

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 octobre 2011

PROJET DE LOI

en matière de responsabilité
des transporteurs de passagers par mer
en cas d'accident concernant des matières
visées à l'article 78 de la Constitution (*)

PROJET DE LOI

en matière de responsabilité
des transporteurs de passagers par mer
en cas d'accident concernant des matières
visées à l'article 77 de la Constitution (**)

Pages

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet	11
4. Avis du Conseil d'État.....	16
5. Projet de loi.....	19
6. Annexe.....	28

(*) LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 80 DE LA CONSTITUTION.

(**) LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT
À L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 oktober 2011

WETSONTWERP

inzake de aansprakelijkheid van vervoerders
van passagiers over zee bij ongevallen
betreffende aangelegenheden als bedoeld
door artikel 78 van de Grondwet (*)

WETSONTWERP

inzake de aansprakelijkheid van vervoerders
van passagiers over zee bij ongevallen
betreffende aangelegenheden als bedoeld
door artikel 77 van de Grondwet (**)

Blz.

INHOUD

1. Samenvatting.....	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp	11
4. Advies van de Raad van State	16
5. Wetsontwerp.....	19
6. Bijlage.....	28

(*) DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING
GEVRAAGD OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.

(**) DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING
GEVRAAGD OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.

3020

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 25 octobre 2011.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 16 novembre 2011.

De regering heeft dit wetsontwerp op 25 oktober 2011 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 16 november 2011 door de Kamer ontvangen.

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:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail: publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

RÉSUMÉ

Le projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution et le projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution visent l'exécution de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et du 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.

Le projet susmentionné en premier comprend également délégation au Roi d'adopter des dispositions complémentaires.

SAMENVATTING

Het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende de aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet en het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet beogen de uitvoering van het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee en van Verordening (EG) 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Het eerst vermelde ontwerp bevat tevens delegatie aan de Koning om aanvullende bepalingen te nemen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Les objectifs des présents projets

Les présents projets visent l'exécution du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (dénommé "Protocole d'Athènes de 2002" ci-après), et du Règlement (CE) N° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident. Le Règlement (CE) N° 392/2009 vise l'intégration des dispositions pertinentes du Protocole d'Athènes de 2002 et des "Réserves et directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes de 2002" dans le droit communautaire.

En vertu de l'article 15, paragraphes 1 et 3, du Protocole d'Athènes de 2002, les articles 1 à 22 de la Convention d'Athènes de 1974, tels que modifiés par le Protocole d'Athènes de 2002 et les clauses finales de ce dernier constituent ensemble un nouvel instrument de droit dénommé la "Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages" (nommée "Convention d'Athènes de 2002" ci-après).

Vu les règles constitutionnelles en matière de compétences des Chambres et de dépôt des projets de loi, l'assentiment des Chambres fédérales au Protocole d'Athènes de 2002 a été repris dans un projet séparé. Cette séparation est aussi nécessaire parce que le Règlement (CE) N° 392/2009 doit être exécuté à partir de la date de son applicabilité, même sans que la Belgique a adhéré au Protocole d'Athènes de 2002. Cette adhésion dépend d'ailleurs de l'approbation préalable du Protocole d'Athènes de 2002 par l'Union européenne. Plus d'informations sur ce point sont données dans l'exposé des motifs du projet de loi concerné.

2. Impact budgétaire

La délivrance par l'autorité des certificats prévus par la Convention d'Athènes de 2002 ou le Règlement (CE) N° 392/2009 aux navires aura un impact budgétaire qui sera pris en compte à l'occasion de l'adoption de l'arrêté royal y relatif que le Roi pourra adopter en vertu du présent projet de loi en matière de la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Het doel van de voorliggende ontwerpen

De voorliggende ontwerpen beogen de uitvoering van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee (hierna "Protocol van Athene van 2002" genoemd) en van Verordening (EG) Nr. 392/2009 van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen. Verordening (EG) Nr. 392/2009 strekt tot de opnemings van de relevante bepalingen van het Protocol van Athene van 2002 en van "Voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene van 2002" in het Gemeenschapsrecht.

Krachtens artikel 15, leden 1 en 3, van het Protocol van Athene van 2002 vormen de artikelen 1 tot en met 22 van het Verdrag van Athene van 1974, als herzien bij het desbetreffende Protocol van 2002, samen met de slotbepalingen van dat laatste een nieuw rechtsinstrument dat het "Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee" wordt genoemd (hierna "Verdrag van Athene van 2002" genoemd).

De instemming van de Federale Kamers met het Protocol van Athene van 2002 werd omwille van de grondwettelijke regels inzake de bevoegdheden van de Kamers en de indiening van de wetsontwerpen opgenomen in een apart wetsontwerp. Die splitsing is eveneens nodig omdat Verordening (EG) Nr. 392/2009 moet worden uitgevoerd vanaf de datum dat ze van toepassing wordt, zelfs zonder dat België is toegetreden tot het Protocol van Athene van 2002. Die toetreding is overigens afhankelijk van de voorafgaande goedkeuring door de Europese Unie van het Protocol van Athene van 2002. Meer informatie hierover wordt gegeven in de memorie van toelichting bij het desbetreffende wetsontwerp.

2. De budgettaire weerslag

De uitreiking door de overheid van de certificaten vereist door het Verdrag van Athene van 2002 of Verordening (EG) Nr. 392/2009 aan schepen zal een budgettaire weerslag hebben die in aanmerking zal worden genomen bij de aanneming van het daarop betrekking hebbende koninklijk besluit dat de Koning krachtens het voorliggende wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet kan aannemen.

3. Examen de l'avis du Conseil d'État

Les deux présents projets résultent de la séparation d'un seul avant-projet de loi relative à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, qui traitait uniquement des matières visées à l'article 78 de la Constitution mais qui a été complété, conformément à l'avis du Conseil d'État, avec une disposition modifiant la loi du 30 juin 1926 instituant un Conseil d'Enquête maritime qui concerne une matière visée à l'article 77 de la Constitution (voir l'examen de l'article 2 du projet de loi en matière de la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution au point 5 ci-après.)

Les présent projets ont également été adaptés aux autres remarques du Conseil d'État.

L'attention est attiré sur la remarque du Conseil d'État mentionnée à l'examen ci-après de l'article 5 du projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

4. Examen article par article du projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution

Article 1^{er}

L'article 1^{er} ne nécessite pas de commentaires.

Art. 2

L'article 2 ne nécessite pas de commentaires.

Art. 3

Cet article interdit l'exploitation de navires battant pavillon belge sans la délivrance des certificats d'assurance requis par la Convention d'Athènes de 2002. Cette disposition met à l'exécution l'article 4*bis*, paragraphe 12 de la Convention d'Athènes de 2002.

3. Bespreking van het Advies van de Raad van State

De twee voorliggende ontwerpen volgen uit de splitting van een enkel voorontwerp van wet betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen dat enkel aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet behandelde maar dat overeenkomstig het advies van de Raad van State aangevuld werd met een bepaling tot wijziging van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen Onderzoeksraad voor de Scheepvaart die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet (zie hierna de bespreking van artikel 2 van het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet in punt 5).

