-Verdrag en het bestaan van het BUNKER-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd;	1° het BUNKER-certificaat, ingeval het zeeschip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 7.13 van het BUNKER-Verdrag en het bestaan van het BUNKER-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd;
2° het WRC-certificaat, ingeval het zeeschip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 12.13 van het WRC-Verdrag en het bestaan van het WRC-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.	2° het WRC-certificaat, ingeval het zeeschip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 12.13 van het WRC-Verdrag en het bestaan van het WRC-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.
Art. 2.3.2.15. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties	Art. 2.3.2.15. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties
§ 1. Niets in deze onderafdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die andere financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.	§ 1. Niets in deze onderafdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die andere financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag, het HNS-Verdrag 2010 of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.

§ 2. CLC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag 1992 worden door de bevoegde overheid erkend voor alle doeleinden van het CLC-Verdrag 1992 en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992 is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het CLC-Verdrag 1992 opgelegde verplichtingen na te komen.	§ 2. CLC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag 1992 worden door de bevoegde overheid erkend voor alle doeleinden van het CLC-Verdrag 1992 en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992 is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het CLC-Verdrag 1992 opgelegde verplichtingen na te komen.
§ 3. BUNKER-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het BUNKER-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het BUNKER-Verdrag en deze afdeling en door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het BUNKER-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.	§ 3. BUNKER-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het BUNKER-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het BUNKER-Verdrag en deze afdeling en door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het BUNKER-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.
§ 4. WRC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het WRC-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het WRC-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te	§ 4. WRC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het WRC-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het WRC-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te

nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het WRC-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.	nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het WRC-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.
	§ 5. HNS-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010 worden door de Scheepvaartcontrole erkend en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte en gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een zeeschip betreft dat niet is geregistreerd of ingeschreven in een Staat die Partij bij het HNS-Verdrag 2010 is. De Scheepvaartcontrole kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het HNS-Verdrag 2010 opgelegde verplichtingen na te komen.
Art. 2.3.2.16. Zeeschepen in eigendom van de Staat	Art. 2.3.2.16. Zeeschepen in eigendom van de Staat
Ingeval een zeeschip dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat zeeschip van toepassing. Het zeeschip moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat zijn aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.8 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10 respectievelijk 2.3.2.11 voorgeschreven model.	Ingeval een zeeschip dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat zeeschip van toepassing. Het zeeschip moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat zijn aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.8 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10, 2.3.2.11 respectievelijk 2.3.2.11/1 voorgeschreven model.
Art. 2.3.2.17. Uitvoeringsbesluiten	Art. 2.3.2.17. Uitvoeringsbesluiten
Onder voorbehoud van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992, artikel 7 van het BUNKER-Verdrag en artikel 12 van het WRC-Verdrag en rekening houdend met de door de IMO aangenomen richtsnoeren inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, kan de Koning de uitreiking, de voorwaarden en de geldigheid van de certificaten nader regelen.	Onder voorbehoud van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992, artikel 7 van het BUNKER-Verdrag, artikel 12 van het WRC-Verdrag en artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010 en rekening houdend met de door de IMO aangenomen richtsnoeren inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, kan de Koning de uitreiking, de voorwaarden en de geldigheid van de certificaten nader regelen.
De Koning kan de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het	De Koning kan de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het

WRC-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder deze verdragen vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermelde verdragen en van dit hoofdstuk afwijken.	WRC-Verdrag , het WRC-Verdrag en HNS-Verdrag 2010 uitbreiden naar zeeschepen die niet onder deze verdragen vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermelde verdragen en van dit hoofdstuk afwijken.
Art. 2.3.2.61 . Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen	Art. 2.3.2.61 . Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen
§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.	§ 1. De beschikkingen van de voorzitter brengen geen nadeel toe aan de zaak zelf. Zij zijn uitvoerbaar bij voorraad.
§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.	§ 2. Tegen de beschikkingen van de voorzitter kan uitsluitend bezwaar worden ingediend op de wijze bepaald in de hieronder volgende paragrafen.
§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de ondernemingsrechtbank waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 2.3.2.53, § 3 voorgescreven bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.	§ 3. Het bezwaar tegen de openingsbeschikking en de beschikbaarheidsbeschikking wordt gebracht voor de ondernemingsrechtbank waarvan de voorzitter de beschikking gewezen heeft. Het bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de in artikel 2.3.2.53, § 3 voorgescreven bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.
Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.	Het bezwaar wordt ingediend door de neerlegging van een verzoekschrift ter griffie.
Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.	Het verzoekschrift wordt door de griffie bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht te zijn gevormd.
Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.	Het bezwaar is van rechtswege gericht tegen zowel de openingsbeschikking als de beschikbaarheidsbeschikking.
Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.	Het bezwaar wordt ingeleid op de eerstvolgende zitting van de rechtbank.
Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.	Na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn, worden alle bezwaren door de rechtbank gevoegd.
De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.	De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde over alle betwistingen betreffende de vorming van het beperkingsfonds, zonder daarbij gebonden te zijn door de beschikkingen van de voorzitter.
Zij kan beslissen :	Zij kan beslissen :
1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of	1° dat het beperkingsfonds op rechtsgeldige wijze werd gevormd; of

