

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

9 mai 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**

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET  
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES  
PAR  
**M. Jef VAN den BERGH**

**SOMMAIRE**

Pages

- I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.....3
- II. Discussion .....5
  - A. Questions et observations des membres .....5
  - B. Réponses du ministre .....6
  - C. Répliques des membres .....7
  - D. Réponses complémentaires du ministre .....7
- III. Discussion des articles et votes .....7

---

*Voir:*
Doc 55 **2546/ (2021/2022):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Amendement.

**Voir aussi:**

- 004: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 mei 2022

**WETSONTWERP**

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

## VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN  
EN FEDERALE INSTELLINGEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Jef VAN den BERGH**

**INHOUD**

Blz.

- I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee .....3
- II. Bespreking.....5
  - A. Vragen en opmerkingen van de leden .....5
  - B. Antwoorden van de minister .....6
  - C. Replieken van de leden .....7
  - D. Bijkomende antwoorden van de minister.....7
- III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen .....7

---

*Zie:*
Doc 55 **2546/ (2021/2022):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Amendement.

**Zie ook:**

- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

06953

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/  
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**  
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

**A. — Titulaires / Vaste leden:**

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman  
 Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda  
 PS : Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta  
 VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters  
 MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau  
 CD&V : Jef Van den Bergh  
 PVDA-PTB : Maria Vindevoghel  
 Open Vld : Marianne Verhaert  
 Vooruit : Joris Vandenbroucke

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants  
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau  
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont  
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen  
 Christophe Bombled, Kattrin Jadin, Florence Reuter  
 Jan Briers, Franky Demon  
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico  
 Jasper Pillen, Tim Vandenput  
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

**C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:**

Les Engagés : Josy Arens

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:**

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55<sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*  
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*  
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*  
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*  
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*  
 PLEN : *Séance plénière*  
 COM : *Réunion de commission*  
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

**Afkorting bij de nummering van de publicaties:**

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*  
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*  
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*  
 CRABV : *Beknopt Verslag*  
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*  
 PLEN : *Plenum*  
 COM : *Commissievergadering*  
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 26 avril 2022.

# I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DE LA MER DU NORD

*M. Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, présente le projet de loi.*

Le projet de loi à l'examen vise à transposer en droit belge la Convention HNS 2010 (également appelée ci-après "la convention")

Il complète le "puzzle" du régime actuel de l'indemnisation en cas de pollution causée par le transport maritime.

Il concerne de nouvelles substances qui n'étaient jusqu'ici pas prises en compte dans le régime actuel, ainsi que de nouveaux sinistres, notamment les lésions corporelles et les dommages environnementaux.

La Convention HNS de 2010 prévoit un régime qui est largement basé sur d'autres conventions existantes, qui ont fait leurs preuves depuis des dizaines d'années déjà.

Ce régime facilite l'indemnisation des victimes et donc l'application pratique du principe du "pollueur-payeur". La convention s'applique à tout dommage survenant dans les eaux maritimes belges et chaque fois qu'un navire belge est impliqué dans un incident n'importe où dans le monde.

La convention HNS de 2010 s'applique lorsqu'un incident implique une "substance dangereuse et nocive" transportée par mer. C'est de là que vient l'acronyme HNS – "*hazardous and noxious substances*". Il existe de nombreuses substances de ce type, par exemple le GPL, l'ammoniac, le chlore.

Selon les règles de la responsabilité civile, toute personne qui subit un dommage doit normalement identifier le coupable, puis prouver l'existence d'une faute et le lien de causalité entre le dommage subi et la faute.

La Convention HNS de 2010 permet d'alléger la charge de la preuve pesant sur les victimes, grâce à son double effet.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 26 april 2022.

# I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE, BELAST MET NOORDZEE

*De heer Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, verstrekt toelichting bij het wetsontwerp.*

De doelstelling van dit wetsontwerp is om het HNS-verdrag 2010 (hierna ook het verdrag genoemd) in Belgisch recht om te zetten.

