

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 février 2024

PROJET DE LOI
modifiant le livre 3
du Code belge de la Navigation

Rapport de la première lecture
fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Marianne Verhaert**

Sommaire	Pages
I. Procédure.....	3
II. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
III. Discussion générale.....	10
A. Questions et observations des membres	10
B. Réponses du ministre	10
C. Répliques des membres	11
D. Réponse complémentaire du ministre	11
IV. Discussion des articles et votes	11

Voir:

Doc 55 3770/ (2023/2024):
001: Projet de loi.

Voir aussi:
003: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 februari 2024

WETSONTWERP
tot wijziging van boek 3
van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Verslag van de eerste lezing
namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Marianne Verhaert**

Inhoud	Blz.
I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
III. Algemene bespreking.....	10
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	10
B. Antwoorden van de minister	10
C. Replieken van de leden	11
D. Bijkomend antwoord van de minister.....	11
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	11

Zie:

Doc 55 3770/ (2023/2024):
001: Wetsontwerp.

Zie ook:
003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

**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, Sarah Schlitz, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, 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
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Maggie De Block, 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^e 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^e 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 (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 7 février 2024.

I. — PROCÉDURE

Une requête visant à demander l'avis des Régions a été soumise au vote. N'ayant été soutenue que par quatre membres, la requête a été rejetée, faute de majorité absolue (art. 28, 1, Rgt.).

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, présente le projet de loi pour approbation à la Chambre des représentants.

Il renvoie à son ambition d'un report modal du transport de marchandises de la route vers le rail ou le fluvial. Pour le rail, il existe un "plan marchandises" avec 26 actions. Pour la navigation intérieure, le premier enjeu est de disposer d'un cadre législatif moderne. Le secteur économique travaille aujourd'hui sur la base d'une loi de 1936!

L'intérêt du transport de marchandises par voies d'eau est majeur: une péniche consomme six fois moins d'énergie qu'un camion par tonne de marchandise transportée. C'est un moyen de transport silencieux.

L'objectif du *Green Deal* européen est clair: plus 25 % de part modale pour le fluvial en 2030. Le projet de loi envisage d'y contribuer.

Pour rappel, le Code belge de la Navigation a été instauré par la loi du 8 mai 2019. Il est le fruit d'un long processus d'étude, de comparaison avec d'autres pays et de concertation avec les parties prenantes du droit maritime.

Sans vouloir porter préjudice à la loi précitée, il fallait davantage tenir compte du caractère spécifique de la navigation intérieure. C'est pourquoi il avait été décidé, à l'époque, d'intégrer la navigation intérieure dans le Code belge de la Navigation à un moment ultérieur. Ce moment est à présent venu.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 7 februari 2024.

I. — PROCEDURE

Een verzoek om het advies van de gewesten te vragen werd ter stemming voorgelegd. Het verzoek werd door slechts vier leden gesteund. Bij gebrek aan een volstreekte meerderheid werd het dan ook verworpen (art. 28.1 van het Reglement).

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, geeft toelichting bij het wetsontwerp dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Hij verwijst naar zijn ambities inzake een modal shift van goederenvervoer via de weg naar vervoer via het spoor of via de waterwegen. Voor het spoor bestaat er een Goederenplan met 26 acties. Voor de binnenvaart is de eerste uitdaging moderne wetgeving tot stand te brengen. Die economische sector werkt momenteel op basis van een wet uit 1936.

Het belang van het goederenvervoer via waterwegen is enorm: een binnenvaartuig verbruikt per vervoerde ton goederen zes keer minder energie dan een vrachtwagen. Het is bovendien een stil vervoersmiddel.

De doelstelling van de Europese *Green Deal* is duidelijk: 25 % meer modaal aandeel voor de binnenvaart in 2030. Het wetsontwerp beoogt daartoe bij te dragen.

Ter herinnering: het Belgisch Scheepvaartwetboek is ingevoerd bij de wet van 8 mei 2019 en was het resultaat van een lang proces van studie, van vergelijking met andere landen, alsook van overleg met de stakeholders van het zeerecht.

Zonder afbreuk te willen doen aan de voornoemde wet, diende er meer rekening te worden gehouden met het specifieke karakter van de binnenvaart. Vandaar dat toentertijd de keuze is gemaakt om de binnenvaart op een later tijdstip in het Scheepvaartwetboek op te nemen. Dat later tijdstip is nu.

Une large consultation entre les différents acteurs du secteur était nécessaire.