2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of	2° dat het beperkingsfonds niet mag worden gevormd of dat het wordt ontbonden; of
3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.	3° dat het bedrag van het beperkingsfonds of de wijze waarop het werd gevormd moeten worden aangepast.
In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in :	In het geval bedoeld in het achtste lid, 3°, bepaalt de rechtbank de termijn waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Het vonnis wordt door de zorg van de vereffenaar binnen de acht dagen na zijn dagtekening bij uittreksel bekendgemaakt in :
1° in het Belgisch Staatsblad;	1° in het Belgisch Staatsblad;
2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;	2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;
3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.	3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.
Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 2.3.2.59, § 2.	Wanneer de aanpassing niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt toepassing gemaakt van artikel 2.3.2.59, § 2.
Tijdens de bezwaarprocedure blijven de in artikel 2.3.2.54 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.	Tijdens de bezwaarprocedure blijven de in artikel 2.3.2.54 bepaalde rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden en kunnen in voorkomend geval tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen worden verricht.
§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in paragraaf 3, zoals deze bedoeld in artikel 2.3.2.60, wordt eveneens voor de ondernemingsrechtbank gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.	§ 4. Het bezwaar tegen andere beschikkingen van de voorzitter inzake een beperkingsfonds dan deze bedoeld in paragraaf 3, zoals deze bedoeld in artikel 2.3.2.60, wordt eveneens voor de ondernemingsrechtbank gebracht. Dit bezwaar moet worden ingediend uiterlijk drie maanden na de datum van de beschikking. In voorkomend geval wordt deze termijn verlengd overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.
De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.	De ondernemingsrechtbank oordeelt ten gronde, zonder door de beschikkingen van de voorzitter gebonden te zijn.
§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.	§ 5. Het vonnis van de rechtbank op bezwaar tegen beschikkingen van de voorzitter betreffende het beperkingsfonds heeft gezag van gewijsde jegens eenieder.
	Onderafdeling 6. Beperkingsprocedure met fondsvorming voor het HNS-Verdrag 2010
	Art. 2.3.2.62. Beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar
	§ 1. De eigenaar van een schip is gerechtigd zijn aansprakelijkheid krachtens deze onderafdeling te beperken tot een totaalbedrag per voorval dat is berekend overeenkomstig artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010.

	§ 2. Om de in paragraaf 1 voorziene beperking te genieten, moet de eigenaar een fonds vormen conform de procedure beschreven in de artikelen 2.3.2.47 tot 2.3.2.61. De bedragen bepaald in artikel 2.3.2.47, paragraaf 3, zijn niet toepasbaar in het kader van deze onderafdeling. De bedragen die van toepassing zijn met betrekking tot het HNS-verdrag van 2010 zijn de bedragen bepaald in artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010. De artikelen 2.3.2.42 en 2.3.2.43 zijn van toepassing op deze bedragen.
	§ 3. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.
	§ 4. Voor de toepassing van dit artikel is de tonnenmaat van het zeeschip de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften voor de meting van de tonnenmaat vervat in Bijlage 1 bij het TMC-Verdrag.
	Art. 2.3.2.63. Gevolgen van de beperking van zijn aansprakelijkheid door de eigenaar door de vorming van een fonds.
	Wanneer de eigenaar na een voorval een fonds heeft gevormd in toepassing van artikel 9 van het HNS-Verdrag 2010 en hij gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, kan geen enkel recht op schadevergoeding voor schade als gevolg van het voorval op andere eigendommen van de eigenaar worden uitgeoefend. De bevoegde rechtbank beveelt de vrijgave van het zeeschip of van iedere andere eigendom die toebehoort aan de eigenaar en in beslag werd genomen naar aanleiding van een vordering tot schadevergoeding voor schade veroorzaakt door datzelfde voorval, en treedt op dezelfde wijze op ten aanzien van iedere borgtocht of andere zekerheid die werd ingesteld om een dergelijke inbeslagname te vermijden.
Art. 2.4.1.1. Andere regelgeving	Art. 2.4.1.1. Andere regelgeving
Dit hoofdstuk geldt onverminderd :	Dit hoofdstuk geldt onverminderd :
1° de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij;	1° de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij;

2° de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.	2° de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.
Art. 2.7.3.21. Ontheffing van aansprakelijkheid overeenkomstig de NUCLEAR-Overeenkomst	Art. 2.7.3.21. Ontheffing van aansprakelijkheid overeenkomstig de NUCLEAR-Overeenkomst
De rechtstreeks werkende bepalingen van de NUCLEAR-Overeenkomst zijn van toepassing op de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een kernongeval in de gevallen bedoeld in artikel 1 en artikel 2, lid 1 van die overeenkomst.	De rechtstreeks werkende bepalingen van de NUCLEAR-Overeenkomst zijn van toepassing op de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een kernongeval in de gevallen bedoeld in artikel 1 en artikel 2, lid 1 van die overeenkomst.
	Afdeling 5. Het HNS-Verdrag 2010
	Art. 2.7.3.22. Begrippen
	In deze afdeling wordt verstaan onder “HNS-Fonds”, het ingevolge artikel 13 van het HNS-Verdrag 2010 gevormde Internationale Fonds voor Gevaarlijke en Schadelijke Stoffen.
	Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het HNS-Verdrag 2010.
	Art. 2.7.3.23. Territoriaal toepassingsgebied
	Deze afdeling is van toepassing:
	1° op alle schade veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de Belgische territoriale zee inbegrepen;
	2° op schade door milieuverontreiniging in de Belgische exclusieve economische zone;
	3° op schade, anders dan schade door milieuvervuiling, veroorzaakt buiten het grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, van iedere Staat, indien deze schade is veroorzaakt door een stof vervoerd aan boord van een Belgisch zeeschip, of aan boord van een zeeschip dat geregistreerd of ingeschreven is in een andere Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010 of in het geval van een niet-geregistreerd of niet-ingeschreven zeeschip aan boord van een zeeschip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is bij het HNS-Verdrag 2010; en
	4° op preventieve maatregelen, ongeacht waar zij zijn genomen, teneinde schade zoals bedoeld in 1°, 2° en 3° hierboven te voorkomen of tot een minimum te beperken.
	Art. 2.7.3.24. Materieel toepassingsgebied