De voorliggende ontwerpen werden eveneens aangepast aan de andere opmerkingen van de Raad van State.

De aandacht wordt gevestigd op de opmerking van de Raad van State vermeld bij de hierna volgende bespreking van artikel 5 van het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet.

4. Artikelsgewijze bespreking van het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet

Article 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Art. 2

Artikel 2 behoeft geen commentaar.

Art. 3

Dit artikel verbiedt de exploitatie van schepen die de Belgische vlag voeren zonder dat de door het Verdrag van Athene van 2002 vereiste certificaten inzake verzekering zijn afgegeven. Deze bepaling geeft uitvoering aan artikel 4*bis*, paragraaf 12 van het Verdrag van Athene van 2002.

Il est également donné délégation au Roi de prendre des mesures complémentaires pour les voyages et navires qui ne tombent pas dans le champ d'application de la Convention d'Athènes de 2002.

Art. 4

Cet article fait en sorte que les navires battants le pavillon d'un autre État que la Belgique et qui font relâche dans un port belge, doivent respecter les exigences de la Convention d'Athènes de 2002 ou le Règlement (CE) N° 392/2009 par rapport à l'assurance. Cette disposition exécute l'article 4*bis*, paragraphe 13 de la Convention d'Athènes de 2002.

Art. 5

Cet article prescrit comment un navire doit pouvoir fournir les certificats d'assurance prescrits, lors d'une inspection. La deuxième partie de cet article fait application de l'article 4*bis*, paragraphe 14 de la Convention d'Athènes de 2002 qui prévoit qu'un État peut notifier au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale que le certificat d'assurance ne doit pas être à disposition à bord du navire lors d'une inspection d'un navire étranger dans ses ports, à condition qu'il est disponible dans un registre électronique de l'État du Pavillon.

Le Conseil d'État remarque que l'exemption prévue dans la deuxième partie de l'article 5 du présent projet suppose que la Belgique en tant qu'État du Port, ait fait la notification prescrite par l'article 4*bis*, paragraphe 14*initio* de la Convention d'Athènes de 2002 et que cette condition doit être remplie au plus tard à la date d'entrée en vigueur du projet. Il s'agit selon la Convention d'Athènes de 2002 d'une notification, à distinguer d'une déclaration dans le sens du droit des conventions. La Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports (nommée "DGTM" ci-après) est chargé du contrôle de l'État du Port des navires. Sur ces motifs il convient que la DGTM susmentionnée se garde que la notification en question au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale s'effectue, après la publication et avant l'entrée en vigueur du présent projet, par la voie habituelle pour les notifications en matière des modalités d'application des conventions de l'Organisation maritime internationale.

Tevens word delegatie verleend aan de Koning om aanvullende maatregelen te nemen met betrekking tot reizen en schepen die niet binnen het toepassingsgebied van het Verdrag van Athene van 2002 vallen.

Art. 4

Dit artikel zorgt ervoor dat schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische en die een Belgische haven aandoen moeten voldoen aan de vereisten van het Verdrag van Athene van 2002 of Verordening (EG) Nr. 392/2009 inzake verzekering. Deze bepaling geeft uitvoering aan artikel 4*bis*, paragraaf 13 van het Verdrag van Athene van 2002.

Art. 5

Dit artikel schrijft voor op welke wijze een schip de vereiste certificaten van verzekering moet kunnen overleggen bij een inspectie. Het tweede deel van dit artikel maakt toepassing van lid 14 van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 dat bepaalt dat een Staat aan de secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie kan mededelen dat het vereiste certificaat van verzekering niet aan boord van het schip moet zijn bij de inspectie van een vreemd schip in zijn havens, indien het beschikbaar is in een elektronisch register van de Vlaggenstaat.

De Raad van State merkt in zijn advies op dat de uitzondering vermeld in het tweede deel van artikel 5 van dit ontwerp veronderstelt dat België als Havenstaat de mededeling heeft gedaan, voorgeschreven door artikel 4*bis*, paragraaf 14*initio* van het Verdrag van Athene van 2002 en dat die voorwaarde moet vervuld zijn ten laatste op de datum van inwerkingtreding van het ontwerp. Het gaat volgens het Verdrag van Athene van 2002 om een mededeling, te onderscheiden van een verdragsrechtelijke verklaring. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer (hierna "DGMV" genoemd) is belast met de havenstaatcontrole van de schepen. Op die gronden is het dan ook aangewezen dat het voormelde DGMV erover waakt dat de mededeling in kwestie aan de Secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie gebeurt, na de bekendmaking en ten laatste op de datum van inwerkingtreding van dit ontwerp, volgens de gewoonlijke weg voor mededelingen inzake de toepassingsmodaliteiten van de verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie.

Art. 6

Cet article habilite le Roi à régler la délivrance des certificats visés par la Convention d'Athènes de 2002 ou le Règlement (CE) N° 392/2009. Cette disposition exécute partiellement l'article 4*bis*, paragraphe 7 de la Convention d'Athènes de 2002.

Art. 7

Cet article règle la fin de validité des certificats délivrés par l'autorité belge. Cette disposition exécute l'article 4*bis*, paragraphe 7 de la Convention d'Athènes de 2002.

Art. 8

Cet article règle la surveillance des navires conformément aux règles générales relatives à la surveillance des navires battant pavillon belge et des navires battant le pavillon d'un autre État que la Belgique et faisant relâche dans un port belge, notamment celles prévues par la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation. Cette surveillance est principalement effectuée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports (nommée "DGTM" ci-après).

En ce qui concerne le rôle des fonctionnaires consulaires belges dans la surveillance des navires belges à l'étranger, il est signalé que celui-ci est de caractère secondaire, exceptionnel et limité mais qu'il peut avoir un effet important. Vu le rôle principal de la DGTM dans la surveillance des navires belges, l'intervention des fonctionnaires consulaires belges sera seulement nécessaire dans des cas très rares, et normalement seulement à la demande de la DGTM. La pratique de surveillance des navires dans le cadre de la loi du 5 juin 1972 susmentionnée l'a déjà démontré. L'intervention des fonctionnaires consulaires belges est limitée à la prise d'une décision d'interdiction de départ d'un navire sur base du manque du certificat d'assurance requis, dont il est fait preuve dans un procès-verbal qui est notifié au capitaine ou au propriétaire du navire et qui ne nécessite plus d'actions ultérieures de la part du fonctionnaire consulaire belge autre que la levée de l'interdiction éventuelle. Il s'agit en plus dans le cas seulement de quelques navires à passagers de la marine marchande belge.

Malgré son caractère exceptionnel, l'interdiction de départ d'un navire belge à l'étranger joue un rôle

Art. 6

Dit artikel verleent delegatie aan de Koning om de uitgifte van de certificaten bedoeld door het Verdrag van Athene van 2002 of Verordening (EG) Nr. 392/2009 te regelen. Deze bepaling geeft mede uitvoering aan artikel 4*bis*, paragraaf 7 van het Verdrag van Athene van 2002.