À l'initiative de la direction générale de la Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports, un groupe de travail a été constitué avec les principaux acteurs du secteur de la navigation intérieure, à savoir:

- les organisations de transporteurs de marchandises sur les voies navigables intérieures, notamment la Fédération de la Batellerie belge qui réunit des diverses organisations de transporteurs;

- les organisations représentant les entreprises, donneurs d'ordre du transport fluvial, notamment la Fédération des Entreprises de Belgique;

- les organisations d'intermédiaires, notamment la Fédération Belge d'Organisateurs de Transports Fluviaux. Il faut savoir que dans la navigation intérieure, on travaille très fréquemment avec des intermédiaires pour conclure des contrats. Il s'agit notamment des courtiers et des commissionnaires de transport. Leur statut juridique, leur rôle et leurs responsabilités contractuelles sont d'ailleurs précisés dans le projet de loi à l'examen.

Les différents acteurs ont pu surmonter leurs divergences pour aboutir au projet de loi à l'examen. Les différentes organisations de la navigation intérieure ont placé les intérêts de la navigation intérieure elle-même au premier plan, cela mérite d'être souligné.

Les différentes parties du groupe de travail ont convenu qu'il fallait absolument aborder les sujets suivants:

- adapter en profondeur la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement intérieur;

- mettre en cohérence le droit belge avec le cadre réglementaire international;

- répondre aux innovations technologiques et aux nouvelles formes de transport.

En ce qui concerne le cadre international, il peut être renvoyé à la Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, ou CMNI en abrégé. La CMNI est une convention internationale qui règle le contrat de transport international de marchandises sur les voies de navigation intérieures.

Dans le projet de loi à l'examen, il a été décidé d'étendre les dispositions de la CMNI quasi inchangées au transport par navigation intérieure et, de manière

Breed overleg tussen de verschillende actoren van de sector was noodzakelijk.

Op initiatief van het directoraat-generaal Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer werd een werkgroep opgericht met de voornaamste actoren van de binnenvaartsector, namelijk:

- de organisaties van goederenvervoerders op de binnenwateren, namelijk de Federatie Belgische Binnenvaart, die de verschillende vervoerdersorganisaties overkoepelt;

- de organisaties die de ondernemingen vertegenwoordigen die opdrachtgevers voor de binnenvaart zijn, met name het Verbond van Belgische Ondernemingen;

- de organisaties van tussenpersonen, inzonderheid de Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart. In de binnenvaart wordt heel vaak met tussenpersonen gewerkt om overeenkomsten te sluiten. Het gaat dan met name om makelaars en vervoercommissiionairs. Hun rechtspositie, rol en contractuele aansprakelijkheid worden in dit wetsontwerp trouwens verduidelijkt.

De verschillende actoren hebben hun verschillen kunnen overstijgen om tot dit wetsontwerp te komen. Het moet worden benadrukt dat de diverse binnenvaartorganisaties de belangen van de binnenvaart zelf op de voorgrond hebben geplaatst.

De verscheidene leden van de werkgroep zijn het erover eens geworden dat er absoluut behoefte was aan het volgende:

- de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting grondig aanpassen;

- het Belgisch recht in overeenstemming brengen met de internationale regelgeving;

- inspelen op de technologische vernieuwingen en de nieuwe vervoersvormen.

Met betrekking tot de internationalisering kan worden verwezen naar het Verdrag van Boedapest van 22 juni 2001 inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren, kortweg CMNI. Het CMNI-verdrag is een internationaal verdrag dat de overeenkomst voor het internationaal vervoer van goederen over de binnenwateren regelt.

In dit wetsontwerp werd ervoor geopteerd de bepalingen van het CMNI ongewijzigd uit te breiden tot het binnenlands vervoer per binnenschip en, algemeen

générale, à tout transport par navigation intérieure non soumis aux dispositions de cette convention.

Cela marque une nouvelle étape vers l'harmonisation progressive au niveau européen des conditions de transport dans le domaine du transport par navigation intérieure. La Belgique souhaite jouer un rôle de pionnier dans ce domaine.

Quelles sont les grandes lignes du nouveau projet de loi?

— l'accent est mis sur le rôle de l'opérateur plutôt que sur celui du propriétaire; il est fréquent, en navigation intérieure, que le propriétaire ne soit pas l'exploitant du bateau, d'où la distinction. Le terme d'"exploitant" est désormais central;

— le rôle des intermédiaires est réglementé;

— l'accompagnement du "*smart shipping*" (transport de navigation intérieure intelligent). Il s'agit par exemple des convois de bateaux pilotés à distance.

Le projet de loi à l'examen traite des aspects de droit privé en matière de navigation intérieure. Les points de départ sont la liberté contractuelle et l'autonomie de la volonté des parties.

Compte tenu de leur nature de droit privé, les différentes dispositions sont largement de droit supplétif.

Cette loi offre un cadre nouveau permettant à la navigation intérieure de s'engager pleinement en tant que secteur moderne dans la chaîne logistique intermodale.