	§ 1. Deze afdeling is van toepassing op vorderingen, anders dan vorderingen uit hoofde van een overeenkomst tot het vervoer van goederen en passagiers, wegens schade voortvloeiende uit het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee.
	§ 2. Deze afdeling is niet van toepassing voor zover de bepalingen ervan onverenigbaar zijn met het recht dat toepasselijk is op arbeidsongevallen of met betrekking tot een stelsel voor sociale zekerheid.
	§ 3. Deze afdeling is niet van toepassing:
	1° op schade door verontreiniging bepaald in het CLC-Verdrag 1992, of een schadevergoeding al dan niet verschuldigd is uit hoofde van deze schade krachtens deze afdeling; en
	2° op schade veroorzaakt door radioactieve materialen van klasse 7, bedoeld in hetzij de "Internationale Maritieme Code voor gevaarlijke stoffen", zoals gewijzigd, hetzij de "Internationale Maritieme Code voor het vervoer van vaste lading in bulk", zoals gewijzigd.
	3° onverminderd het tweede lid, op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die in de betrokken periode uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt
	Met betrekking tot staatsschepen die worden gebruikt voor handelsdoeleinden, kan de Belgische Staat voor de in artikelen 2.7.3.33 en 2.7.3.34 bedoelde gerechtelijke instanties worden gedaagd en ziet hij af van verdediging op grond van zijn status als soevereine Staat.
	Art. 2.7.3.25. Aansprakelijkheid van de eigenaar
	§ 1. De eigenaar op het tijdstip van een voorval is, behoudens het bepaalde in paragrafen 2 en 3 van dit artikel, aansprakelijk voor schade veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen in verband met het vervoer daarvan over zee aan boord van het zeeschip, met dien verstande dat indien het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorsprong, de eigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.
	§ 2. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat:

	1° de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelikheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard; of
	2° de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van een derde, met het opzet schade te veroorzaken; of
	3° de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie; of
	4° het nalaten door de vervoerder of enige andere persoon om gegevens te verstrekken omtrent de gevaarlijke en schadelijke aard van de vervoerde stoffen hetzij:
	a) geheel of ten dele de schade heeft veroorzaakt; of
	b) heeft geleid tot het niet-afsluiten door de eigenaar van de in artikel 12 van het HNS-Verdrag 2010 bedoelde verzekering;
	en op voorwaarde dat noch de eigenaar, noch diens ondergeschikten of lasthebbers kennis hadden of redelijkerwijs hadden moeten hebben van de schadelijke en gevaarlijke aard van de vervoerde stoffen.
	§ 3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade geheel of ten dele het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met het opzet schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of ten dele worden ontheven van de aansprakelijkheid tegenover die persoon.
	§ 4. Geen vordering tot vergoeding van schade kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze afdeling.
	§ 5. Behoudens het bepaalde in paragraaf 6, kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van deze afdeling, worden ingesteld tegen:
	1° de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de bemanningsleden;
	2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het zeeschip verricht;

	3° elke bevrachter (ongeacht zijn benaming, met inbegrip van een rompbefrachter), scheepsbeheerder of exploitant van het zeeschip;
	4° elke persoon die met de instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit hulpverleningswerkzaamheden verricht;
	5° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en
	6° de ondergeschikten of lasthebbers van de in 3°, 4° en 5° genoemde personen,
	tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
	§ 6. Geen enkele bepaling van deze afdeling doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van de eigenaar tegenover derden, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, de verzender of de ontvanger van de stof die de schade heeft veroorzaakt, of de in paragraaf 5 bedoelde personen.
	Art. 2.7.3.26. Voorvallen waarbij twee of meer zeeschepen zijn betrokken
	§ 1. Wanneer de schade het gevolg is van een voorval waarbij twee of meer zeeschepen zijn betrokken die beide gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren, is elke eigenaar, tenzij deze ingevolge artikel 2.7.3.25 van zijn aansprakelijkheid is ontheven, aansprakelijk voor de schade. De eigenaren zijn hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.
	§ 2. Eigenaren kunnen zich evenwel beroepen op de beperkingen van de aansprakelijkheid die op elk van hen krachtens artikel 2.3.2.62 van toepassing zijn.
	§ 3. Geen enkele bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig verhaalsrecht van een eigenaar tegenover een andere eigenaar.
	Art. 2.7.3.27. Overlijden en persoonlijk letsel
	Vorderingen wegens overlijden of persoonlijk letsel hebben voorrang boven andere vorderingen, behoudens voor zover het totaal van de vorderingen meer bedraagt dan twee derde van het totaalbedrag dat ingevolge artikel 9, paragraaf 1, van het HNS-Verdrag 2010 is vastgesteld.

	Art. 2.7.3.28. Rechtstreekse vordering
	Vorderingen tot schadevergoeding kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens verontreinigingsschade financiële zekerheid stelt. In dat geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig artikel 2.3.2.11/1 niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich op de beperking van aansprakelijkheid beroepen. De verweerder mag zich voorts beroepen op de verweermiddelen, het faillissement en de vereffening uitgezonderd, waarop de eigenaar zelf gerechtigd was zich te beroepen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat het geleden nadeel het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht de scheepseigenaar tot gedwongen tussenkomst op te roepen.
	Art. 2.7.3.29. Rechtspersoonlijkheid van het HNS-Fonds
	Het HNS-Fonds is als rechtspersoon erkend.
	De beheerder van het HNS-Fonds is de wettige vertegenwoordiger in België.
	Art. 2.7.3.30. Bijdragen
	Elke persoon die in de loop van het voorgaande kalenderjaar de ontvanger is van schadelijke en gevaarlijke stoffen die aanleiding geven tot een bijdrage, is verplicht om de bijdragen aan het HNS-Fonds te storten, overeenkomstig de artikelen 16 tot 20 van het HNS-Verdrag 2010.
	De persoon bedoeld in het eerste lid is verplicht bij de Scheepvaartcontrole de hoeveelheden schadelijke en gevaarlijke stoffen die hij jaarlijks ontvangt, aan te geven.
	Art. 2.7.3.31. Inning van bijdragen
	De Koning regelt de wijze van inning van de bijdragen aan het HNS-Fonds, krachtens artikel 2.7.3.30, alsook de aangiften en de mededeling aan het HNS-Fonds overeenkomstig de artikelen 16 tot 21 van het HNS-Verdrag 2010.
	Art. 2.7.3.32. Beperking van het instellen van vorderingen