Art. 7

Dit artikel regelt het einde van de geldigheid van de certificaten die door de Belgische overheid zijn uitgegeven. Deze bepaling geeft uitvoering aan artikel 4*bis*, paragraaf 7 van het Verdrag van Athene van 2002.

Art. 8

Dit artikel regelt het toezicht op de schepen volgens de algemene regels van het toezicht op schepen die de Belgische vlag voeren en op schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische en die een Belgische haven aandoen, meerbepaald de regels bepaald door de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. Dat toezicht wordt in hoofdzaak uitgevoerd door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer (hierna "DGMV" genoemd).

Wat betreft de rol van de Belgische consulaire ambtenaren bij het toezicht van de Belgische schepen in het buitenland, word er de aandacht op gevestigd dat die van aanvullende, uitzonderlijke en beperkte aard is maar wel een belangrijk effect kan hebben. Gezien de hoofdrol van het DGMV bij het toezicht op de Belgische schepen, is de tussenkomst van de Belgische consulaire ambtenaren enkel vereist in zeer zeldzame gevallen en normalerwijze enkel op verzoek van het DGMV. De praktijk van het toezicht op de schepen in het raam van de voormelde wet van 5 juni 1972 heeft dat reeds aangetoond. De tussenkomst van de Belgische consulaire ambtenaren is beperkt tot het nemen van een beslissing houdende verbod van afvaart van een schip op grond van het ontbreken van een certificaat van verzekering, waarvan bewijs wordt geleverd in een proces-verbaal dat wordt betekend aan de kapitein of de eigenaar van het schip en zij vereist geen verdere acties van de Belgische consulaire ambtenaar tenzij eventueel het opheffen van het verbod tot afvaart. Het gaat bovendien in casu om slechts enkele passagiersschepen van de Belgische koopvaardijvloot.

Ondanks zijn uitzonderlijke aard vervult het verbod van afvaart van een Belgisch schip in het buitenland

important dans la politique de la DGTM pour préserver le bon score du pavillon belge dans les tableaux d'évaluation des différents pavillons, tenus dans les différents régimes de coopération internationale entre autorités de contrôle d'État du port. Les scores dans ces tableaux influencent la position concurrentielle de la flotte belge vis-à-vis des affréteurs. Une interdiction de départ d'un navire belge à l'étranger par l'autorité belge au moment approprié peut dans certains cas prévenir une arrestation formelle d'un navire belge par l'autorité du port étranger et un score négatif pour le pavillon belge dans ces tableaux précités. Surtout dans ces circonstances, avec une fréquence très rare mais avec un effet très important, l'intervention d'un fonctionnaire consulaire en poste, en concertation avec la DGTM peut être souhaitable.

Art. 9

Cet article instaure des sanctions pénales en cas d'infractions. Les montants des amendes sont comparables à celles prévues par rapport aux autres conventions de l'Organisation maritime internationale qui imposent des certificats d'assurance. Il est remarqué que la mesure la plus pratique et effective est l'arrêt du navire, conformément à l'article 8 du présent projet.

Art. 10

Conformément à la possibilité offerte par l'article 7, paragraphe 2 de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, l'article 5 de l'arrêté royal du 27 novembre 1989, a fixé une limite de responsabilité plus élevée en cas de décès ou lésion corporelle d'un passager, pour les transporteurs qui sont des ressortissants belges. La disposition concernée de l'article 7, paragraphe 2 de la Convention d'Athènes de 1974 a été remplacée par le Protocole d'Athènes de 2002 par une disposition plus générale permettant d'adopter des mesures de législation nationale spécifiques sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite par la Convention d'Athènes de 2002. Comme la limitation de la responsabilité dans l'article 5 de l'arrêté royal du 27 novembre 1989 susmentionné est inférieure à la nouvelle limitation de la responsabilité fixée par la Convention d'Athènes de 2002, il convient donc d'abroger cette disposition. Il n'y a pas de motif en ce moment pour appliquer l'article 7, paragraphe 2 de la Convention d'Athènes de 2002.

een belangrijke rol in het beleid van het DGMV, om de goede score te behouden van de Belgische vlag in de evaluatietabellen van de verschillende vlaggen, bijhouden in de verschillende regimes van internationale samenwerking tussen havenstaatcontrole autoriteiten. De score in die tabellen beïnvloedt de concurrentiepositie van de Belgisch vloot ten aanzien van de bevrachters. Een verbod tot afvaart van een Belgisch schip in het buitenland, op het gepaste ogenblik, kan in sommige gevallen een formele aanhouding van het schip door de autoriteiten van de vreemde haven en een negatieve score voor de Belgische vlag in de voormelde tabellen vermijden. Vooral in die omstandigheden, met een zeer uitzonderlijke frequentie maar met een zeer belangrijk effect, kan de tussenkomst van een consulaire ambtenaar op post, in overleg met het DGMV gewenst zijn.

Art. 9

Dit artikel stelt strafrechtelijke sancties in voor inbreuken. De bedragen van de geldboetes stemmen overeen met diegene die zijn ingesteld met betrekking tot andere verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie die certificaten van verzekering opleggen. Hierbij wordt opgemerkt dat de meest praktische en effectieve maatregel de aanhouding van het schip is in overeenstemming met artikel 8 van het voorliggende ontwerp.

Art. 10

Overeenkomstig de mogelijkheid geboden in artikel 7, paragraaf 2 van het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, heeft artikel 5 van het koninklijk besluit van 27 november 1989 een hogere aansprakelijkheidsgrens vastgesteld voor overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, in hoofde van de vervoerders die Belgische staatsonderdaan zijn. De betrokken bepaling in artikel 7, paragraaf 2 van het Verdrag van Athene van 1974 is door het Protocol van Athene van 2002 vervangen door een meer algemene bepaling die toelaat om specifieke bepalingen van nationaal recht aan te nemen mits de nationale aansprakelijkheidsgrens niet lager is dan die welke door het Verdrag van Athene van 2002 is voorgeschreven. Vermits de beperking van de aansprakelijkheid in het voormelde artikel 5 van het koninklijk besluit van 27 november 1989 lager is dan de nieuwe aansprakelijkheidsbeperking voorgeschreven door het Protocol van Athene van 2002 dient die bepaling te worden opgeheven. Er is op dit ogenblik geen motief voor de toepassing van artikel 7, lid 2 van het Verdrag van Athene van 2002.

