

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 décembre 2011

PROJET DE LOI

**réglant des matières
visées à l'article 78 de la Constitution en
matière d'assurance des propriétaires de
navires pour les créances maritimes**

TEXTE ADOPTÉ EN SÉANCE PLÉNIÈRE
ET TRANSMIS AU SÉNAT

Documents précédents:

Doc 53 **1799/ (2011/2012):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Rapport.
- 003: Texte corrigé par la commission.

Voir aussi:

Compte rendu intégral:
15 décembre 2011.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 december 2011

WETSONTWERP

**tot regeling van aangelegenheden
als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet
inzake de verzekering van scheepseigenaren
tegen maritieme vorderingen**

TEKST AANGENOMEN IN PLENAIRE VERGADERING
EN OVERGEZONDEN AAN DE SENAAT

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1799/ (2011/2012):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Verslag.
- 003: Tekst verbeterd door de commissie.

Zie ook:

Integraal verslag:
15 december 2011.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants		Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	
Commandes:		Bestellingen:	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél. : 02/ 549 81 60		Tel. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail : publications@lachambre.be		e-mail : publicaties@dekamer.be	

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi transpose en partie la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Art. 3

La présente loi s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

La présente loi ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

La présente loi est sans préjudice des régimes établis par les instruments mentionnés ci-après, pour autant qu'ils soient en vigueur en Belgique, ainsi que des réglementations en exécution de ces instruments:

1° la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

2° 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 (Convention SNPD);

3° la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention "Hydrocarbures de soute");

4° la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (Convention "Enlèvement des épaves");

5° le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Art. 4

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

Art. 3

Deze wet is van toepassing op schepen van 300 brutoton of meer.

Deze wet is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

Deze wet laat de regelingen onverlet die bij de hierna vermelde instrumenten zijn ingevoerd, voor zover ze in België van kracht zijn, alsmede de regelingen ter uitvoering daarvan:

1° het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie;

2° het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS Verdrag);

3° het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie ("Bunkerolieverdrag");

4° het Internationaal Verdrag van Nairobi van 2007 inzake het opruimen van wrakken ("Wrakopruimingsverdrag");

5° de Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Art. 4

Voor de toepassing van deze wet betekent:

1° “propriétaire du navire”: le propriétaire inscrit d’un navire de mer ou toute autre personne, telle que l’affréteur coque nue, qui est responsable de l’exploitation du navire;

2° “assurance”: une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l’ “*International Group of P&I Clubs*” et d’autres formes effectives d’assurance, y compris une assurance individuelle attestée, et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes;

3° “Convention de 1996”: le texte consolidé de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée sans les auspices de l’Organisation maritime internationale (OMI), telle que modifiée par le Protocole de 1996.

Art. 5

Les propriétaires de navires battant pavillon belge souscrivent une assurance couvrant les navires en question.

Les propriétaires de navires battant un pavillon autre que le pavillon belge souscrivent une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction belge.

L’assurance visée aux alinéas 1^{er} et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la Convention de 1996. Le montant de l’assurance pour chaque navire par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la Convention de 1996.

Art. 6

Toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de la juridiction belge, conformément aux dispositions en matière du contrôle par l’État du port en exécution de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, comporte la vérification de la présence à bord d’un certificat visé à l’article 7.

Si le certificat visé à l’article 7 ne se trouve pas à bord et sans préjudice des dispositions en matière du contrôle par l’État du port en exécution de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation qui prévoient l’immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité ou de la préservation du milieu marin

1° “scheepseigenaar”: de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enig andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;

2° “verzekering”: een verzekering met of zonder vrijstelling, bijvoorbeeld een aansprakelijkheidsverzekering van het type dat momenteel wordt verstrekt door de leden van de “*International Group of P&I Clubs*”, en andere doeltreffende vormen van verzekering, waaronder aangetoonde individuele verzekering, en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingsvoorwaarden bieden;

3° “Verdrag van 1996”: de geconsolideerde tekst van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), zoals gewijzigd bij het Protocol van 1996.

Art. 5

De eigenaren van schepen die de Belgische vlag voeren hebben een verzekering voor die schepen.