	§ 1. Het recht op schadevergoeding krachtens hoofdstuk II van het HNS-Verdrag 2010 vervalt wanneer in toepassing van deze afdeling geen rechtsvordering is ingesteld binnen drie jaar na de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijs op de hoogte had kunnen zijn van de schade en de identiteit van de eigenaar.
	§ 2. Het recht op schadevergoeding krachtens hoofdstuk III van het HNS-Verdrag 2010 vervalt wanneer geen rechtsvordering is ingesteld in toepassing van deze afdeling en evenmin een kennisgeving is gedaan overeenkomstig artikel 2.7.3.35, tweede lid, binnen een termijn van drie jaar vanaf de datum waarop de persoon die de schade lijdt op de hoogte was of redelijkerwijs op de hoogte had kunnen zijn van de schade.
	§ 3. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat tien jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt.
	§ 4. Wanneer het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, begint de in paragraaf 3 van dit artikel bedoelde termijn van tien jaar te lopen vanaf de datum van het laatste van die feiten.
	Art. 2.7.3.33. Rechtsbevoegdheid met betrekking tot vorderingen tegen de eigenaar
	§ 1. Indien een voorval schade binnen het toepassingsgebied van het HNS-Verdrag 2010 heeft veroorzaakt op het Belgische grondgebied, de Belgische wateren inbegrepen, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade in een van die gebieden, kunnen vorderingen tot schadevergoeding uitsluitend worden ingesteld voor de Belgische rechtbanken.
	Ingeval ingevolge eenzelfde voorval verontreinigingsschade is veroorzaakt gedeeltelijk op het Belgische grondgebied, de Belgische territoriale wateren inbegrepen, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee van die Staat inbegrepen, of binnen een gebied van die Staat bedoeld in artikel 2.7.3.23, 2°, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat veroorzaakte verontreinigingsschade op voorwaarde dat:

	1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij een Belgische rechtbank overeenkomstig artikel 2.3.2.62, paragraaf 2, is gevormd; en
	2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat, of afstand van deze vordering doet.
	§ 2. Wanneer door een voorval uitsluitend schade is veroorzaakt buiten het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van iedere Staat en hetzij de voorwaarden voor de toepassing van het HNS-Verdrag 2010 bedoeld in artikel 3, c), van dit verdrag, zijn vervuld, hetzij preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van zodanige schade zijn genomen, zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen tot schadevergoeding tegen de eigenaar of de andere persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de eigenaar, maar enkel wanneer aan een van de onderstaande voorwaarden is voldaan:
	1° het zeeschip is geregistreerd of ingeschreven in België of, in het geval van een niet-geregistreerd of -ingeschreven zeeschip, het zeeschip is gerechtigd de Belgische vlag te voeren; of
	2° de eigenaar heeft zijn gebruikelijke verblijfplaats of hoofdzetel op het Belgische grondgebied; of
	3° er werd een fonds in België gevormd overeenkomstig artikel 9, paragraaf 3, van het HNS-Verdrag.
	§ 3. Nadat het fonds overeenkomstig artikel 2.3.2.62, paragraaf 3, is gevormd, is de rechtbank waar het fonds gevormd is bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.
	§ 4. De ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de ondernemingsrechtbank te Brussel wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; en de ondernemingsrechtbank te

	Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen, zijn bevoegd om kennis te nemen van de in paragrafen 1 en 2 van dit artikel bedoelde vorderingen.
	Art. 2.7.3.34. Rechtsbevoegdheid met betrekking tot vorderingen tegen het HNS-Fonds of ingesteld door het HNS-Fonds
	§ 1. Onverminderd hetgeen hierna in dit artikel is bepaald, kan er krachtens artikel 14 van het HNS-Verdrag slechts een vordering tot betaling van schadevergoeding tegen het HNS-Fonds worden ingesteld bij de Belgische rechtbanken die krachtens dit artikel bevoegd zijn, voor rechtsvorderingen tegen de eigenaar die aansprakelijk is of zou zijn geweest voor de schade die voortkomt uit het voorval in kwestie.
	§ 2. Ingeval de identiteit van het zeeschip dat de gevaarlijke en schadelijke stoffen die de schade hebben veroorzaakt, vervoerde, niet wordt achterhaald, is paragraaf 1 van dit artikel, mutatis mutandis van toepassing op rechtsvorderingen ingesteld tegen het HNS-Fonds.
	§ 3. Indien tegen de eigenaar van een zeeschip of diens garant een vordering tot vergoeding van schade bij een rechtbank is ingesteld, is deze rechtbank bij uitsluiting bevoegd kennis te nemen van een vordering betreffende dezelfde schade tegen het HNS-Fonds tot vergoeding krachtens artikel 14 van het HNS-Verdrag.
	§ 4. De ondernemingsrechtbank te Luik wanneer de schade ontstaan is in de provincie Waals Brabant, Henegouwen, Namen, Luxemburg of Luik; de ondernemingsrechtbank te Brussel wanneer de schade ontstaan is in het gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; en ondernemingsrechtbank te Antwerpen, wanneer de schade ontstaan is in de provincie Vlaams Brabant, Oost- of West-Vlaanderen, Antwerpen of Limburg of in de territoriale zee, in de exclusieve economische zone, in open zee of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen, zijn bevoegd om kennis te nemen van:

	1° vorderingen tot vergoeding van schade tegen het HNS-Fonds op grond van paragraaf 1 van dit artikel;
	2° vorderingen van het HNS-Fonds met het oog op de betaling van bijdragen die moeten gestort worden door de personen bedoeld in artikel 2.7.3.30.
	Art. 2.7.3.35. Tussenkomsst van het HNS-Fonds
	Het HNS-Fonds kan optreden als tussenkomsende partij in elke procedure tot schadevergoeding die voor de ondernemingsrechtbank te Luik, de ondernemingsrechtbank te Brussel of de ondernemingsrechtbank te Antwerpen tegen een eigenaar of diens garant wordt gevoerd in overeenstemming met artikel 2.7.3.33.
	Wanneer overeenkomstig artikel 2.7.3.33 tegen een eigenaar of diens garant voor de ondernemingsrechtbank te Luik, de ondernemingsrechtbank te Brussel of de ondernemingsrechtbank te Antwerpen, een vordering tot vergoeding wordt ingesteld, kan elke procespartij deze vordering bij aangetekende zending met ontvangstbewijs ter kennis brengen van het HNS-Fonds.
	Art. 2.7.3.36. Erkenning en tenuitvoerlegging
	Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht worden rechterlijke beslissingen uit Staten die niet door het HNS-Verdrag 2010 zijn gebonden, welke betrekking hebben op de vergoeding van schade op het Belgische grondgebied, de Belgische wateren inbegrepen, in België niet erkend of uitvoerbaar verklaard.
	Onverminderd artikel 25 van het Wetboek van internationaal privaatrecht en onder voorbehoud van beslissingen betreffende de verdeling, bedoeld in artikel 14, paragraaf 6, van het HNS-Verdrag 2010 worden uitspraken die tegen het HNS-Fonds zijn gedaan door een uit hoofde van artikel 39, paragrafen 1 en 3, van het HNS Verdrag 2010 bevoegde rechtbank, wanneer zij voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waar zij zijn gedaan en daartegen in die Staat geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, erkend en zijn zij vatbaar voor tenuitvoerlegging in België.”
	Art. 2.7.3.37. Subrogatie en verhaal
	§ 1. Het HNS-Fonds treedt voor elk bedrag aan vergoeding van schade dat het op grond

	van artikel 14, paragraaf 1, van het HNS-Verdrag 2010 heeft betaald, bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens schade is vergoed, zou hebben kunnen doen gelden ten aanzien van de eigenaar of diens garant.
	§ 2. Niets in het HNS-Verdrag 2010 tast enig recht van verhaal of subrogatie aan dat het HNS-Fonds kan doen gelden ten aanzien van andere personen dan die bedoeld in artikel 2.7.3.25, paragraaf 2, 4°, worden genoemd, voor zover deze personen hun aansprakelijkheid kunnen beperken. In elk geval zal het recht dat het HNS-Fonds bij wege van subrogatie ten aanzien van dergelijke personen heeft, ten minste gelijkwaardig zijn aan dat van een verzekeraar van de persoon aan wie de schadevergoeding is betaald.
	§ 3. Onverminderd andere eventuele rechten van subrogatie of verhaal tegen het HNS-Fonds, treedt elke overheidsdienst behorend tot de federale Regering of de Regeringen van de Gewesten of Gemeenschappen die vergoedingen voor schade heeft betaald, in de rechten die de vergoede persoon zou hebben gehad krachtens het HNS-Verdrag 2010."
Art. 2.7.4.1. Richtlijn 2002/59/EG	Art. 2.7.4.1. Richtlijn 2002/59/EG
Dit hoofdstuk voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EG van de Raad.	Dit hoofdstuk voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EG van de Raad.
Art. 4.1.2.10. Inbreuk op de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17	Art. 4.1.2.10. Inbreuk op de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17
Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een zeeschip exploiteert zonder dat alle door het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag of de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17 van dit wetboek voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn; er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.	Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een zeeschip exploiteert zonder dat alle door het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag, het HNS-Verdrag 2010 of de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17 van dit wetboek voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn; er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.
Het eerste lid is van toepassing op :	Het eerste lid is van toepassing op :
1° Belgische zeeschepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;	1° Belgische zeeschepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;