Art. 11

Cet article fait concorder la date d'entrée en vigueur de la présente loi à la date d'entrée en vigueur de l'adhésion de la Belgique au Protocole d'Athènes de 2002 et à la date d'application du Règlement (CE) N° 392/2009 susmentionné. Le deuxième alinéa traite le cas où le Règlement (CE) N° 392/2009 entretrait en vigueur alors que le Protocole d'Athènes de 2002 n'est pas encore entré en vigueur. La Commission européenne a fait part dans sa lettre du 10 novembre 2009 de son point de vue qui est le suivant: les dispositions pertinentes de la Convention d'Athènes de 2002 dans ce cas seront d'application entre les États membres de l'Union européenne et plus particulièrement celles de l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002 qui concernent les certificats. Dans ce cas les mots "État partie" doivent être compris comme "État membre de l'Union européenne".

5. Examen article par article du projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution

Article 1^{er}

L'article 1^{er} ne nécessite pas de commentaires.

Art. 2

Cet article affirme la compétence du Conseil d'Enquête maritime pour connaître des appels visés à l'article 8, alinéa 5 du projet de loi en matière de la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution. Cette disposition rend clairement applicables à ces appels, les règles de procédure figurant aux articles 21 à 46 de la loi du 30 juillet 1926 précitée.

Art. 11

Dit artikel stemt de inwerkingtreding van de voorliggende wet af op de inwerkingtreding van de toetreding van België tot het Protocol van Athene van 2002 en op de datum van toepassing van de bovenvermelde Verordening (EG) Nr. 392/2009. Het tweede lid vangt het geval op waarin Verordening (EG) Nr. 392/2009 zou in werking treden terwijl het Protocol van Athene van 2002 nog niet in werking is getreden. De Europese Commissie heeft met een brief van 10 november 2009 haar standpunt meegedeeld dat in zulk geval de relevante bepalingen van het Verdrag van Athene van 2002 van toepassing zullen zijn tussen de Lidstaten van de Europese Unie, in het bijzonder ook de bepalingen met betrekking tot de certificaten in artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 en dat de woorden "Staat die Partij is" moeten verstaan worden als "Lidstaat van de Europese Unie".

5. Artikelsgewijze bespreking van het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Art. 2

Dit artikel bevestigt de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart om kennis te nemen van de beroepen tegen de beslissingen bedoeld in artikel 8, vijfde lid van het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende de aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet. Deze bepaling maakt de procedureregels voorkomend in de artikels 21 tot 46 van de voormelde wet van 30 juli 1926 duidelijk toepasselijk op die beroepen.

Art. 3

Cet article fait accorder la date d'entrée en vigueur avec celle du projet de loi en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

Le premier ministre,

Yves LETERME

Le ministre des Finances,

Didier REYNERS

Le ministre des Affaires étrangères,

Steven VANACKERE

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

La ministre de l'Intérieur,

Annemie TURTELBOOM

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPE

Art. 3

Dit artikel stemt de datum van inwerkingtreding af op die van het wetsontwerp inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet.

De eerste minister,

Yves LETERME

De minister van Financiën,

Didier REYNERS

De minister van Buitenlandse Zaken,

Steven VANACKERE

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De minister van Binnenlandse Zaken,

Annemie TURTELBOOM

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPE

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi relative à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

Article 1^{er}

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

Art. 2

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

1° "Convention PAL de 2002" la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dans le sens de l'article 15, paragraphe 3, du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

2° "Règlement (CE) N° 392/2009" 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.

3° "navire" uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

4° "l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet", l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 3

Il n'est autorisé à aucun moment d'exploiter un navire soumis aux dispositions de l'article 4*bis* de la Convention PAL de 2002 et battant pavillon belge si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable délivré en vertu des paragraphes 2 ou 15 de l'article 4*bis* de la Convention PAL.

Le Roi peut rendre les dispositions de la Convention PAL de 2002 et de la présente loi applicable, éventuellement sous une forme adaptée, à toutes les catégories de transport de passagers par mer qui ne font pas partie du champ d'application de la Convention PAL de 2002 et il peut adopter toutes les mesures utiles y relatives.

Le Roi peut prendre les mesures visées par l'article 2, deuxième alinéa et l'article 11 du Règlement (CE) N° 392/2009 et toutes les mesures utiles y relatives.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen

Artikel 1

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

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet betekent:

1° "PAL-Verdrag van 2002" het Verdrag van Athene van 2002 betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, in de zin van artikel 15, lid 3, van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee.

2° "Verordening (EG) Nr. 392/2009" 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

3° "schip" uitsluitend een zeegaand vaartuig, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

4° "de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn" de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die daartoe aangesteld zijn.

Art. 3

Het is verboden een schip waarop de bepalingen van artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag van 2002 van toepassing zijn en dat vaart onder de Belgische vlag, op enig tijdstip te exploiteren, tenzij een geldig certificaat is afgegeven in overeenstemming met de leden 2 of 15 van artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag.

De Koning kan de bepalingen van het PAL-Verdrag van 2002 en deze wet geheel of gedeeltelijk van toepassing maken, eventueel in een aangepaste vorm, op alle of sommige categorieën van vervoer van passagiers over zee die niet onder het toepassingsgebied van het PAL-Verdrag van 2002 vallen en alle daarmee verband houdende dienstige maatregelen aannemen.

De Koning kan de maatregelen nemen bedoeld in artikel 2, tweede lid en artikel 11 van Verordening (EG) Nr. 392/2009 en alle daarmee verband houdende dienstige maatregelen

Art. 4

Sous réserve des dispositions de l'article 4*bis* de la Convention PAL de 2002, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article 4*bis* de la Convention PAL de 2002, doit couvrir tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, lorsqu'il touche ou quitte un port du territoire belge, dans la mesure où la Convention PAL de 2002 est applicable.

À titre de preuve, le navire dispose d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article 4*bis* de la Convention PAL de 2002.

Art. 5

Les certificats prescrits par la Convention PAL de 2002 ou par le Règlement (CE) N° 392/2009 se trouvent à bord du navire et y sont présentés à l'autorité compétente pour la surveillance, sauf si le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une déclaration en conformité avec le paragraphe 14 de l'article 4*bis* de la Convention PAL et si l'existence du certificat délivré par cet État est démontrée par un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.

Art. 6

Sous réserve des dispositions de l'article 4*bis* de la Convention PAL de 2002, le Roi peut fixer les conditions pour la délivrance des certificats prescrits par la Convention PAL de 2002 ou le Règlement (CE) N° 392/2009, ainsi que toutes les règles relatives à la délivrance et la validité des certificats.

Une rétribution est due pour la délivrance des certificats visés par l'alinéa précédent, des copies de ces certificats, des copies des attestations des assureurs ou d'autres personnes dont émane la garantie financière y relatives, et des attestations négatives, dont les montants sont fixés par le Roi.

Art. 7

§ 1^{er}. Les certificats visés à l'article 6 cessent d'office d'être valables,

1° lorsque une modification se manifeste dans les données mentionnées dans le certificat par rapport au navire, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière;

2° lorsque pour une raison quelconque, l'assurance ou garantie financière cesse d'être valable;

Art. 4

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag van 2002 moet er met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren en dat een haven op het Belgische grondgebied aandoet of deze verlaat, in de in lid 1 van artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag van 2002 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht zijn, voor zover het PAL-Verdrag van 2002 van toepassing is.