En effet, plusieurs exemples montrent qu'une révision en profondeur de la loi du 5 mai 1936 était nécessaire:

— la notification de l'arrivée du navire devrait être possible par voie électronique à l'arrivée, plutôt que par écrit ou par télégraphe;

— les délais de chargement et de déchargement commencent après la notification d'arrivée (sauf accord contraire) au lieu du lendemain de l'arrivée;

— dans la loi du 5 mai 1936, les dimanches et les jours fériés légaux n'étaient pas pris en compte dans le temps de chargement et de déchargement; le nouveau projet de loi y remédie;

— l'exigence d'une assurance obligatoire est réaffirmée.

gesteld, elk vervoer per binnenschip dat niet onder de bepalingen het CMNI valt.

Hiermee wordt een nieuwe stap gezet met het oog op een voortschrijdende harmonisering van de Europese vervoer voorwaarden bij vervoer per binnenschip en wil België op dit punt een voorttrekkersrol vervullen.

De krachtlijnen van het nieuwe wetsontwerp zijn de volgende:

— de klemtoon wordt gelegd op de rol van de exploitant, veeleer dan op die van de eigenaar; in de binnenvaart komt het vaak voor dat de eigenaar niet de exploitant van het schip is, vandaar het onderscheid. Het begrip "exploitant" staat voortaan centraal;

— de rol van de tussenpersonen wordt gereguleerd;

— er komen flankerende maatregelen inzake *smart shipping* (slim binnenvaartvervoer, bijvoorbeeld op afstand bestuurde scheepskonvoien).

Dit wetsontwerp betreft privaatrechtelijke aspecten van de binnenvaart. De uitgangspunten zijn de contractvrijheid en de wilsautonomie van de partijen.

De verschillende bepalingen zijn voornamelijk van aanvullend recht, gelet op de privaatrechtelijke aard ervan.

Dit wetsontwerp schept een nieuw raamwerk dat de binnenvaart in staat stelt een volwaardige rol te spelen als moderne sector in de intermodale logistieke keten.

Uit verschillende voorbeelden blijkt immers dat de wet van 5 mei 1936 grondig moest worden herzien:

— de kennisgeving van de aankomst van het schip zou bij aankomst elektronisch moeten kunnen gebeuren, veeleer dan schriftelijk of per telegraaf;

— de laad- en lostermijnen beginnen te lopen na de kennisgeving van de aankomst (tenzij de partijen anders overeenkomen), in plaats van op de dag na de aankomst;

— in de wet van 5 mei 1936 werden de zondagen en de wettelijke feestdagen niet in aanmerking genomen voor de laad- en lostijd; het nieuwe wetsontwerp maakt daaraan een einde;

— de vereiste van een verplichte verzekering wordt bevestigd.

La majeure partie du projet de loi concerne l'insertion d'un nouveau titre 6 dans le livre 3 du Code belge de la Navigation. Ce livre concerne précisément la navigation intérieure.

Le titre comprend des dispositions générales et aborde les différents types de contrat utilisés dans le secteur de la navigation intérieure. Il s'agit des contrats d'affrètement, des contrats de transport et des contrats de remorquage et d'export. Pour chacun de ces contrats, le titre contient un cadre solide auquel les parties peuvent se référer si les contrats ne prévoient pas certaines dispositions spécifiques.

Les dispositions générales doivent être respectées à tout moment, quel que soit le type de contrat. Ces dispositions générales couvrent:

— l'interdiction des clauses abusives, telles que la modification unilatérale du contrat, la limitation de droits légaux;

— l'interdiction des clauses frappées de nullité, telles que la méconnaissance des réglementations sur les marchandises dangereuses et les déchets, les dispositions contraires à l'ordre public;

— l'interdiction des actions non autorisées, par exemple l'utilisation d'un navire non assuré ou l'abus de position économique.

Comme indiqué précédemment, le projet de loi à l'examen règle le rôle des intermédiaires dans le secteur de la navigation intérieure. Concrètement, il s'agit des courtiers de transport et des commissionnaires de transport.

Le courtier de transport est une personne ou une entreprise qui met en rapport deux parties ou plus en vue de conclure un contrat de transport, et qui, en contrepartie, reçoit un courtage. Le courtier de transport intervient exclusivement en qualité de représentant de ses mandants.

Le commissionnaire de transport est toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers. Le commissionnaire de transport est donc assimilé au transporteur.

Ensuite, il y a lieu d'aborder les types de contrats d'affrètement. Il s'agit notamment:

— de l'affrètement coque nue;

Het grootste deel van het wetsontwerp bestaat in de invoering van een nieuwe titel 6 in boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dat boek betreft precies de binnenvaart.

De titel behelst algemene bepalingen en omvat de bespreking van de verschillende soorten overeenkomsten die in de binnenvaartsector gangbaar zijn. Die betreffen bevrachtingsovereenkomsten, vervoersovereenkomsten, alsook overeenkomsten tot slepen of meenemen. De titel omvat voor elk van deze overeenkomsten een onderbouwd kader waarop partijen kunnen terugvallen als de overeenkomsten niet in specifieke bepalingen voorzien.

De algemene bepalingen moeten te allen tijde worden nageleefd, ongeacht het type overeenkomst. Die algemene bepalingen betreffen:

— het verbod op onrechtmatige bedingen, zoals de eenzijdige wijziging van de overeenkomst of de beperking van wettelijke rechten;

— het verbod op nietige bedingen, zoals niet-naleving van de regelgeving inzake gevaarlijke goederen en afval, of bepalingen die indruisen tegen de openbare orde;

— het verbod op niet-toegestane acties, zoals het gebruik van een niet-verzekerd schip of het misbruik van een economische positie.

Zoals eerder aangehaald, regelt dit wetsontwerp de rol van de tussenpersonen in de binnenvaart. *In concreto* gaat het om vervoersmakelaars en vervoerscommissiionairs.

De vervoersmakelaar is een persoon of onderneming die twee of meer partijen bij elkaar brengt met de bedoeling een vervoerovereenkomst te sluiten en die hiervoor een makelaarsloon ontvangt. De vervoermakelaar treedt echter uitsluitend op als vertegenwoordiger van zijn lastgevers.

De vervoerscommissiionair is elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dat transport in eigen naam door derden laat uitvoeren. De vervoerscommissiionair is dus gelijkgesteld met de vervoerder.

De minister bespreekt vervolgens de diverse bevrachtingsovereenkomsten. Die omvatten in het bijzonder:

— de rompbefrachtiging;

- de la location – vente;
- de l'affrètement à temps et de l'affrètement au voyage;
- du contrat mixte;
- des contrats de séjour;
- des accords de séjour ou navigation.

L'exposé des motifs détaille bien les dispositions techniques. Le ministre commente la location-vente.

En général, le bateau de navigation intérieure n'est pas acheté par le vendeur dans le seul but de le donner en location-vente. Souvent, le contrat est conclu entre un propriétaire en fin de carrière et un jeune entrepreneur qui ne dispose pas de moyens suffisants. Parfois le contrat de location-vente va de pair avec d'autres contrats, par exemple avec un contrat d'affrètement à temps conclu entre les mêmes parties.

Quant au contrat de séjour, il peut être conclu pour une durée déterminée ou indéterminée. L'affréteur (la personne qui met le navire à disposition) est tenu de fournir un navire approprié.

Le fréteur (la personne qui met les marchandises à disposition) est soumis à l'obligation de fournir des informations sur les marchandises et est tenu d'assurer la sécurité du poste d'amarrage. Il est également responsable de la sécurité du chargement et du déchargement des marchandises.

Une autre grande catégorie est celle des contrats de transport.

Un contrat de transport est tout contrat qui, quel que soit son nom, a pour objet le transport. Le projet de loi introduit également le terme de "sous-transporteur".

Il est très fréquent dans la chaîne logistique que le transporteur qui conclut un contrat de transport avec l'expéditeur n'effectue pas lui-même le transport mais le confie à un tiers.

La loi introduit et encadre donc cette notion de "sous-transporteur".

Le projet de loi aborde ensuite les contrats de remorquage et d'empont.

- de huurkoop;
- de tijd- en de reisbevrachting;
- de gemengde overeenkomst;
- de ligovereenkomst;
- de lig- of vaarovereenkomst.

In de memorie van toelichting worden de technische bepalingen gedetailleerd toegelicht. De minister geeft uitleg bij het concept "huurkoop".

Doorgaans koopt de scheepshuurverkoper het binnenschip niet louter om het in huurkoop te geven. Vaak wordt een dergelijke overeenkomst gesloten tussen een eigenaar aan het einde van zijn loopbaan en een jonge ondernemer die niet over de nodige middelen beschikt. Soms is de scheepshuurkoop gekoppeld aan andere contracten, bijvoorbeeld een tijdbevrachtingsovereenkomst tussen dezelfde partijen.

De ligovereenkomst kan worden gesloten voor een bepaalde of een onbepaalde duur. De bevrachter (de persoon die het schip ter beschikking stelt) is ertoe gehouden een geschikt schip te leveren.

De vervrachter (de persoon die de goederen ter beschikking stelt) is verplicht informatie over de goederen te leveren en de veiligheid van de ligplaats te verzekeren. Tevens is hij verantwoordelijk voor de veiligheid tijdens het laden en lossen van de goederen.

Een andere belangrijke categorie is die van de vervoerovereenkomsten.

Een vervoerovereenkomst is elke overeenkomst, ongeacht de benaming ervan, met betrekking tot vervoer. Met dit wetsontwerp zou ook een nieuwe term worden geïntroduceerd, met name die van "ondervoerder".

In de logistieke keten komt het heel vaak voor dat de vervoerder die met de afzender een vervoerovereenkomst afsluit, het vervoer niet zelf verricht maar aan een derde uitbesteedt.

Daarom is het de bedoeling dat de wet het nieuwe begrip "ondervoerder" bevat en regelgeving ter zake behelst.

Vervolgens zijn er de overeenkomsten tot slepen of meenemen.

En ce qui concerne les contrats d'emport, une distinction est établie entre:

- les contrats de poussage;
- les contrats d'emport par formation à couple;
- les contrats de train de bateaux.

En général, on comprend par l'emport: l'emport d'un ou plusieurs bateaux en convoi poussé, formation à couple ou train de bateaux.

Par "formation à couple", on entend: un assemblage composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation.

Dans le cadre des contrats d'emport ou de remorquage, les obligations du prestataire sont les suivantes:

- utiliser un bateau approprié;
- exécuter la tâche conformément aux règles de l'art;
- exécuter la tâche dans le délai convenu ou, en l'absence d'un tel délai, dans un délai raisonnable.

Les obligations du donneur d'ordres sont les suivantes:

- donner les renseignements nécessaires (bateau et cargaison);
- prévoir un bateau à emporter ou remorquer apte à naviguer;
- payer le fret convenu et tous les frais et dommages causés par l'exécution des instructions.

La dernière forme d'emport concerne le concept du train de bateaux. Il s'agit d'un assemblage de bateaux de navigation intérieure guidés de manière électronique ou automatique et dont la navigation est entre les mains d'un de ces bateaux ou réalisée à distance. Ce sont donc des bateaux en convoi, sans que ces bateaux soient physiquement reliés entre eux. Autrement dit, c'est une forme de *smart shipping*.

En instaurant ce concept, le projet de loi vise à tenir compte des nouvelles formes de transport dans le secteur de la navigation intérieure. En l'occurrence également, il

Bij de overeenkomsten tot meenemen wordt er nog een onderscheid gemaakt tussen:

- duwovereenkomsten;
- overeenkomsten voor gekoppeld varen;
- scheepstreinovereenkomsten.

Doorgaans wordt met "meenemen" het volgende bedoeld: het in een duwstel, gekoppeld samenstel of scheepstrein meenemen van een of meerdere binnenschepen.

Een "langsij gekoppeld samenstel" wordt als volgt gedefinieerd: een samenstel van langsijde aan elkaar vastgemaakte binnenschepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel.

In het raam van een overeenkomst tot meenemen of een sleepovereenkomst heeft de opdrachtnemer de volgende verplichtingen:

- een geschikt schip inzetten;
- de opdracht uitvoeren volgens de regels van de kunst;
- de opdracht uitvoeren binnen de overeengekomen termijn, of indien geen termijn werd afgesproken, binnen een redelijke tijd.

De opdrachtgever heeft de volgende verplichtingen:

- de noodzakelijke informatie meedelen (schip en lading);
- een vaarwaardig schip om mee te nemen of te slepen ter beschikking stellen;
- de overeengekomen vracht en alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schade betalen.

De laatste vorm van meenemen betreft het concept van de scheepstrein. Dat is een samenstel van elektronisch of automatisch aangestuurde schepen, waarbij de navigatie in handen is van een van deze schepen dan wel vanop afstand geschiedt. Het betreft dus schepen in konvooi, die niet fysiek met elkaar verbonden zijn. Het is met andere woorden een vorm van *smart shipping*.

Met de invoering van dit concept beoogt het wetsontwerp om in te spelen op nieuwe vormen van transport in de binnenvaart. Ook hier is het van belang dat er

importe de créer un cadre contractuel pour les différents acteurs de la navigation intérieure.

L'introduction d'un nouveau titre 6 dans le livre 3 constitue l'essentiel de ce projet de loi. Néanmoins, il convient de mentionner quelques autres articles du projet de loi.

Les articles 3 à 6 introduisent un certain nombre de nouvelles définitions spécifiques à la navigation intérieure, telles que les différentes sortes de contrats, les personnes intermédiaires et les différentes sortes de bateaux de navigation intérieure.

L'article 7 vise à créer une Commission navigation intérieure. Pour toute clarté, cette commission a une tâche consultative et l'objectif n'est pas d'ajouter une démarche supplémentaire dans le processus réglementaire.

Comme mentionné au début, le projet de loi à l'examen vise à clarifier le rôle de l'exploitant. Ce principe est consacré à l'article 14.

La qualité d'exploitant implique un contrôle économique sur le bateau de navigation intérieure et que cet exploitant supporte donc les risques liés à son exploitation, comme les actes illicites commis par les membres de son équipage.

Si cette personne physique ou morale possède ces deux qualités, le propriétaire du bateau de navigation intérieure sera responsable en qualité d'exploitant. Le propriétaire du bateau de navigation intérieure n'assume aucune responsabilité s'il n'est pas l'exploitant.

L'article 24, § 2, abroge la loi sur l'affrètement intérieur du 5 mai 1936.

Le ministre souligne une nouvelle fois que le projet de loi à l'examen est le résultat d'un long et intense processus de consultation entre les différents acteurs de la navigation intérieure. Il voudrait les remercier.

Avec cette législation nouvelle, la navigation intérieure se manifeste comme un mode de transport moderne qui cherche à s'inscrire comme un partenaire fiable dans la chaîne logistique.

voor de verschillende actoren in de binnenvaart een contractueel kader wordt gecreëerd.

Hoewel het invoegen van een nieuwe titel 6 in boek 3 de kern van dit wetsontwerp vormt, dienen ook enkele andere artikelen van het wetsontwerp te worden vermeld.

De artikelen 3 tot 6 bevatten een aantal nieuwe definities die specifiek betrekking hebben op de binnenvaart, zoals de omschrijvingen van de verschillende soorten overeenkomsten, van de tussenpersonen en van de verschillende types binnenschepen.

Artikel 7 strekt ertoe een commissie voor de binnenvaart op te richten. Deze commissie heeft voor alle duidelijkheid een adviserende taak en heeft niet de bedoeling een bijkomende stap in het regelgevingsproces te worden.

Zoals aan het begin aangegeven, beoogt dit wetsontwerp de rol van de exploitant te verduidelijken. Dat gebeurt in artikel 14.

De hoedanigheid van exploitant houdt in dat men economisch zeggenschap heeft over het binnenschip en dat men derhalve de aan de exploitatie verbonden risico's draagt (bijvoorbeeld het risico van onrechtmatige daden begaan door de bemanningsleden).

Indien een natuurlijke of rechtspersoon zowel scheepseigenaar als exploitant is, is die eigenaar van het binnenschip aansprakelijk in zijn hoedanigheid van exploitant. Indien de scheepseigenaar niet de exploitant is, is hij geenszins aansprakelijk.

Artikel 24, § 2, strekt tot opheffing van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting.

De minister benadrukt andermaal dat dit wetsontwerp het resultaat is van lang en intens overleg met de diverse actoren van de binnenvaart. De minister spreekt zijn dank uit ten aanzien van hen.

Dankzij deze nieuwe wetgeving kan de binnenvaart naar voren treden als een modern vervoermiddel en als een betrouwbare partner binnen de logistieke keten.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) s'enquiert des avis transmis au ministre, qu'il souhaiterait obtenir. Le ministre a-t-il interrogé les autorités régionales? Elles disposent en effet d'une compétence considérable dans le domaine de la navigation sur les eaux intérieures. Les Régions gèrent non seulement les voies de navigation, mais elles sont également compétentes dans le domaine de la sécurité et des équipages. Plusieurs articles du projet de loi à l'examen sont très proches de cette matière et pourraient même empiéter sur celle-ci. Il est souhaitable d'obtenir des informations supplémentaires avant d'entamer la discussion sur le fond.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) souscrit au point de vue de l'intervenant précédent et estime qu'il est opportun de recueillir l'avis des Régions.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) se joint à la demande visant à obtenir des informations complémentaires et souhaite également connaître la position des syndicats. Le projet de loi à l'examen a-t-il une incidence sur les conditions de travail?

Mme Kim Buyst, présidente, souligne que la procédure de coopération obligatoire avec les gouvernements de Régions ne s'applique pas aux projets de loi. Il n'en demeure pas moins que l'avis des Régions peut être demandé si cette demande est soutenue à la majorité absolue (cf. point I. Procédure).

B. Réponses du ministre

Avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État ne formule pas d'observation et constate que le projet de loi respecte pleinement la répartition des compétences entre l'État fédéral et les Régions (avis n° 74.034/4 du 25 septembre 2023, DOC 55 3770/001, p. 180).

Concertation

Le projet de loi à l'examen a été précédé d'une large concertation.

Le texte a été présenté au sein de la conférence interministérielle des ministres en charge de la Mobilité. La Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne n'ont formulé aucune remarque sur le projet de loi à l'examen.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) peilt naar de adviezen die de minister heeft ontvangen en waarin hij graag inzage zou verkrijgen. Heeft de minister de gewestelijke overheden bevraagd? Inzake scheepvaart op de binnenwateren beschikken zij immers over een aanzienlijke bevoegdheid. De gewesten staan niet alleen in voor het beheer van de waterwegen, maar zijn ook bevoegd voor de veiligheid en de bemanningsvoorschriften. Sommige artikelen in het wetsontwerp komen zeer dicht in de buurt van die materie, om niet te zeggen dat ze die misschien overlappen. Bijkomend inzicht is wenselijk alvorens de bespreking ten gronde aan te vatten.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) treedt de eerste spreker bij: advies van de gewesten is wenselijk.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) onderschrijft het verzoek om aanvullende informatie en verneemt graag wat ook het standpunt van de vakbonden is. Heeft het wetsontwerp een impact op de arbeidsomstandigheden?

Voorzitster Kim Buyst stipt aan dat de verplichte samenwerkingsprocedure met de gewestregeringen niet geldt voor wetsontwerpen, wat niet wegneemt dat advies vragen aan de gewesten mogelijk is indien de vraag wordt gesteund door een volstrekte meerderheid (zie punt I. – Procedure).

B. Antwoorden van de minister

Advies van de Raad van State

De Raad van State heeft geen opmerkingen en stelt vast dat het wetsontwerp de bevoegdheidsverdeling tussen Federale Staat en gewesten strikt naleeft (advies nr. 74.034/4 van 25 september 2023, DOC 55 3770/001, blz. 180).

Overleg

Aan het wetsontwerp is breed overleg voorafgegaan.

De tekst werd voorgesteld binnen de interministeriële conferentie van de voor Mobiliteit bevoegde ministers. Het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest zijn het eens met het voorliggende wetsontwerp.

Les principaux acteurs de la navigation intérieure ont été associés: les transporteurs fluviaux (la *Federatie Belgische Binnenscheepvaart*), les représentants des entreprises recourant au transport par les eaux intérieures (notamment la FEB), la Fédération belge d'organismes de transports fluviaux, ainsi que de nombreux intermédiaires, comme des courtiers.

Il est presque impossible de mener une concertation plus large et le texte à l'examen fait l'objet d'un consensus. Il ne fait aucun doute que le projet de loi constitue une grande avancée qui est soutenue par toutes les personnes concernées et qui respecte les compétences de chacun au sein de la structure de l'État existante.

Syndicats

Les représentants des travailleurs n'ont pas été associés à la concertation. Le projet de loi à l'examen ne modifie pas les conditions de travail vu qu'il s'agit de droit privé.

C. Répliques des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) demande au ministre de permettre aux membres de consulter tous les avis. Il incombe à tout Parlement exerçant son pouvoir correctement de fournir un travail approfondi. Il est évidemment plus simple de croire le ministre sur parole, mais cela ne serait pas sérieux.

D. Réponse complémentaire du ministre

Le projet de loi à l'examen est le fruit de la concertation et il fait l'objet d'un large consensus.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

De belangrijkste binnenscheepvaartactoren werden betrokken: de vrachtvervoerders op de binnenwateren (de Federatie Belgische Binnenscheepvaart), de vertegenwoordigers van opdrachtgevende bedrijven voor vervoer op de binnenwateren (onder meer het VBO), de Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart, alsook allerlei tussenpersonen zoals makelaars en dergelijke.

Uitgebreider overleg is haast niet mogelijk en er heerst consensus rond de tekst. Men moet er niet aan twijfelen dat met het wetsontwerp een grote stap voorwaarts wordt gezet, die door alle betrokkenen wordt gesteund, en met inachtneming voor eenieders bevoegdheden binnen de bestaande staatsstructuur.

Vakbonden

De vertegenwoordigers van de werknemers werden niet bij het overleg betrokken. Het wetsontwerp heeft geen invloed op het vlak van arbeidsomstandigheden, aangezien het privaat recht is.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) verzoekt de minister om alle adviezen ter inzage van de leden voor te leggen. Het behoort tot de taken van een behoorlijk werkende volksvertegenwoordiging om grondig werk te leveren. Het is natuurlijk gemakkelijker om de minister op zijn woord te geloven, maar dat zou niet ernstig zijn.

D. Bijkomend antwoord van de minister

Het wetsontwerp is de neerslag van het overleg en maakt het voorwerp uit van een brede consensus.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 2 à 12

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 9 voix et 5 abstentions.

Art. 13 à 18

M. Tomas Roggeman (N-VA) s'enquiert de la portée de l'article 13 qui vise la responsabilité de l'équipage ou du personnel de bord en cas de dommage. Comment cet article s'articule-t-il avec les dispositions relatives à l'équipage et avec les règles de sécurité?

Le représentant du ministre répond que l'article 13 est sans rapport avec les compétences des Régions. Les dispositions relatives à l'équipage, qui relèvent de la compétence des Régions, restent inchangées. Cet article ne vise que la responsabilité.

L'article 13 ainsi que les articles subséquents sont adoptés par 9 voix et 5 abstentions.

Art. 19 et 20

M. Tomas Roggeman (N-VA) s'interroge sur la relation entre l'article 19 et la loi relative à la police pour la navigation sur les eaux intérieures, plus particulièrement en ce qui concerne le contrôle de la validité des documents de bord. Le contrôle des eaux intérieures est une matière régionale.

Le ministre rappelle que le Conseil d'État a été attentif au respect de la répartition des compétences par l'État fédéral. Dans son avis, le Conseil d'État n'a formulé aucune observation en la matière, ce qui permet de déduire que le projet de loi à l'examen n'outrepasse pas les compétences du législateur.

Le représentant du ministre répond que la police de la navigation dispose par ailleurs d'une compétence générale de contrôle.

Les articles 19 et 20 sont successivement adoptés par 9 voix et 5 abstentions.

Art. 21 à 27

M. Pieter De Spiegeleer (VB) évoque la navigation estuaire visée à l'article 21. Les autorités néerlandaises

Art. 2 tot 12

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 2 tot 12 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 13 tot 18

De heer Tomas Roggeman (N-VA) informeert naar de draagwijdte van artikel 13, dat betrekking heeft op de aansprakelijkheid van de bemanning of het boordpersoneel in geval van schade. Wat is de relatie met de bemanningsvoorschriften en de veiligheidsregels?

De vertegenwoordiger van de minister antwoordt dat artikel 13 geen raakvlak heeft met de bevoegdheden van de gewesten. Aan de bemanningsvoorschriften, die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen, wordt niet geraakt. Het artikel betreft uitsluitend de aansprakelijkheid.

De artikelen 13 tot 18 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 19 en 20

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vraagt hoe artikel 19 zich verhoudt tot de wet met betrekking tot de politie op de binnenvaart. Meer bepaald gaat het over de handhaving van de geldigheid van boorddocumenten. De handhaving op de binnenwateren is een gewestelijke aangelegenheid.

De minister herinnert aan de aandacht van de Raad van State voor de naleving van de bevoegdheidsverdeling door de Federale Staat. Het advies had ter zake niets aan te merken, waaruit men kan afleiden dat het wetsontwerp binnen de lijnen blijft van hetgeen de wetgever mag aannemen.

De vertegenwoordiger van de minister antwoordde dat de scheepvaartpolitie ook algemene controlebevoegdheden.

De artikelen 19 en 20 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 21 tot 27

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) snijdt de estuaire vaart in artikel 21 aan. Werden de Nederlandse overheid

et, le cas échéant, la représentation diplomatique flamande ont-elles été associées à la rédaction de cet article? Lorsqu'un navire de Zeebrugge se rend à Anvers, il navigue dans les eaux territoriales des Pays-Bas. N'est-ce pas exclu?

Le ministre répond qu'il n'est pas nécessaire de se concerter avec d'autres pays car il s'agit d'une matière nationale.

Le représentant du ministre souligne toutefois qu'en ce qui concerne la navigation estuaire, une concertation a bien été menée avec les Pays-Bas à propos des aspects techniques. Dès lors que le projet de loi à l'examen porte sur la responsabilité contractuelle, la concertation n'est toutefois pas indispensable. Cette matière est purement interne.

Les articles 21 à 27 sont successivement adoptés par 9 voix et 5 abstentions.

*
* *

À la demande de *M. Tomas Roggeman (N-VA)*, la commission procédera à une deuxième lecture en application de l'article 83.1 du Règlement. La commission souhaite à cette fin disposer d'une note de légistique de la part du Service Affaires juridiques et Documentation parlementaire.

La rapporteure, *La présidente a.i.,*
Marianne Verhaert Kim Buyst

en in voorkomend geval de Vlaamse diplomatieke vertegenwoordiging betrokken bij de redactie van dit artikel? Wanneer een schip van Zeebrugge naar Antwerpen vaart, doorkruist het immers Nederlandse territoriale wateren.

De minister antwoordt dat er geen behoefte is aan overleg met andere landen, omdat het een nationale aangelegenheid betreft.

De vertegenwoordiger van de minister stipt aan dat voor de estuaire vaart soms overleg wordt gepleegd met Nederland inzake technische aspecten. Aangezien het wetsontwerp evenwel de contractuele aansprakelijkheid betreft, is er geen behoefte aan overleg; de materie is een puur interne aangelegenheid.

De artikelen 21 tot 27 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

*
* *

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

De rapportrice, *De voorzitter a.i.,*
Marianne Verhaert Kim Buyst