2° vreemde zeeschepen, ingeval het zeeschip een haven op het Belgisch grondgebied of een buitengaats in de territoriale zee gelegen installatie aanloopt, zal aanlopen of verlaat.	2° vreemde zeeschepen, ingeval het zeeschip een haven op het Belgisch grondgebied of een buitengaats in de territoriale zee gelegen installatie aanloopt, zal aanlopen of verlaat.
Art. 4.1.2.51. Inbreuk op het FUND-Verdrag, het FUND-Protocol 2003 en de artikel en 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2	Art. 4.1.2.51. Inbreuk op het FUND-Verdrag, het FUND-Protocol 2003 en de artikel en 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2
§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, iedere persoon die op Belgisch grondgebied bijdragende olie ontvangt en die de artikel en 10 van het FUND-Verdrag 1992 en van het FUND-Protocol 2003 overtreedt, alsook eenieder die de artikel en 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2, § 1, derde lid, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.	§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, iedere persoon die op Belgisch grondgebied bijdragende olie ontvangt en die de artikel en 10 van het FUND-Verdrag 1992 en van het FUND-Protocol 2003 overtreedt, alsook eenieder die de artikel en 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2, § 1, derde lid, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.
§ 2. De personen bedoeld in artikel 2.7.3.12, eerste lid, zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld.	§ 2. De personen bedoeld in artikel 2.7.3.12, eerste lid, zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld.
De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die op grond van paragraaf 1 zijn uitgesproken.	De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die op grond van paragraaf 1 zijn uitgesproken.
	Art. 4.1.2.51/1. Inbreuk op het HNS-Verdrag 2010 en op de artikelen 2.7.3.30, 2.7.3.31 en 4.2.4.2/1
	§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft iedere persoon die op het Belgische grondgebied bijdrageplichtige ladingen ontvangt en die de artikelen 18 tot 20 van het HNS-Verdrag 2010 overtreedt, alsook eenieder die de artikelen 2.7.3.30, 2.7.3.31 en 4.2.4.2/1 derde lid, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.
	§ 2. De personen bedoeld in artikel 2.7.3.30, eerste lid, zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld.
	§ 3. De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die op grond van paragraaf 1 zijn uitgesproken.
Art. 4.1.2.52. Inbreuk op de artikel en 2.7.6.3 tot 2.7.6.7 of artikel 2.7.6.14	Art. 4.1.2.52. Inbreuk op de artikel en 2.7.6.3 tot 2.7.6.7 of artikel 2.7.6.14
Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die :	Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die :
1° de artikel en 2.7.6.3 tot 2.7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 2.7.6.14 overtreedt;	1° de artikel en 2.7.6.3 tot 2.7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 2.7.6.14 overtreedt;

2° de besluiten genomen ter uitvoering van de artikel en 2.7.6.2 tot 2.7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 2.7.6.14 overtreedt.	2° de besluiten genomen ter uitvoering van de artikel en 2.7.6.2 tot 2.7.6.7, al dan niet in samenhang met artikel 2.7.6.14 overtreedt.
Art. 4.2.1.2. Bevoegdheden	Art. 4.2.1.2. Bevoegdheden
§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit :	§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit :
1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen;	1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen;
2° in het bijzonder :	2° in het bijzonder :
a) het in ontvangst nemen van de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, overgezonden op grond van artikel 37 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen;	a) het in ontvangst nemen van de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, overgezonden op grond van artikel 37 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen;
b) het opmaken van de wettelijke of reglementaire akten bij het verlies van de bemanning of een gedeelte ervan;	b) het opmaken van de wettelijke of reglementaire akten bij het verlies van de bemanning of een gedeelte ervan;
c) het toezicht met het oog op de naleving van de artikel en 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag 1992, het PAL-Verdrag, het WRC-Verdrag en de PAL-Verordening;	c) het toezicht met het oog op de naleving van de artikel en 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag 1992, het PAL-Verdrag, het WRC-Verdrag, het HNS-Verdrag 2010 en de PAL-Verordening;
d) het toezicht met het oog op de naleving van de artikel en 4.4.1.1 tot 4.4.1.7 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de Passagiersrechtenverordening;	d) het toezicht met het oog op de naleving van de artikel en 4.4.1.1 tot 4.4.1.7 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de Passagiersrechtenverordening;
e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening, wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten; de daartoe aangestelde personeelsleden rapporteren aan de voorzitter van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging;	e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening, wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten; de daartoe aangestelde personeelsleden rapporteren aan de voorzitter van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging;
3° het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking hebbende regels, met uitzondering van de politimaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en het nemen van alle bestuursrechtelijke maatregelen die zij nodig achten ten einde de toepasselijke regelgeving	3° het stellen van alle andere handelingen van bestuursrechtelijke aard met het oog op de handhaving van de op de scheepvaart betrekking hebbende regels, met uitzondering van de politimaatregelen bedoeld in artikel 3, 1°, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, en het nemen van alle bestuursrechtelijke maatregelen die zij nodig achten ten einde de toepasselijke regelgeving

te doen naleven en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren;	te doen naleven en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren;
4° de opsporing en vaststelling van de door of krachtens dit wetboek door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en de wet omschreven inbreuken.	4° de opsporing en vaststelling van de door of krachtens dit wetboek door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en de wet omschreven inbreuken.
§ 2. De scheepvaartcontroleurs kunnen, naar eigen oordeel, onder meer overgaan tot :	§ 2. De scheepvaartcontroleurs kunnen, naar eigen oordeel, onder meer overgaan tot :
1° het verschaffen van inlichtingen en adviezen, met name met betrekking tot de meest doeltreffende middelen voor de naleving van de door of krachtens dit wetboek of de wet vastgestelde bepalingen;	1° het verschaffen van inlichtingen en adviezen, met name met betrekking tot de meest doeltreffende middelen voor de naleving van de door of krachtens dit wetboek of de wet vastgestelde bepalingen;
2° het geven van waarschuwingen;	2° het geven van waarschuwingen;
3° het verlenen van een termijn aan de overtreder ten einde hem toe te laten zijn verplichtingen na te komen;	3° het verlenen van een termijn aan de overtreder ten einde hem toe te laten zijn verplichtingen na te komen;
4° het nemen van de in de artikel en 4.2.1.5 tot 4.2.1.18 bedoelde maatregelen;	4° het nemen van de in de artikel en 4.2.1.5 tot 4.2.1.18 bedoelde maatregelen;
5° het opmaken van proces-verbaal van inbreuken.	5° het opmaken van proces-verbaal van inbreuken.
Art. 4.2.4.1. Belgische consulaire ambtenaren	Art. 4.2.4.1. Belgische consulaire ambtenaren
§ 1. De Belgische consulaire ambtenaren kunnen de inbreuken door Belgische schepen op de bepalingen van de artikel en 2.2.2.1 tot 2.2.2.14 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vaststellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.	§ 1. De Belgische consulaire ambtenaren kunnen de inbreuken door Belgische schepen op de bepalingen van de artikel en 2.2.2.1 tot 2.2.2.14 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vaststellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.
§ 2. In het buitenland wordt het toezicht op de naleving door Belgische zeeschepen van de bepalingen van dit wetboek inzake de veiligheid van zeeschepen en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, de door België gesloten internationale verdragen betreffende de maritieme arbeid, de beveiliging van mensenlevens op zee en de uitwatering van schepen, door de Belgische consulaire ambtenaar uitgeoefend :	§ 2. In het buitenland wordt het toezicht op de naleving door Belgische zeeschepen van de bepalingen van dit wetboek inzake de veiligheid van zeeschepen en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, de door België gesloten internationale verdragen betreffende de maritieme arbeid, de beveiliging van mensenlevens op zee en de uitwatering van schepen, door de Belgische consulaire ambtenaar uitgeoefend :
1° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar daartoe bijzonder wordt aangezocht door de Scheepvaartcontrole;	1° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar daartoe bijzonder wordt aangezocht door de Scheepvaartcontrole;
2° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar overeenkomstig paragraaf 3, 3°, de afvaart van het schip verbiedt.	2° ingeval de Belgische consulaire ambtenaar overeenkomstig paragraaf 3, 3°, de afvaart van het schip verbiedt.
Ten einde dit toezicht uit te oefenen, wijst de consulaire ambtenaar een deskundige van erkende organisaties aan.	Ten einde dit toezicht uit te oefenen, wijst de consulaire ambtenaar een deskundige van erkende organisaties aan.

Een afschrift van de verslagen van de bedoelde deskundigen wordt onverwijld gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.	Een afschrift van de verslagen van de bedoelde deskundigen wordt onverwijld gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.
De Belgische consulaire ambtenaren en door hen aangewezen deskundigen hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de zeeschepen, teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.	De Belgische consulaire ambtenaren en door hen aangewezen deskundigen hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van de zeeschepen, teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren.
Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle scheepsdocumenten en overtuigingsstukken worden voorgelegd.	Zij hebben eveneens het recht te eisen dat hun alle scheepsdocumenten en overtuigingsstukken worden voorgelegd.
Zij kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikel en 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van bepaalde werken.	Zij kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van de artikel en 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het zeeschip en het uitvoeren van bepaalde werken.
Iedere kapitein en iedere scheepseigenaar is verplicht de consulaire ambtenaren en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.	Iedere kapitein en iedere scheepseigenaar is verplicht de consulaire ambtenaren en deskundigen de inlichtingen en de hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.
Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland ermee belast de overtredingen van de artikel en 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.	Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland ermee belast de overtredingen van de artikel en 2.2.3.1 tot 2.2.3.15 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen. Zij maken daartoe een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.
§ 3. In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een Belgisch zeeschip te verbieden :	§ 3. In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een Belgisch zeeschip te verbieden :
1° ingeval het niet voorzien is van de vereiste geldige certificaten of geen toelating tot afvaart heeft gekregen, of, in de gevallen bedoeld in artikel 2.2.3.13, § 2, en onverminderd het laatste lid van die §, de kapitein de daarin voorziene verklaring niet heeft verkregen;	1° ingeval het niet voorzien is van de vereiste geldige certificaten of geen toelating tot afvaart heeft gekregen, of, in de gevallen bedoeld in artikel 2.2.3.13, § 2, en onverminderd het laatste lid van die §, de kapitein de daarin voorziene verklaring niet heeft verkregen;
2° in het geval bedoeld in paragraaf 2, eerste lid en ingeval het toezicht heeft uitgemaakt dat het niet aan de wettelijke of reglementair gestelde voorwaarden voldoet;	2° in het geval bedoeld in paragraaf 2, eerste lid en ingeval het toezicht heeft uitgemaakt dat het niet aan de wettelijke of reglementair gestelde voorwaarden voldoet;
3° ingeval vermoedens bestaan dat door niet-inachtneming van de in artikel 2.2.3.9, 1°, bedoelde voorwaarden, de veiligheid van de bemanning van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar is gebracht.	3° ingeval vermoedens bestaan dat door niet-inachtneming van de in artikel 2.2.3.9, 1°, bedoelde voorwaarden, de veiligheid van de bemanning van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar is gebracht.