Het schip beschikt ten bewijze daarvan over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag van 2002.

Art. 5

De bij het PAL-Verdrag van 2002 of Verordening (EG) Nr. 392/2009 voorgeschreven certificaten bevinden zich aan boord van het schip en worden daar worden aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, behalve indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met lid 14 van artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag en het bestaan van het certificaat dat door die Staat is afgegeven, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat voor de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan geraadpleegd worden.

Art. 6

De Koning kan onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag van 2002 de voorwaarden voor de uitgifte van de in het PAL-Verdrag van 2002 of Verordening (EG) Nr. 392/2009 voorgeschreven certificaten vaststellen alsmede alle regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.

Voor de uitgifte van de certificaten bedoeld in het vorige lid, de afschriften van die certificaten, de afschriften van de daarop betrekking hebbende attesten van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt en voor de negatieve getuigschriften is een retributie verschuldigd waarvan de bedragen worden vastgesteld door de Koning.

Art. 7

§ 1. De in artikel 6 bedoelde certificaten vervallen van rechtswege,

1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde gegevens over het schip, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt;

2° wanneer uit welke oorzaak ook de verzekering of andere financiële zekerheid is vervallen;

3° lorsque le navire change de pavillon;

4° lorsque l'assureur ou autre personne dont émane la garantie n'est plus autorisé à exercer ces activités.

§ 2. Dans un tel cas le propriétaire mentionné sur le certificat doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui a délivré le certificat.

Art. 8

La surveillance des navires afin d'assurer l'application de la Convention PAL de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi et ses arrêtés d'exécution est exercée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, et par rapport aux 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 convention PAL de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ou de lui refuser l'accès à un port belge ou aux eaux territoriales belges. 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, 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 faite 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 convention PAL de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution, 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 convention PAL, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution. L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

En cas de refus d'une autorisation de départ ou lorsqu'un navire a été retenu ou refusé l'accès à un port belge ou aux eaux territoriales belges, 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 quatorze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un recours peut être introduit contre les décisions visées au

3° wanneer het schip van vlag verandert;

4° wanneer de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.

§ 2. In een dergelijk geval dient de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terug te sturen aan de overheid die het certificaat heeft uitgegeven.

Art. 8

Het toezicht op de schepen met het oog op de naleving van het PAL-Verdrag van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en met betrekking tot 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 voorzien is van de bij het PAL-Verdrag van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten op te houden of het de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren te weigeren. Behoudens in dringende gevallen oefenen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe 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 voorzien is van de bij het PAL-Verdrag van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten ten genoegen 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 voorzien is van de bij het PAL-Verdrag van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten. Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip voorzien is van de voorgeschreven geldige certificaten ten genoegen van de Belgische consulaire ambtenaar.

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

Binnen veertien dagen na de ontvangst van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan er beroep worden ingesteld tegen de beslissingen be-

présent article. Le recours 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. Le recours n'est pas suspensif.

Art. 9

Celui qui exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention PAL de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ne soient à bord ou disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 5, est puni d'une amende de 5 000 à 1 000 000 euros.

Celui qui exploite un navire sans assurance ou autre garantie financière prescrite par la Convention PAL de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution est puni de la même amende.

Par rapport aux navires battant pavillon belge, les alinéas 1^{er} et 2 sont d'application quel que soit le lieu où l'infraction est commise.

Par rapport aux navires battant un autre pavillon que le pavillon belge, les alinéas 1^{er} et 2 sont d'application sur les navires qui touchent ou quittent un port du territoire belge.

Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal sont d'application pour les infractions prévues par la présente 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 et ses arrêtés d'exécution.

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 adaptées.

Art. 10

L'article 5 de l'arrêté royal du 27 novembre 1989 relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, est abrogé.

Art. 11

La présente loi entre en vigueur à la première des dates suivantes:

doeld in dit artikel. Het 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 beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 9

Hij die een schip exploiteert, zonder dat alle door het PAL-Verdrag van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 5 in een elektronisch register beschikbaar zijn wordt gestraft met een geldboete van 5 000 tot 1 000 000 euro.

Met dezelfde geldboete wordt gestraft, hij die een schip exploiteert, zonder de door het PAL-Verdrag van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven verzekering of financiële zekerheid.

Met betrekking tot schepen die de Belgische vlag voeren zijn het eerste en tweede lid van toepassing ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd.

Met betrekking tot schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische zijn het eerste en tweede lid van toepassing op de schepen die een haven op het Belgische grondgebied binnenlopen of verlaten.

Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek zijn van toepassing op de inbreuken bij deze wet voorzien.

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 en haar uitvoeringsbesluiten 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, dan wordt hiervan onverwijld de met de scheepvaartcontrole belaste dienst ingelicht die tot het nemen van de gepaste maatregelen overgaat.

Art. 10

Artikel 5 van het koninklijk besluit van 27 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart, gewijzigd door het koninklijk besluit van 20 juli 2000, wordt opgeheven.

Art. 11

Deze wet treedt in werking op de vroegste van de volgende data:

— la date de l'entrée en vigueur de l'adhésion de la Belgique au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages;

— la date d'entrée en vigueur du Règlement (CE) N° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Tant que le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ne sera pas entré en vigueur, il y a lieu pour l'application de la présente loi et ses arrêtés d'exécution, de comprendre les mots "État Partie" dans l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, comme "État membre de L'Union européenne".

— de datum van inwerkingtreding van de toetreding van België tot het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee;

— de datum van toepassing van Verordening (EG) Nr. 392/2009 van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Zolang het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee niet in werking is getreden moeten voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, de woorden "Staat die partij is" in artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee worden verstaan als "Lidstaat van de Europese Unie".

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 49.516/4
DU 11 MAI 2011

Le Conseil d'État, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 12 avril 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "relative à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident", a donné l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

Arrêté de présentation

Ainsi qu'il ressort des informations fournies par le délégué du ministre, il convient de mentionner également, parmi les ministres proposant l'avant-projet, le ministre des Finances et la ministre de l'Intérieur, qui sont également signataires de l'avant-projet. Certaines des dispositions projetées relèvent en effet de la compétence de ces deux ministres¹.

La mention de la ministre de l'Intérieur sera également ajoutée dans la formule de présentation du dispositif².

Observations particulières

Article 1^{er}

Il est renvoyé à l'observation 2 formulée sous l'article 8.

¹ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 41.

² *Ibid.*, recommandations n°s 226 et suivantes et formule F 4-1-10-1.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 49.516/4
VAN 11 MEI 2011

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 12 april 2011 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen", heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

Indieningsbesluit

Zoals blijkt uit de informatie verstrekt door de gemachtigde van de minister behoren ook de minister van Financiën en de minister van Binnenlandse Zaken, die medeondertekenaars zijn van het voorontwerp, vermeld te worden bij de ministers die het voorontwerp voordragen. Een aantal ontworpen bepalingen behoren immers tot de bevoegdheid van die twee ministers¹.