Hiermee wordt de "puzzel" van de huidige regeling rond de schadevergoeding wegens verontreiniging ten gevolge van zeevervoer vervolledigd.

Het gaat om nieuwe stoffen die voorheen niet onder de huidige regeling vielen, alsook nieuwe schadegevallen, zoals lichamelijke letsels en milieuschade.

Het HNS-verdrag van 2010 voorziet in een regeling die grotendeels gebaseerd is op andere bestaande verdragen, die hun waarde al verschillende decennia hebben bewezen.

Deze regeling vergemakkelijkt de schadevergoeding van slachtoffers en dus de praktische toepassing van het principe dat de vervuiler betaalt. Het verdrag is van toepassing op alle schade die zich in de Belgische maritieme wateren voordoet, en wanneer een Belgisch schip waar ook ter wereld bij een incident betrokken is.

Het HNS-verdrag 2010 is van toepassing wanneer een incident betrekking heeft op een "gevaarlijke en schadelijke stof" die over zee wordt vervoerd. Dit is waar de afkorting HNS vandaan komt – "*hazardous and noxious substances*". Er zijn veel van dergelijke stoffen, bijvoorbeeld LPG, ammoniak en chloor.

Volgens de regels van de burgerlijke aansprakelijkheid dient elke persoon die schade lijdt, normaliter de schuldige te identificeren en vervolgens het bestaan van een fout en het oorzakelijk verband tussen de geleden schade en de fout aan te tonen.

Het HNS-verdrag 2010 maakt het mogelijk de bewijslast voor de slachtoffers te verlichten, door zijn tweeledige werking.

Tout d'abord, il n'est plus nécessaire pour une victime de prouver la faute: le propriétaire du navire est objectivement responsable du dommage jusqu'à un certain montant (environ 100 millions d'euros), qui est couvert par une assurance obligatoire qu'il doit souscrire.

Cette couverture est prouvée par un certificat contrôlé par les autorités. Une fois que la Belgique aura ratifié la convention, les navires devront obligatoirement produire ce certificat pour entrer dans les ports belges.

Si les dommages subis par la victime dépassent le montant de la couverture procurée par le premier pilier, le deuxième pilier prévoit un fonds de solidarité, le Fonds HNS, qui fournit une indemnisation supplémentaire.

Le Fonds HNS n'est pas financé par les propriétaires de navires, mais par les entités qui reçoivent les substances HNS ("les réceptionnaires"). Les réceptionnaires sont des entreprises actives dans les secteurs de la chimie et du pétrole.

Le Fonds HNS est financé par leurs contributions, qui sont versées annuellement à partir de l'entrée en vigueur de la Convention HNS. Chaque réceptionnaire doit également déclarer annuellement les quantités reçues auprès du Contrôle de la Navigation.

Le projet de loi à l'examen jette les bases de ce système de déclarations annuelles.

Il explique comment la Convention HNS 2010 fonctionne en pratique lorsqu'un dommage survient.

Selon une étude, la majorité des incidents HNS relèvent de la couverture du premier pilier, et seul 1,5 % des incidents nécessitent la participation du Fonds HNS. Les victimes potentielles d'un incident HNS peuvent toutefois compter sur cette protection.

Il est important de mettre en œuvre la Convention HNS 2010 en droit belge, pour les raisons avancées. En effet, avant de pouvoir ratifier la Convention, la Belgique doit récolter les données de réception des HNS sur son territoire; la ratification pourra intervenir dans un second temps, lorsque les données auront été récoltées pendant un an au minimum.

Actuellement, la Convention HNS 2010 n'est pas encore entrée en vigueur. Il faut que 12 États ratifient la Convention, et à ce jour, six États l'ont fait. La Belgique se concerte activement avec ses partenaires voisins, l'Allemagne et les Pays-Bas, pour que ces pays ratifient la Convention ensemble et uniformément, afin de

Ten eerste is het voor een slachtoffer niet langer noodzakelijk schuld te bewijzen: de scheepseigenaar is objectief aansprakelijk voor de schade tot een bepaald bedrag (ongeveer 100 miljoen euro), dat wordt gedekt door een verplichte verzekering die hij moet nemen.