De bepalingen van artikel 4.2.1.28, § 5 en 6 zijn van overeenkomstige toepassing.	De bepalingen van artikel 4.2.1.28, § 5 en 6 zijn van overeenkomstige toepassing.
Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar aan de wettelijk of reglementair gestelde voorwaarden is voldaan.	Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar aan de wettelijk of reglementair gestelde voorwaarden is voldaan.
§ 4. De Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland oefenen toezicht uit op de naleving door Belgische schepen van de artikel en 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, het PAL-Verdrag, het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag 1992, het WRC-Verdrag en de PAL-Verordening.	§ 4. De Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland oefenen toezicht uit op de naleving door Belgische schepen van de artikel en 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, het PAL-Verdrag, het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag 1992, het WRC-Verdrag, het HNS-Verdrag 2010 en de PAL-Verordening.
§ 5. In het buitenland kan de Belgische consulaire ambtenaar de afvaart van een Belgisch schip verbieden ingeval het schip niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikel en 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 2.3.2.5, § 2, of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel 2.3.2.4.	§ 5. In het buitenland kan de Belgische consulaire ambtenaar de afvaart van een Belgisch schip verbieden ingeval het schip niet in het bezit is van de bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikel en 2.3.2.1 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten, of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 2.3.2.5, § 2, of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel 2.3.2.4.
De bepalingen van artikel 4.2.1.30, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.	De bepalingen van artikel 4.2.1.30, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.
Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.	Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar in het bezit is van de voorgeschreven geldige certificaten.
§ 6. De Belgische consuls in het buitenland oefenen de overige bevoegdheden uit welke hen zijn toegekend door de artikel en 4.2.1.28, 4.2.1.30 en 4.2.3.2.	§ 6. De Belgische consuls in het buitenland oefenen de overige bevoegdheden uit welke hen zijn toegekend door de artikel en 4.2.1.28, 4.2.1.30 en 4.2.3.2.
Art. 4.2.4.2. Overheden bevoegd inzake het FUND-Verdrag 1992	Art. 4.2.4.2. Overheden bevoegd inzake het FUND-Verdrag 1992
§ 1. De ambtenaren en agenten die door de Koning worden aangesteld, kunnen zich op ieder verzoek vanwege de personen bedoeld bij artikel 2.7.3.12, § 1, alle documenten, stukken of boeken laten voorleggen die nuttig zijn om de beheerder van het Fonds van 1992 en de beheerder van het Bijkomend Fonds de gegevens te bezorgen over de hoeveelheden bijdragende olie die door die persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen werden.	§ 1. De ambtenaren en agenten die door de Koning worden aangesteld, kunnen zich op ieder verzoek vanwege de personen bedoeld bij artikel 2.7.3.12, § 1, alle documenten, stukken of boeken laten voorleggen die nuttig zijn om de beheerder van het Fonds van 1992 en de beheerder van het Bijkomend Fonds de gegevens te bezorgen over de hoeveelheden bijdragende olie die door die persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar ontvangen werden.
Die ambtenaren en agenten kunnen vrij binnengaan in de lokalen waarvan ze redenen hebben om te geloven dat zich daar in het	Die ambtenaren en agenten kunnen vrij binnengaan in de lokalen waarvan ze redenen hebben om te geloven dat zich daar in het

eerste lid bedoelde documenten, stukken en boeken bevinden. Tijdens de uitoefening van hun opdracht mogen zij de bewoonde lokalen echter enkel betreden tussen 5 en 21 uur en met machtiging van de onderzoeksrechter of de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg bij wie een verzoekschrift is ingediend.	eerste lid bedoelde documenten, stukken en boeken bevinden. Tijdens de uitoefening van hun opdracht mogen zij de bewoonde lokalen echter enkel betreden tussen 5 en 21 uur en met machtiging van de onderzoeksrechter of de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg bij wie een verzoekschrift is ingediend.
De personen bedoeld bij artikel 2.7.3.12, § 1 zijn ertoe gehouden deze ambtenaren en agenten de inlichtingen te verschaffen die zij vragen met het oog op de uitoefening van hun opdracht.	De personen bedoeld bij artikel 2.7.3.12, § 1 zijn ertoe gehouden deze ambtenaren en agenten de inlichtingen te verschaffen die zij vragen met het oog op de uitoefening van hun opdracht.
Onverminderd de bepalingen van artikel 2.7.3.14, paragrafen 1 en 2, mag iedere aanwijzing verkregen op basis van dit wetboek, in zoverre zij betrekking heeft op één van de in artikel 2.7.3.12, § 1 beoogde personen, eveneens iedere conclusie die uit deze aanwijzing wordt getrokken, slechts met de toestemming van de betrokken persoon worden medegedeeld aan anderen dan die welke uit hoofde van dit artikel zijn aangeduid.	Onverminderd de bepalingen van artikel 2.7.3.14, paragrafen 1 en 2, mag iedere aanwijzing verkregen op basis van dit wetboek, in zoverre zij betrekking heeft op één van de in artikel 2.7.3.12, § 1 beoogde personen, eveneens iedere conclusie die uit deze aanwijzing wordt getrokken, slechts met de toestemming van de betrokken persoon worden medegedeeld aan anderen dan die welke uit hoofde van dit artikel zijn aangeduid.
§ 2. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, stelt de Koning de Staatsambtenaren en agenten aan die bevoegd zijn om de overtredingen waarvan sprake in artikel 4.1.2.57 op te sporen en vast te stellen door middel van processen-verbaal strekkende tot bewijs tot het tegendeel bewezen wordt.	§ 2. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, stelt de Koning de Staatsambtenaren en agenten aan die bevoegd zijn om de overtredingen waarvan sprake in artikel 4.1.2.57 op te sporen en vast te stellen door middel van processen-verbaal strekkende tot bewijs tot het tegendeel bewezen wordt.
	Art. 4.2.4.2/1. Bevoegde autoriteiten betreffende het HNS-Verdrag 2010
	De Scheepvaartcontrole kan zich een op een eerste verzoek door elke persoon bedoeld in artikel 2.7.3.30, paragraaf 4, tweede lid, alle nuttige documenten, stukken of boeken laten voorleggen om aan de beheerder van het HNS-Fonds aanwijzingen te geven over de hoeveelheden bijdragende ladingen die deze persoon in de loop van het voorgaande kalenderjaar heeft ontvangen.
Art. 4.2.4.3. Overheden bevoegd inzake wrakverwijdering	Art. 4.2.4.3. Overheden bevoegd inzake wrakverwijdering
Zijn mede belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op de artikel en 2.7.6.1 tot 2.7.6.15 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten :	Zijn mede belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op de artikel en 2.7.6.1 tot 2.7.6.15 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten :
1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;	1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en hun aangestelden;

2° de daartoe aangestelde personeelsleden van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;	2° de daartoe aangestelde personeelsleden van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;
3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine.	3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine.
4° de daartoe aangestelde personeelsleden van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.	4° de daartoe aangestelde personeelsleden van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.
Zij maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.	Zij maken over de inbreuken die zij vaststellen een proces-verbaal op, dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.