De vermelding van de minister van Binnenlandse Zaken moet ook worden toegevoegd aan het indieningsformulier van het dispositief².

Bijzondere opmerkingen

Artikel 1

Verwezen wordt naar opmerking 2 bij artikel 8.

¹ Beginselen van de wetgevingstechniek - *Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling nr. 41.

² *Ibid.*, aanbeveling nr. 226 e.v. en formule F 4-1-10-1.

Art. 2

1. Afin d'assurer une uniformité terminologique dans l'ensemble de la matière³, il y aurait lieu de viser à l'article 2, 1°, "la Convention d'Athènes de 2002".

Cette observation vaut pour l'ensemble de l'avant-projet.

2. Le pouvoir de régler l'organisation des services publics fédéraux étant une compétence exclusive du Roi en vertu des articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, il n'appartient pas au législateur de s'immiscer dans l'organisation des services de l'administration générale⁴.

L'article 2, 4°, de l'avant-projet sera par conséquent revu.

Art. 5

L'exception prévue dans la deuxième partie de l'article 5 de l'avant-projet ("sauf si le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une déclaration ...") suppose que la Belgique, en tant qu'État du port, ait fait, quant à elle, la notification prescrite par l'article 4*bis*, paragraphe 14*initio*, de la Convention d'Athènes de 2002. Cette condition doit être remplie au plus tard à la date d'entrée en vigueur de l'avant-projet.

Art. 8

1. Ainsi qu'en a convenu le délégué du ministre, il est souhaitable d'harmoniser la terminologie de l'article 8, alinéa 5, de l'avant-projet, avec celle de l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, en remplaçant chaque fois, dans l'article 8, alinéa 5, de l'avant-projet, le mot "recours" par le mot "appel".

2. Le délégué du ministre a également convenu de la nécessité de compléter la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime par un article affirmant la compétence du conseil d'enquête maritime pour connaître des recours (appels) visés à l'article 8, alinéa 5, de l'avant-projet⁵. L'insertion d'une telle disposition dans la loi du 30 juillet 1926 précitée, aura notamment pour conséquence de rendre clairement applicables aux recours visés à l'article 8, alinéa 5, de l'avant-projet, les règles de procédure figurant aux articles 21 à 46 de la loi du 30 juillet 1926, précitée.

³ Voir notamment à cet égard les lignes directrices de l'OMI pour l'application de cette convention auquel se réfère l'article 1°, paragraphe 1, b), du 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.

⁴ Voir en ce sens p. ex. l'avis 37 904/4, donné le 22 décembre 2004, sur une proposition de loi "visant à créer un SPF Migrations, à supprimer l'Office des étrangers et à transférer les missions de politique des étrangers et d'asile du SPF Intérieur au SPF Migrations".

⁵ Comparer avec l'article 9 de la loi du 30 juillet 1926, précitée.

Art. 2

1. Ter wille van een eenvormige terminologie voor de hele materie³ behoort in artikel 2, 1°, verwezen te worden naar het "Verdrag van Athene van 2002".

Die opmerking geldt voor het hele voorontwerp.

2. Aangezien de bevoegdheid om de organisatie van de federale overheidsdiensten te regelen krachtens de artikelen 37 en 107, tweede lid, van de Grondwet, uitsluitend in handen ligt van de Koning, staat het niet aan de wetgever zich te mengen in de organisatie van de diensten van algemeen bestuur⁴.

Artikel 2, 4°, moet bijgevolg worden herzien.

Art. 5

De uitzondering waarin is voorzien in het tweede deel van artikel 5 van het voorontwerp ("behalve indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd ...") onderstelt dat België zijnerzijds, als havenstaat, de mededeling voorgeschreven in artikel 4*bis*, lid 14*initio*, van het Verdrag van Athene van 2002 heeft gedaan. Die voorwaarde moet uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van het voorontwerp vervuld zijn.

Art. 8

1. De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat het wenselijk is in de Franse tekst de terminologie van artikel 8, vijfde lid, van het voorontwerp af te stemmen op die van artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, door in artikel 8, vijfde lid, van het voorontwerp het woord "*recours*" telkens te vervangen door het woord "*appel*".

2. De gemachtigde van de minister is het er ook mee eens dat de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart aangevuld moet worden met een artikel waarin bevestigd wordt dat de onderzoeksraad voor de scheepvaart bevoegd is om kennis te nemen van de beroepen genoemd in artikel 8, vijfde lid, van het voorontwerp⁵. De invoeging van zulk een bepaling in de voornoemde wet van 30 juli 1926 zal onder meer tot gevolg hebben dat de procedureregels genoemd in de artikelen 21 tot 46 van de voornoemde wet van 30 juli 1926 duidelijk van toepassing zijn op de beroepen genoemd in artikel 8, vijfde lid, van het voorontwerp.

³ Zie wat dat betreft inzonderheid de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van dat verdrag, waarnaar verwezen wordt in artikel 1, lid 1, b), van EG-verordening 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

⁴ Zie in die zin bv. Advies 37 904/4, op 22 december 2004 verstrekt over een voorstel van wet tot oprichting van een FOD Migratie, tot afschaffing van de Dienst Vreemdelingenzaken en tot overheveling van de taken inzake het vreemdelingen- en het asielbeleid van de FOD Binnenlandse Zaken naar de FOD Migratie.

⁵ Vergelijk met artikel 9 van de voornoemde wet van 30 juli 1926.

S'agissant d'une question touchant à la compétence de la juridiction administrative, cette disposition doit faire l'objet d'une procédure bicamérale, conformément à l'article 77 de la Constitution.

Art. 9

Comme l'a indiqué le délégué du ministre, l'alinéa 5 sera adapté afin de viser également, parmi les dispositions du Livre Ier du Code pénal, le Chapitre VII ainsi que l'article 85.

Art. 11

À l'alinéa 1^{er}, 2^e tiret, il convient de viser, dans la version française comme dans la version néerlandaise, la date d'application du 23 avril 2009.

Observations finales

1. La rédaction française du texte sera soigneusement revue.

Par exemple, à l'article 8, alinéa 4, au lieu d'écrire "ou refusé l'accès à un port", on écrira "ou s'est vu refuser l'accès à un port".

2. Il convient également d'assurer la concordance des versions française et néerlandaise du texte.

Par exemple, à l'article 9, alinéa 2, de l'avant-projet, le texte français mentionne "ou autre garantie financière", alors que le texte néerlandais indique "of financiële zekerheid", sans que le mot "autre" ne figure dans la version néerlandaise. Les deux versions linguistiques seront harmonisées.

Aangezien het gaat om een kwestie die de bevoegdheid van een administratieve rechtbank raakt, moet die bepaling overeenkomstig artikel 77 van de Grondwet zowel aan de Kamer als aan de Senaat worden voorgelegd.

Art. 9

Zoals de gemachtigde van de minister heeft aangegeven, zal het vijfde lid zo worden aangepast dat daarin als onderdeel van de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, Hoofdstuk VII en artikel 85 worden genoemd.