Deze dekking wordt aangetoond door een certificaat dat door de overheid wordt gecontroleerd. Alleen met dit certificaat zullen schepen de Belgische havens kunnen binnenvaren, zodra België het verdrag ratificeert.

Indien de door het slachtoffer geleden schade het bedrag overschrijdt van de dekking uit de eerste pijler, voorziet de tweede pijler in een solidariteitsfonds, het HNS-Fonds, om aanvullende schadevergoeding te verstrekken.

Het HNS-Fonds wordt niet gefinancierd door scheepseigenaren, maar wel door de entiteiten die HNS-stoffen ontvangen ("de ontvangers"). De ontvangers zijn ondernemingen die actief zijn in de chemische sector en de oliesector.

Het HNS-Fonds wordt gefinancierd met hun bijdragen, die vanaf de inwerkingtreding van het HNS-verdrag jaarlijks worden betaald. Elke ontvanger moet ook jaarlijks de ontvangen hoeveelheden aangeven bij de Scheepvaartcontrole.

Met dit wetsontwerp wordt de basis gelegd voor een dergelijk systeem van jaarlijkse aangiften.

Dit verklaart hoe het HNS-verdrag 2010 in de praktijk werkt wanneer er schade optreedt.

Volgens een studie valt het merendeel van de HNS-incidenten onder de dekking van de eerste pijler, en is voor slechts 1,5 % van de incidenten participatie van het HNS-Fonds nodig. Deze beveiliging bestaat echter ten voordele van potentiële slachtoffers van een HNS-incident.

Om de voormelde redenen is het van belang om het HNS-verdrag 2010 toe te passen binnen het Belgisch recht. Alvorens het verdrag te kunnen ratificeren, moet ons land immers de gegevens inzake het binnenbrengen van *hazardous and noxious substances* op ons grondgebied verzamelen; wanneer de gegevens gedurende minstens een jaar werden verzameld, kan vervolgens de ratificatie plaatsgrijpen.

Momenteel is het HNS-verdrag 2010 nog niet in werking getreden. Het verdrag moet daartoe door 12 Staten worden geratificeerd, terwijl tot dusver zes landen zulks hebben gedaan. België pleegt actief overleg met zijn buurlanden Duitsland en Nederland, opdat die landen het verdrag samen en eenvormig zouden ratificeren,

garantir des conditions égales dans ces pays. Cela a pour conséquence que, tant que la Convention n'est pas entrée en vigueur, aucune contribution ne doit être payée par les réceptionnaires.

La mise en œuvre de la Convention en droit belge permet de mettre concrètement en place le principe du 'pollueur-payeur' et l'on protège les citoyens de potentiels dégâts à l'environnement, de potentiels impacts sur leur santé et leurs biens.

## II. — DISCUSSION

### A. Questions et observations des membres

*M. Tomas Roggeman (N-VA)* annonce que son groupe peut à première vue soutenir le projet de loi. S'agissant des objectifs concernant l'indemnisation, l'intervenant reconnaît que le projet de loi comble en effet une série de lacunes.

Le ministre a affirmé, dans le cadre d'un projet de loi antérieur modifiant le Code de la Navigation, que son projet de loi rencontrait à l'époque une large adhésion dans le secteur de la navigation, alors qu'il est apparu par la suite que ce soutien provenait des armateurs. Il importe toutefois que l'ensemble des parties concernées y adhèrent.

Le ministre peut-il préciser auprès de qui il a effectivement demandé conseil et est-il également disposé à remettre les avis recueillis à la commission?

*Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* constate que le projet de loi ne prend pas le Belgica II en compte. Pourquoi des exemptions s'appliquent-elles vis-à-vis de certains navires?

À quel montant s'élève l'indemnisation limitée qui est prévue?

Quels changements l'entrée en vigueur de la loi entraînera-t-elle concrètement?