De eigenaren van schepen die een andere vlag dan de Belgische voeren beschikken voor die schepen over een verzekering wanneer die schepen een onder de Belgische rechtsbevoegdheid vallende haven binnenvaren.

De in het eerste en tweede lid bedoelde verzekering dekt maritieme vorderingen waarvoor op grond van het Verdrag van 1996 een bovengrens geldt. Het bedrag van de verzekering voor elk schip per incident is gelijk aan het toepasselijke maximumbedrag voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het Verdrag van 1996.

Art. 6

Elke inspectie van een schip in een haven die onder de Belgische rechtsbevoegdheid valt, overeenkomstig de bepalingen inzake havenstaatcontrole in uitvoering van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, houdt mede in dat wordt nagegaan of een verzekeringsbewijs als bedoeld in artikel 7 aan boord wordt meegevoerd.

Indien het in artikel 7 bedoelde verzekeringsbewijs niet aan boord wordt meegevoerd en onverminderd de bepalingen inzake havenstaatcontrole in uitvoering van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen die in de aanhouding van schepen voorzien als het om de veiligheid of de vrijwaring van het mariene milieu

sont en jeu, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent prononcer à l'égard du navire une décision d'expulsion qui est notifiée à la Commission européenne, aux autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen et à l'État du pavillon concerné. Lorsque cette décision d'expulsion ou une décision d'expulsion par un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen conformément à l'article 5, paragraphe (2) de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes a été émise, l'accès de ce navire aux ports belges est refusé jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat visé à l'article 7.

Si une décision d'expulsion est prononcée, le service chargé du contrôle de la navigation dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé, un appel peut être introduit contre les décisions visées au présent article. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Art. 7

L'existence de l'assurance visée à l'article 5 est attestée par un ou plusieurs certificats délivrés par son fournisseur et présents à bord du navire.

Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants:

1° nom du navire, numéro OMI d'identification du navire et port d'immatriculation;

2° nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;

3° type et durée de l'assurance;

4° nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.

gaat, kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn een verwijderingsbevel tegen het schip uitvaardigen, waarvan de Europese Commissie, de andere lidstaten van de Europese Unie en van de Europese Economische Ruimte en de betrokken vlaggenstaat in kennis worden gesteld. Het uitvaardigen van een dergelijk verwijderingsbevel of van een verwijderingsbevel door een andere lidstaat van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte overeenkomstig artikel 5, lid (2) van richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen, heeft tot gevolg dat het schip niet wordt toegelaten tot de Belgische havens totdat de scheepseigenaar het in artikel 7 bedoelde verzekeringsbewijs voorlegt.

Als er een verwijderingsbevel uitgevaardigd wordt, stelt de met de scheepvaartcontrole belaste dienst een met redenen omkleed proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing wordt toegezonden aan de kapitein of aan de eigenaar van het schip.

Binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal kan hoger beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het hoger beroep wordt ingesteld door de kapitein of de eigenaar van het schip door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het hoger beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 7

Het bestaan van de in artikel 5 bedoelde verzekering wordt aangetoond met één of meer door de verstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen die zich aan boord van het schip bevinden.

De door de verzekeringsverstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie:

1° de naam van het schip, het IMO identificatienummer van het schip en de haven van registratie;

2° de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;

3° type en looptijd van de verzekering;

4° de naam en het adres van de hoofdvestiging van de verstrekker van de verzekering en, in voorkomend geval, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten.

Si la langue utilisée dans les certificats n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte du certificat comporte une traduction dans l'une de ces langues.

Nonobstant la disposition de l'alinéa 1^{er}, la preuve de l'efficacité de l'assurance ou l'équivalence des conditions de couverture, visées à l'article 4, 2^o, est à charge du propriétaire du navire. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent demander toute information y relative.

Art. 8

La violation des prescriptions de l'article 5 ou de la décision d'expulsion visée à l'article 6 est punie d'une amende de 5 000 euros à 1 000 000 euros.

Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont d'application pour les infractions prévues par cette loi.

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ainsi que la police fédérale chargée de la police des eaux, sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi.

Si la police fédérale chargée de la police des eaux constate des violations dans le cadre de la présente loi, le service chargé du contrôle de la navigation est informé sans délai de celles-ci et prend les mesures adéquates.

Art. 9

La surveillance des navires en vue d'assurer le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution est exercée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, et pour les navires battant pavillon belge également par les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger.

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit d'arrêter tout navire qui n'est pas muni des certificats valables prescrits par la présente loi ou pour lequel la preuve visée par l'article 7, alinéa 4 n'est pas suffisamment établie ou qui n'est pas assuré conformément à l'article 5, ou de lui refuser l'accès à un port belge. Sauf dans des cas urgents les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet n'exercent le droit, prévu au présent alinéa,

Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, bevat de tekst een vertaling in een van deze talen.

Ongeacht de bepaling van het eerste lid rust de bewijslast van de doeltreffendheid van de verzekering of de soortgelijkheid van de dekkingsvoorwaarden, bedoeld in artikel 4, 2^o op de scheepseigenaar. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn kunnen alle bijkomende inlichtingen in verband daarmee opvragen.

Art. 8

De overtreding van de voorschriften van artikel 5 of van het verwijderingsbevel bedoeld door artikel 6 wordt gestraft met geldboete van 5 000 euro tot 1 000 000 euro.

Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de bij deze wet bepaalde inbreuken.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie zijn de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn alsmede de federale politie belast met de politie te water, gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet op te sporen en vast te stellen.

Indien de federale politie belast met de politie te water in het raam van deze wet inbreuken vaststelt, wordt hiervan onverwijld de met de scheepvaartcontrole belaste dienst ingelicht die tot het nemen van de gepaste maatregelen overgaat.

Art. 9

Het toezicht op de schepen met het oog op de naleving van deze wet en van de uitvoeringsbesluiten ervan wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en voor schepen die de Belgische vlag voeren ook door de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, hebben het recht elk schip dat niet in het bezit is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten of waarvoor niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 7, vierde lid of dat niet verzekerd is overeenkomstig artikel 5 op te houden of het de toegang tot een Belgische haven te weigeren. Behoudens in dringende gevallen oefenen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe

à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire bat le pavillon. Dans des cas urgents cette information est transmise sans délai après que les mesures ont été prises. Le navire est libéré aussitôt que le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

À 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 présente loi ou si la preuve visée par l'article 7, alinéa 4 n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 5. L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

Si une autorisation de départ est refusée ou si un navire est retenu ou s'est vu refuser l'accès à un port belge, le service chargé du contrôle de la navigation ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un appel peut être introduit contre les décisions visées au présent article. L'appel est introduit par le capitaine ou propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

Bruxelles, le 15 décembre 2011

*Le président de la Chambre
des représentants,*

André FLAHAUT

*La greffière de la Chambre
des représentants,*

Emma DE PRINS

aangesteld zijn, het in dit lid bedoeld recht ten aanzien van vreemde schepen eerst uit nadat de consul van het land waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen. Het schip wordt vrijgelaten zodra het schip in het bezit is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ter voldoening van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een schip onder Belgische vlag te verbieden indien het schip niet in het bezit is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten of indien niet voldoende het bewijs is geleverd bedoeld in artikel 7, vierde lid of indien het schip niet verzekerd is overeenkomstig artikel 5. Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip in het bezit is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ter voldoening van de Belgische consulaire ambtenaar.

Indien een toelating tot afvaart wordt geweigerd of een schip wordt opgehouden of de toegang tot een Belgische haven wordt geweigerd, maakt de met de scheepvaartcontrole belaste dienst of, in voorkomend geval, de Belgische consulaire ambtenaar, een met redenen omkleed proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uur na de beslissing wordt toegezonden aan de kapitein of de eigenaar van het schip.

Binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift van het met redenen omkleed proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan hoger beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het hoger beroep wordt ingesteld door de kapitein of eigenaar van het schip door middel van een verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het hoger beroep heeft geen opschortende kracht.

Brussel, 15 december 2011

*De voorzitter van de Kamer
van volksvertegenwoordigers,*

*De griffier van de Kamer
van volksvertegenwoordigers,*