Art. 11

In het eerste lid, tweede streepje, schrijve men, naar het voorbeeld van de Nederlandse tekst, in de Franse tekst "*la date d'application*".

Slotopmerkingen

1. De redactie van de Franse tekst behoort zorgvuldig te worden nagezien.

Zo bijvoorbeeld schrijve men in artikel 8, vierde lid "*ou s'est vu refuser l'accès à un port*" in plaats van "*ou refusé l'accès à un port*".

2. Ook behoort gewaakt te worden over de overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse versie van het ontwerp.

In artikel 9, tweede lid, van het voorontwerp bijvoorbeeld, staat in de Franse tekst "*ou autre garantie financière*" terwijl in de Nederlandse tekst "of financiële zekerheid" staat, zonder tegenhanger voor het woord "*autre*". De twee taalversies moeten met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

La chambre était composée de

Messieurs

P. LIÉNARDY, président de chambre,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Mme W. VOGEL, premier auditeur.

Le greffier,

C. GIGOT

Le président,

P. LIÉNARDY

De kamer was samengesteld uit

de Heren

P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. W. VOGEL, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer P. LIÉNARDY.

De griffier,

C. GIGOT

De voorzitter,

P. LIÉNARDY

PROJET DE LOI (1)

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du premier ministre, du ministre des Finances, du ministre des Affaires étrangères, du ministre de la Justice, de la ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre, le ministre des Finances, le ministre des Affaires étrangères, le ministre de la Justice, la ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

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

Art. 2

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

1° "Convention d'Athènes de 2002" la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dans le sens de l'article 15, paragraphe 3, du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages;

2° "Règlement (CE) N° 392/2009" 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;

3° "navire" uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

Art. 3

Il n'est autorisé à aucun moment d'exploiter un navire soumis aux dispositions de l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002 et battant pavillon belge si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable délivré en

WETSONTWERP (1)

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de eerste minister, de minister van Financiën, de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister, de minister van Financiën, de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

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

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet betekent

1° "Verdrag van Athene van 2002" het Verdrag van Athene van 2002 betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, in de zin van artikel 15, lid 3, van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee;

2° "Verordening (EG) Nr. 392/2009" 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;

3° "schip" uitsluitend een zeegaand vaartuig, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

Art. 3

Het is verboden een schip waarop de bepalingen van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 van toepassing zijn en dat vaart onder de Belgische vlag, op enig tijdstip te exploiteren, tenzij een geldig certificaat is

vertu des paragraphes 2 ou 15 de l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002.

Le Roi peut rendre les dispositions de la Convention d'Athènes de 2002 et de la présente loi applicable, éventuellement sous une forme adaptée, à toutes les catégories de transport de passagers par mer qui ne font pas partie du champ d'application de la Convention d'Athènes de 2002 et il peut adopter toutes les mesures utiles y relatives.

Le Roi peut prendre les mesures visées par l'article 2, deuxième alinéa et l'article 11 du Règlement (CE) N° 392/2009 et toutes les mesures utiles y relatives.

Art. 4

Sous réserve des dispositions de l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002, couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, lorsqu'il touche ou quitte un port du territoire belge, dans la mesure où la Convention d'Athènes de 2002 est applicable.

À titre de preuve, le navire dispose d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002.

Art. 5

Les certificats prescrits par la Convention d'Athènes de 2002 ou par le Règlement (CE) N° 392/2009 se trouvent à bord du navire et y sont présentés à l'autorité compétente pour la surveillance, sauf si le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une notification en conformité avec le paragraphe 14 de l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002 et si l'existence du certificat délivré par cet État est démontrée par un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.

Art. 6

Sous réserve des dispositions de l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002, le Roi peut fixer les

afgegeven in overeenstemming met de leden 2 of 15 van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002.

De Koning kan de bepalingen van het Verdrag van Athene van 2002 en deze wet geheel of gedeeltelijk van toepassing maken, eventueel in een aangepaste vorm, op alle of sommige categorieën van vervoer van passagiers over zee die niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag van Athene van 2002 vallen en alle daarmee verband houdende dienstige maatregelen aannemen.

De Koning kan de maatregelen nemen bedoeld in artikel 2, tweede lid en artikel 11 van Verordening (EG) Nr. 392/2009 en alle daarmee verband houdende dienstige maatregelen.

Art. 4

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 is er met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren en dat een haven op het Belgische grondgebied aandoet of deze verlaat, in de in lid 1 van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht, voor zover het Verdrag van Athene van 2002 van toepassing is.

Het schip beschikt ten bewijze daarvan over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002.

Art. 5

De bij het Verdrag van Athene van 2002 of Verordening (EG) Nr. 392/2009 voorgeschreven certificaten bevinden zich aan boord van het schip en worden daar voorgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, behalve indien het schip de vlag voert van een Staat die een mededeling heeft gedaan in overeenstemming met lid 14 van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 en het bestaan van het certificaat dat door die Staat is afgegeven, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan geraadpleegd worden.

Art. 6

De Koning kan onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van

conditions pour la délivrance des certificats prescrits par la Convention d'Athènes de 2002 ou le Règlement (CE) N° 392/2009, ainsi que toutes les règles relatives à la délivrance et la validité des certificats.

Une rétribution est due pour la délivrance des certificats visés par l'alinéa précédent, des copies de ces certificats, des copies des attestations des assureurs ou d'autres personnes dont émane la garantie financière y relatives, et des attestations négatives, dont les montants sont fixés par le Roi.

Art. 7

§ 1^{er}. Les certificats visés à l'article 6 cessent d'office d'être valables,

1° lorsque une modification se manifeste dans les données mentionnées dans le certificat par rapport au navire, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière;

2° lorsque pour une raison quelconque, l'assurance ou autre garantie financière cesse d'être valable;

3° lorsque le navire change de pavillon;

4° lorsque l'assureur ou autre personne dont émane la garantie n'est plus autorisé à exercer ces activités.

§ 2. Dans un tel cas le propriétaire mentionné sur le certificat doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui a délivré le certificat.

Art. 8

La surveillance des navires afin d'assurer l'application de la Convention d'Athènes de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi et ses arrêtés d'exécution est exercée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, et par rapport aux 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 Convention d'Athènes de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution

2002 de voorwaarden voor de uitgifte van de in het Verdrag van Athene van 2002 of Verordening (EG) Nr. 392/2009 voorgeschreven certificaten vaststellen alsmede alle regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.

Voor de uitgifte van de certificaten bedoeld in het vorige lid, de afschriften van die certificaten, de afschriften van de daarop betrekking hebbende attesten van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt en voor de negatieve getuigschriften is een retributie verschuldigd waarvan de bedragen worden vastgesteld door de Koning.

Art. 7

§ 1. De in artikel 6 bedoelde certificaten vervallen van rechtswege,

1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde gegevens over het schip, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt;

2° wanneer uit welke oorzaak ook de verzekering of andere financiële zekerheid is vervallen;

3° wanneer het schip van vlag verandert;

4° wanneer de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.