Quels sont les pays qui ont signé la convention à laquelle renvoie le ministre?

Les syndicats ont-ils été consultés?

*M. Josy Arens (Les Engagés)* fait savoir au ministre que son groupe soutiendra le projet de loi lorsque l'assemblée plénière se prononcera sur celui-ci. L'initiative induit en effet une amélioration en appliquant le principe du "pollueur payeur", car la pollution est inacceptable.

teneinde gelijke voorwaarden in die landen te waarborgen. Als gevolg daarvan moet door de ontvangers geen enkele bijdrage worden betaald, zolang het verdrag niet in werking is getreden.

De tenuitvoerlegging van het verdrag in Belgisch recht maakt het mogelijk om het beginsel dat de vervuiler moet betalen, in de praktijk te brengen en de burgers te beschermen tegen mogelijke milieuschade, alsook tegen eventuele weerslag op hun gezondheid en hun bezit.

## II. — BESPREKING

### A. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Tomas Roggeman (N-VA)* kondigt aan dat zijn fractie op het eerste gezicht het wetsontwerp kan steunen. Voor de doelstellingen in verband met de schadevergoeding is de spreker het eens, het wetsontwerp werkt inderdaad een aantal hiaten weg.

De minister heeft bij een vorig wetsontwerp inzake wijziging van het Scheepvaartwetboek wel beweerd dat zijn wetsontwerp toen breed gedragen werd door de scheepvaartsector, terwijl nadien bleek dat het de reders waren die achter het wetsontwerp stonden. Het is echter belangrijk dat alle betrokkenen mee zijn.

Kan de minister toelichten aan wie hij allemaal advies heeft gevraagd en wil hij de verkregen adviezen ook aan de commissie bezorgen?

*Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* stelt vast dat het wetsontwerp de Belgica II buiten beschouwing laat. Waarom gelden er ten aanzien van sommige schepen vrijstellingen?

Hoeveel bedraagt de beperkte schadevergoeding waarin wordt voorzien?

Welke veranderingen zullen concreet optreden door de inwerkingtreding van de wet?

Welke landen hebben het verdrag waarnaar de minister verwijst, ondertekend?

Werden de vakbonden geraadpleegd?

*De heer Josy Arens (Les Engagés)* deelt de minister mee dat zijn fractie het wetsontwerp zal steunen wanneer de plenumvergadering er zich over zal uitspreken. Het initiatief brengt immers een verbetering aan: de vervuiler betaalt, want vervuiling is inacceptabel.

## B. Réponses du ministre

### Soutien du secteur

Une modification antérieure du Code de la Navigation avait donné lieu à une discussion concernant les assurances et les armateurs. Le projet de loi relatif à la pêche et diverses modifications du Code belge de la Navigation (DOC 55 2566) répond dès lors à une série de points qui ont été examinés à l'époque.

### Avis

Un avis a été demandé:

- aux armateurs belges, représentés par l'URAB;
- au secteur de la chimie (organisations représentatives, Essentia, etc.)
- à une soixantaine d'entreprises concernées.

Bien que le législateur fédéral soit exclusivement compétent en la matière, l'avis des régions a été sollicité. La Région flamande et la Région wallonne ont émis un avis positif, mais la Région bruxelloise ne s'est pas prononcée.

Les syndicats et les organisations patronales n'ont pas été consultés car le projet de loi à l'examen concerne la responsabilité objective.

Le ministre se dit disposé à transmettre les avis obtenus aux membres de la commission.

### Exemptions

Certains navires battant pavillon belge bénéficient d'une exemption car ils ne transportent pas de produits HNS, comme le Belgica, les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires. Une disposition similaire a également été adoptée aux Pays-Bas et en Allemagne. L'exemption est d'ailleurs une possibilité prévue par la convention.

### Limite financière

La limite est estimée à 100 millions d'euros en ce qui concerne le premier pilier.

Si les dommages dépassent ce montant, le fonds du deuxième pilier sera mis à contribution pour la partie excédant la limite.

## B. Antwoorden van de minister

### Steun van de sector

Naar aanleiding van een eerdere aanpassing van het Scheepvaartwetboek was een discussie ontstaan in verband met verzekeringen en reders. Het wetsontwerp betreffende visserij en verscheidene wijzigingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek (DOC 55 2566) komt daarom een aantal punten die toen werden besproken tegemoet.

### Advies

Advies werd gevraagd aan:

- de Belgische reders, vertegenwoordigd door KBRV;
- de chemische sector (representatieve organisaties, Essentia enzovoort);
- een zestigtal bedrijven die betrokken zijn.

Ofschoon de wetgever ter zake exclusief bevoegd is, werd toch het advies gevraagd aan de gewesten. Het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest hebben een positief advies gegeven, het Brusselse Gewest heeft zich niet uitgesproken.

De vakbonden en werkgeversorganisaties werden niet geconsulteerd, omdat het wetsontwerp betrekking heeft op de objectieve aansprakelijkheid.

De minister verklaart zich bereid om de ontvangen adviezen te delen met de commissie.

### Vrijstellingen

Bepaalde schepen onder Belgische vlag genieten een vrijstelling, omdat zij geen HNS-producten vervoeren, zoals de Belgica, oorlogsschepen en mariene hulpschepen. Een soortgelijke regeling werd ook in Nederland en Duitsland uitgewerkt. De vrijstelling is trouwens een mogelijkheid waarin het verdrag voorziet.

### Financiële beperking

De beperking wordt geraamd op 100 miljoen euro, wat de eerste pijler betreft.

Indien de schade dat bedrag overschrijdt, wordt het fonds in de tweede pijler aangesproken ten belope van het verschil.



**Ratification**

Six pays ont ratifié la convention: la Norvège, le Danemark, le Canada, la Turquie, l'Afrique du Sud et les Palaos.

**C. Répliques des membres**

*M. Tomas Roggeman (N-VA)* estime que les avis d'autres acteurs auraient également pu être demandés.

**D. Réponses complémentaires du ministre**

*Le ministre* souligne qu'il s'agit pour la Belgique d'exécuter une convention internationale. Les parties directement concernées ont été entendues, c'est-à-dire toutes celles qu'il convenait de consulter, pas les autres.

**III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES****CHAPITRE 1<sup>ER</sup>****Disposition introductive****Article 1<sup>er</sup>**

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité.

**CHAPITRE 2****Modifications du Code judiciaire****Art. 2 à 3**

Les articles 2 et 3 ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés à l'unanimité.

**Ratificatie**

Zes landen hebben het verdrag geratificeerd: Noorwegen, Denemarken, Canada, Turkije, Zuid-Afrika en Palao.

**C. Replieken van de leden**

*De heer Tomas Roggeman (N-VA)* is van mening dat ook andere actoren om advies had kunnen worden gevraagd.

**D. Bijkomende antwoorden van de minister**

*De minister* beklemtoont dat het er voor België om te doen is via het wetsontwerp uitvoering te geven aan een internationaal verdrag. De direct betrokken partijen, dus alle partijen die logischerwijze moesten worden geraadpleegd, werden gehoord, met uitsluiting van alle andere.

**III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN****HOOFDSTUK 1****Inleidende bepaling****Artikel 1**

Dit artikel bepaalt de constitutionele grondslag van het wetsvoorstel.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

**HOOFDSTUK 2****Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek****Art. 2 en 3**

Over de artikelen 2 en 3 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

## CHAPITRE 3

**Modifications du Code belge  
de la Navigation****Section 1<sup>re</sup>**

*Modifications du Livre 2, Titre 3, Chapitre 2  
du Code belge de la Navigation*

**Articles 4 et 5**

Les articles 4 et 5 ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés à l'unanimité.

**Art. 6**

L'article 6 porte sur la langue des certificats HNS pour les navires de mer belges et comporte un paragraphe 2 qui prévoit les cas dans lesquels une traduction en anglais doit être prévue.

L'amendement n° 1 (DOC 55 2546/002) déposé par M. Frank Troosters (VB) vise à remplacer le paragraphe 2 par une disposition tendant à généraliser le recours à l'anglais en ce qui concerne le certificat.

Le ministre s'oppose à cet amendement et demande aux membres de ne pas l'adopter. La Convention prévoit, dans son article 12, § 3, que le certificat peut être établi en trois langues, à savoir: le français, l'anglais ou l'espagnol. Le projet de loi prévoit que si le certificat n'est pas établi en français, une traduction anglaise s'impose. L'exigence de traduire en anglais le certificat établi en français contreviendrait à la convention et alourdit la charge administrative. Il va de soi que le propriétaire du navire puisse choisir la langue du certificat qu'il demande.

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article 6 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

**Art. 7 à 14**

Les articles 7 à 14 ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés à l'unanimité.

## HOOFDSTUK 3

**Wijzigingen aan het  
Belgisch Scheepvaartwetboek****Afdeling 1**

*Wijzigingen aan Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 2  
van het Belgisch Scheepvaartwetboek*

**Artikelen 4 en 5**

Over de artikelen 4 en 5 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

**Art. 6**

Artikel 6 betreft de taal waarin de HNS-certificaten voor Belgische zeeschepen zijn opgesteld en bevat een paragraaf 2 die melding maakt van de gevallen waarin in een vertaling in het Engels moet worden voorzien.

Amendement nr. 1 (DOC 55 2546/002), dat door de heer Frank Troosters (VB) werd ingediend, strekt ertoe § 2 van dit artikel te vervangen door een bepaling om het gebruik van het Engels met betrekking tot het certificaat uit te breiden.

De minister kant zich tegen dat amendement en verzoekt de leden het niet aan te nemen. Artikel 12, § 3, van het Verdrag bepaalt dat het certificaat in drie talen kan worden opgesteld, namelijk het Frans, het Engels of het Spaans. Volgens de bepalingen van het wetsontwerp dient voor een Engelse vertaling te worden gezorgd indien het certificaat niet in het Frans is opgesteld. De eis om een in het Frans opgesteld certificaat in het Engels te vertalen zou tegen het verdrag indruisen en de administratieve last verzwaren. Het spreekt voor zich dat de eigenaar van het schip bij zijn aanvraag de taal van het certificaat kan kiezen.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Artikel 6 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

**Art. 7 tot 14**

Over de artikelen 7 tot 14 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.



**Section 2**

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

**Articles 15 à 31**

Les articles 15 à 31 ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés à l'unanimité.

**Section 3**

*Modifications du Livre 4  
du Code belge de la Navigation*

**Articles 32 à 36**

Les articles 32 à 36 ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés à l'unanimité.

**CHAPITRE 4****Disposition finale**

L'article 37 ne donne lieu à aucune discussion et est adopté à l'unanimité.

À la demande de *M. Tomas Roggeman (N-VA)*, la commission, en application de l'article 83.1 du Règlement, procédera à une deuxième lecture. La commission souhaiterait disposer à cet effet d'une note du Service Affaire juridiques et Documentation parlementaire.

*Le rapporteur,*

Jef VAN den BERGH

*Le président,*

Jean-Marc DELIZÉE

**Afdeling 2**

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

**Artikelen 15 tot 31**

Over de artikelen 15 tot 31 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

**Afdeling 3**

*Wijzigingen aan Boek 4, Titel 1, Hoofdstuk 2  
van het Belgisch Scheepvaartwetboek*

**Artikelen 32 tot 36**

Over de artikelen 32 tot 36 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

**HOOFDSTUK 4****Slotbepaling**

Over artikel 37 worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 37 wordt eenparig aangenomen.

Op verzoek van *de heer Tomas Roggeman (N-VA)* zal de commissie, in overeenstemming met artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer, overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp. De commissie wenst daartoe te beschikken over een nota van de dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie.

*De rapporteur,*

Jef VAN den BERGH

*De voorzitter,*

Jean-Marc DELIZÉE