§ 2. In een dergelijk geval dient de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terug te sturen aan de overheid die het certificaat heeft uitgegeven.

Art. 8

Het toezicht op de schepen met het oog op de naleving van het Verdrag van Athene van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en met betrekking tot 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 voorzien is van de bij het Verdrag van Athene van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige

ou de lui refuser l'accès à un port belge ou aux eaux territoriales belges. 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, 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 faite 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 Convention d'Athènes de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution, 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 Convention d'Athènes de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution. L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

En cas de refus d'une autorisation de départ ou lorsqu'un navire a été retenu ou s'est vu refuser l'accès à un port belge ou aux eaux territoriales belges, 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 quatorze 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.

Art. 9

Celui qui exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention d'Athènes de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ne soient à bord ou disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 5, est puni d'une amende de 5 000 à 1 000 000 euros.

certificaten op te houden of het de toegang tot een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren te weigeren. Behoudens in dringende gevallen oefenen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe 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 voorzien is van de bij het Verdrag van Athene van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten ten genoegte 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 voorzien is van de bij het Verdrag van Athene van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten. Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip voorzien is van de voorgeschreven geldige certificaten ten genoegte van de Belgische consulaire ambtenaar.

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

Binnen veertien dagen na de ontvangst van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan er beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het 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 beroep heeft geen opschortende kracht.

Art. 9

Hij die een schip exploiteert, zonder dat alle door het Verdrag van Athene van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 5 in een elektronisch register beschikbaar zijn wordt gestraft met een geldboete van 5 000 tot 1 000 000 euro.

Celui qui exploite un navire sans assurance ou autre garantie financière prescrite par la Convention d'Athènes de 2002, le Règlement (CE) N° 392/2009, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution est puni de la même amende.

Par rapport aux navires battant pavillon belge, les alinéas 1^{er} et 2 sont d'application quel que soit le lieu où l'infraction est commise.

Par rapport aux navires battant un autre pavillon que le pavillon belge, les alinéas 1^{er} et 2 sont d'application sur les navires qui touchent ou quittent un port du territoire belge.

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 et ses arrêtés d'exécution.

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 adaptées.

Art. 10

L'article 5 de l'arrêté royal du 27 novembre 1989 relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, est abrogé.

Art. 11

La présente loi entre en vigueur à la première des dates suivantes:

— la date de l'entrée en vigueur de l'adhésion de la Belgique au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages;

— la date d'application du Règlement (CE) N° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la

Met dezelfde geldboete wordt gestraft, hij die een schip exploiteert, zonder de door het Verdrag van Athene van 2002, Verordening (EG) Nr. 392/2009, deze wet of haar uitvoeringsbesluiten voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid.

Met betrekking tot schepen die de Belgische vlag voeren zijn het eerste en tweede lid van toepassing ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd.

Met betrekking tot schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische zijn het eerste en tweede lid van toepassing op de schepen die een haven op het Belgische grondgebied binnenlopen of verlaten.

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

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 en haar uitvoeringsbesluiten 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, dan wordt hiervan onverwijld de met de scheepvaartcontrole belaste dienst ingelicht die tot het nemen van de gepaste maatregelen overgaat.

Art. 10

Artikel 5 van het koninklijk besluit van 27 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart, gewijzigd door het koninklijk besluit van 20 juli 2000, wordt opgeheven.

Art. 11

Deze wet treedt in werking op de vroegste van de volgende data:

— de datum van inwerkingtreding van de toetreding van België tot het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee;

— de datum van toepassing van Verordening (EG) Nr. 392/2009 van 23 april 2009 betreffende de

responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Tant que le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ne sera pas entré en vigueur, il y a lieu pour l'application de la présente loi et ses arrêtés d'exécution, de comprendre les mots "État Partie" dans l'article 4*bis* de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, comme "État membre de L'Union européenne".

Donné à Bruxelles, le 17 octobre 2011

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Yves LETERME

Le ministre des Finances,

Didier REYNDEERS

Le ministre des Affaires étrangères,

Steven VANACKERE

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

La ministre de l'Intérieur,

Annemie TURTELBOOM

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Zolang het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee niet in werking is getreden moeten voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, de woorden "Staat die partij is" in artikel 4*bis* van het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee worden verstaan als "Lidstaat van de Europese Unie".

Gegeven te Brussel, 17 oktober 2011

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Yves LETERME

De minister van Financiën,

Didier REYNDEERS

De minister van Buitenlandse Zaken,

Steven VANACKERE

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De minister van Binnenlandse Zaken,

Annemie TURTELBOOM

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

PROJET DE LOI (2)

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du premier ministre, du ministre de la Justice et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre, le ministre de la Justice et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'article 9 de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, modifié par les lois du 5 juin 1972 et 22 janvier 2007, est complété par un alinéa rédigé comme suit: "Le Conseil d'Enquête connaît en outre des appels contre les décisions de l'autorité compétente introduits conformément à l'article 8, alinéa 5 de la loi du en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

WETSONTWERP (2)

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de eerste minister, de minister van Justitie en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister, de minister van Justitie en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 9 van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van eenen onderzoeksraad voor de scheepvaart, gewijzigd bij de wetten van 5 juni 1972 en 22 januari 2007, wordt aangevuld met een lid luidende "De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 8, vijfde lid van de wet van inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet.

Art. 3

La présente loi entre en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de la loi du ... en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

Donné à Bruxelles, le 17 octobre 2011

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Yves LETERME

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Art. 3

Deze wet treedt in werking op de datum van inwerkingtreding van de wet van ... inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet.

Gegeven te Brussel, 17 oktober 2011

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Yves LETERME

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

**TEXTE DE BASE DE LA LOI DU 30 JUILLET 1926
INSTITUANT UN CONSEIL D'ENQUÊTE MARITIME**

Art. 9

Le Conseil d'enquête connaît en outre de l'appel des décisions de l'autorité compétente conformément à l'article 18 de la loi sur la sécurité des bâtiments de navigation.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ AU PROJET

Art. 9

Le Conseil d'enquête connaît en outre de l'appel des décisions de l'autorité compétente conformément à l'article 18 de la loi sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Le Conseil d'Enquête connaît en outre des appels contre les décisions de l'autorité compétente introduits conformément à l'article 8, alinéa 5 de la loi du en matière de la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

**BASISTEKST VAN DE WET VAN 30 JULI 1926 TOT
INSTELLING VAN EENEN ONDERZOEKSRAAD
VOOR DE SCHEEPVAART**

Art. 9

De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van het beroep tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 18 van de wet op de veiligheid van de vaartuigen.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET ONTWERP

Art. 9

De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van het beroep tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 18 van de wet op de veiligheid van de vaartuigen.

De Onderzoeksraad neemt bovendien kennis van de beroepen tegen de beslissingen van de bevoegde overheid ingesteld overeenkomstig artikel 8, vijfde lid van de wet van inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet.