

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 maart 2019

WETSVOORSTEL**tot invoering van het Belgisch
Scheepvaartwetboek****AMENDEMENTEN**

*Zie:*Doc 54 **3536/ (2018/2019):**

- 001: Wetsvoorstel van de dames Lijnen en De Crom
en de heren Flahaux en Van den Bergh.
002: Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 mars 2019

PROPOSITION DE LOI**introduisant le
Code belge de la navigation****AMENDEMENTS**

*Voir:*Doc 54 **3536/ (2018/2019):**

- 001: Proposition de loi de Mmes Lijnen et De Crom
et MM. Flahaux et Van den Bergh.
002: Rapport.

10851

Nr. 1 VAN MEVROUW LIJNEN c.s.

Art. 2.

In het voorgestelde artikel 3.6.1.2. de bepaling onder 3° vervangen als volgt

“3° positie van economische afhankelijkheid: positie van onderworpenheid van een onderneming ten aanzien van één of meerdere andere ondernemingen gekenmerkt door de afwezigheid van een redelijk equivalent alternatief, beschikbaar binnen een redelijke termijn, en onder redelijke voorwaarden en kosten, die deze of elk van deze ondernemingen toelaten om prestaties of voorwaarden op te leggen die niet kunnen verkregen worden in normale marktomstandigheden;”

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sarah SMEYERS (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

N° 1 DE MME LIJNEN ET CONSORTS

Art. 2.

Dans l'article 3.6.1.2 proposé, remplacer le 3° par ce qui suit:

“3° position de dépendance économique: position de sujétion d'une entreprise à l'égard d'une ou plusieurs autres entreprises caractérisée par l'absence d'alternative raisonnablement équivalente et disponible dans un délai, à des conditions et à des coûts raisonnables, permettant à celle-ci ou à chacune de celles-ci d'imposer des prestations ou des conditions qui ne pourraient pas être obtenues dans des circonstances normales de marché;”

Nr. 2 VAN MEVROUW **LIJNEN c.s.**

Art. 2.

**In het voorgestelde artikel 3.6.1.3. het opschrift
in het Nederlands vervangen als volgt:**

“3.6.1.3 Materiële toepassing”

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sarah SMEYERS (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

N° 2 DE MME **LIJNEN ET CONSORTS**

Art. 2.

**Dans la version néerlandaise de l'article 3.6.1.3.
proposé, remplacer le titre par ce qui suit:**

“3.6.1.3 Materiële toepassing”

Nr. 3 VAN MEVROUW LIJNEN c.s.

Art. 2.

In het voorgestelde artikel 3.6.1.5, § 1, het eerste lid vervangen als volgt:

“Het is verboden in hoofde van één of meer ondernemingen misbruik te maken van een positie van economische afhankelijkheid waarin één of meerdere ondernemingen zich bevindt, waardoor de mededinging kan worden aangetast wordt op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel daarvan. Er kan sprake zijn van misbruik bij het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke tarieven of van andere onbillijke contractuele voorwaarden.”

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sarah SMEYERS (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

N° 3 DE MME LIJNEN ET CONSORTS

Art. 2.

Dans l'article 3.6.1.5, § 1^{er}, proposé, remplacer l'alinéa 1^{er} par ce qui suit:

“Est interdit le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position de dépendance économique dans laquelle se trouvent une ou plusieurs entreprises à son ou à leur égard, dès lors que la concurrence est susceptible d'en être affectée sur le marché belge concerné ou une partie substantielle de celui-ci. L'imposition de façon directe ou indirecte des tarifs ou de vente d'autres conditions de transaction non équitables peu être considérée comme une pratique abusive.”

Nr. 4 VAN MEVROUW LIJNEN c.s.

Art. 2

In het voorgestelde artikel 3.6.1.6, § 1, in het tweede lid, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1° de bepaling onder 1° aanvullen met de woorden *“, waaronder het vaststellen van indicatoren die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van deze titel”;*

2° de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

“2° op gezamenlijk verzoek van alle betrokken partijen het faciliteren van het overleg over de toepassing van deze titel tussen de betrokken partijen;”;

3° de bepaling onder 3° vervangen als volgt:

“3° de bijkomende door de Koning toegekende taken.”.

VERANTWOORDING (AMENDEMENTEN 1 TOT 4)

De Belgische staat heeft op 24 januari 2019 een met reden omkleed advies ontvangen voor de onjuiste omzetting van richtlijn 96/75/EG houdende voorschriften en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap. De Europese Commissie is van oordeel dat artikel 5 van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, de bepalingen van deze richtlijn schendt.

Op de initiële ingebrekestelling werd door de federale overheid gereageerd met een omstandig antwoord dat evenwel niet wordt aanvaard door de Europese Commissie. Naar aanleiding van het met reden omkleed advies werd uitgebreid overleg gepleegd tussen de overheid en sector om een juridisch correct alternatief te vinden dat tegemoet komt aan de noden van de sector. Dit akkoord werd vervat in de amendementen 1, 3 en 4. Amendement nr. 2 betreft een materiële aanpassing in de titel.

Deze amendementen hebben tot doel een algemeen wettelijk kader in te voeren dat bepaalde praktijken reguleert die het

N° 4 DE MME LIJNEN ET CONSORTS

Art. 2

Dans l'article 3.6.1.6, § 1^{er}, proposé, à l'alinéa 2, apporter les modifications suivantes:

1° compléter le 1° par les mots “, dont la fixation d'indicateurs pouvant servir d'aide pour l'application du présent titre”;

2° remplacer le 2° par ce qui suit:

“2° à la demande de toutes les parties impliquées, faciliter la concertation sur l'application du présent titre entre les parties impliquées;”;

3° remplacer le 3° par ce qui suit:

“3° les fonctions supplémentaires attribuées par le Roi.”.

JUSTIFICATION (AMENDEMENTS 1 À 4)

L'État belge a reçu le 24 janvier 2019 un avis motivé portant sur la transposition erronée de la directive 96/75/CE concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté. La Commission européenne est d'avis que l'article 5 de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, viole les dispositions de cette directive.

L'autorité fédérale avait réagi à la mise en demeure initiale par une réponse circonstanciée que la Commission européenne n'accepte toutefois pas. Faisant suite à l'avis motivé, une vaste concertation a eu lieu entre l'autorité et le secteur en vue de trouver une alternative juridiquement correcte qui répond aux besoins du secteur. Cet accord a été inscrit dans les amendements 1, 3 et 4. L'amendement 2 concerne une adaptation matérielle dans le titre.

Ces amendements ont pour objet de mettre en place un cadre légal général garantissant la régulation de certaines

gevolg zijn van gedragingen waarbij misbruik wordt gemaakt van ongelijke machtsverhoudingen tussen ondernemingen.

Dit wettelijk kader is gestructureerd rond het verbod van vier praktijken binnen de relaties tussen ondernemingen:

- (i) misbruiken van een positie van economische afhankelijkheid;
- (ii) onrechtmatige bedingen;
- (iii) agressieve marktpraktijken en
- (iv) misleidende marktpraktijken.

Economische afhankelijkheid is een ruimer begrip dan juridische afhankelijkheid, waardoor het mogelijk moet zijn om gedragingen te bestraffen die met een machtsverhouding samenhangen. In voorliggend geval vloeit die machtsverhouding niet voort uit de objectieve dominantie van een markt, zoals bij de machtspositie, maar uit het feit dat de relatieve macht van een onderneming haar economische partners kwetsbaar maakt.

De keuze werd gemaakt om beroep te doen op een definitie die rust op twee criteria die intrinsiek met de economische afhankelijkheid verbonden zijn:

- (i) de afwezigheid van een redelijk equivalent alternatief, beschikbaar binnen een redelijke termijn, en onder redelijke voorwaarden en kosten en
- (ii) het feit dat een onderneming prestaties of voorwaarden zou kunnen opleggen die in normale marktomstandigheden niet zouden kunnen worden verkregen.

Deze twee criteria dienen in concreto beoordeeld te worden.

Factoren voor het bestaan van een positie van economische afhankelijkheid zijn onder andere:

- a) de relatieve marktmacht van de andere onderneming;
- b) een belangrijk aandeel van de andere onderneming in haar omzet, waarbij tevens onder ogen moet worden gehouden dat hoe belangrijker dit aandeel, hoe groter het risico van afhankelijkheid zal zijn;
- c) de vrees voor ernstig economisch nadeel, voor représailles of voor het beëindigen van een contractuele relatie;

pratiques qui résultent de comportements abusant de rapports de force inégaux entre entreprises.

Ce cadre légal se décline autour de l'interdiction de quatre pratiques dans les relations entre entreprises:

- (i) les abus de position de dépendance économique;
- (ii) les clauses abusives;
- (iii) les pratiques du marché agressives et
- (iv) les pratiques du marché trompeuses.

La dépendance économique est une notion plus large que celle de la dépendance juridique, ce qui doit permettre de sanctionner des comportements tenant à un rapport de force. En l'occurrence, ce rapport de force résulte, non pas de la domination objective d'un marché comme dans le cas de la position dominante, mais du fait que la puissance relative d'une entreprise rend ses partenaires économiques vulnérables.

Le choix a été fait d'avoir recours à une définition reposant sur deux critères intrinsèquement liés à la dépendance économique:

- (i) l'absence d'une alternative raisonnablement équivalente et disponible, dans un délai, à des conditions et à des coûts raisonnables et
- (ii) le fait qu'une entreprise puisse imposer des prestations ou conditions qui ne pourraient être obtenues dans des circonstances normales de marché.

Ces deux critères doivent être appréciés in concreto.

Des facteurs de l'existence d'une position de dépendance économique sont entre autres:

- a) le pouvoir de marché relatif de l'autre entreprise;
- b) une part importante de l'autre entreprise dans son chiffre d'affaires, étant entendu que plus cette part est élevée, plus le risque de dépendance augmente;
- c) la crainte de graves désavantages économiques, de représailles ou de fin de relation contractuelle;

d) de reguliere toekenning aan een onderneming van bijzondere voorwaarden, zoals kortingen, die niet aan andere ondernemingen worden toegekend in vergelijkbare gevallen;

e) haar weloverwogen keuze of integendeel haar verplichte keuze om zichzelf in een positie van economische afhankelijkheid te zetten.

Deze factoren moeten in concreto afzonderlijk of in samenhang worden beoordeeld.

Niet de situaties van economische afhankelijkheid zijn strafbaar. Deze zijn immers op zich niet schadelijk voor de zwakste ondernemingen. Enkel de strikte en duidelijke onrechtmatige uitbuiting van die situaties is strafbaar.

Net zoals de bepaling van de band van economische afhankelijkheid zal ook het misbruik in concreto moeten worden beoordeeld.

Er kan onder andere sprake zijn van misbruik bij het weigeren van bepaalde transactievoorwaarden, het opleggen van onbillijke voorwaarden.

Om te beoordelen wat de relevante markt is moet onder meer met de volgende elementen rekening worden gehouden: de aard van de betrokken diensten, het bestaan van toegangsbelemmeringen zoals niet wettelijk verplichte keuringen of kwaliteitslabels, de voorkeur van de consument alsook de vraag- en aanbodelasticiteit.

Artikel 3.6.1.6 dat de taken van de Commissie Binnenvaart opsomt wordt aangepast om te verduidelijken dat de Commissie noch een rechtssprekende noch een verordenende bevoegdheid heeft.

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sarah SMEYERS (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

d) l'octroi régulier à une entreprise de conditions particulières, telles que des rabais, qui ne sont pas accordées à d'autres entreprises dans des cas similaires;

e) son choix délibéré ou, au contraire, contraint de se placer dans une position de dépendance économique.

Ces facteurs doivent être appréciés in concreto, seuls ou combinés.

Ce ne sont pas les situations de dépendance économique qui sont sanctionnables. Elles ne sont en effet pas en soi préjudiciables pour les entreprises les plus faibles. Seule l'exploitation strictement et clairement abusive de ces situations est sanctionnable.

Tout comme pour la détermination du lien de dépendance économique, l'abus devra lui aussi être apprécié in concreto.

Il peut notamment être question d'abus en cas de refus de certaines conditions de transaction ou d'imposition de conditions inéquitables.

Pour apprécier quel est le marché pertinent, il convient de prendre notamment en compte les éléments suivants: la nature des services en question, l'existence d'entraves à l'accès telles que des expertises ou des labels de qualité obligatoires, la préférence du consommateur, ainsi que l'élasticité de l'offre et de la demande.

L'article 3.6.1.6. qui énumère les fonctions de la Commission navigation intérieure est adapté afin de clarifier que la Commission n'a ni compétence juridictionnelle, ni pouvoir réglementaire.

Nr. 5 VAN MEVROUW LIJNEN c.s.

Art. 2.

In het voorgestelde artikel 3.2.3.14, § 1, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1° de woorden “artikel 2.4.8” vervangen door de woorden “*artikel 3.2.2.8*”;

2° de bepalingen onder 4° en 5°, weglaten

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sarah SMEYERS (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

N° 5 DE MME LIJNEN ET CONSORTS

Art. 2.

Dans l’article 3.2.3.14, § 1^{er}, proposé, apporter les modifications suivantes:

1° remplacer les mots “article 2.4.8” par les mots “*article 3.2.2.8*”;

2° supprimer les 4° et 5°.

Nr. 6 VAN MEVROUW LIJNEN c.s.**Art. 2.**

In het voorgestelde artikel 3.2.3.20, § 1, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1° de bepalingen onder 7° en 8°, weglaten;

2° de woorden “9° met betrekking tot” vervangen door de woorden “7° met betrekking tot”.

VERANTWOORDING (AMENDEMENTEN 5 EN 6)

De voorgestelde wijzigingen hebben als doel om enerzijds het aantal voorrechten inzake binnenvaartschepen te beperken en anderzijds deze voorrechten in overeenstemming te brengen met deze die van toepassing zijn in andere landen waar de binnenvaart een belangrijke rol speelt.

Verscheidene belangrijke binnenvaartlanden zoals Nederland en Frankrijk passen het Protocol nr. 1 bij de Overeenkomst inzake de inschrijving van binnenschepen, gedaan in Genève toe. De voorrechten voor administratieve geldboetes en de sociale zekerheid staan niet opgesomd in dit verdrag en zouden de kredietverlening in België negatief kunnen beïnvloeden. In tegenstelling tot het Protocol worden evenwel alle lonen bevoorrecht en worden deze niet beperkt tot een termijn van zes maanden.

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sarah SMEYERS (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

N° 6 DE MME LIJNEN ET CONSORTS**Art. 2.**

Dans l'article 3.2.3.20, § 1^{er}, proposé apporter les modifications suivantes:

1° supprimer les 7° et 8°;

2° remplacer les mots “9° pour” par les mots “7° pour”.

JUSTIFICATION (AMENDEMENTS 5 ET 6)

Les modifications proposées ont pour objet de limiter le nombre de privilèges en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, d'une part, et de faire correspondre ces privilèges avec ceux qui sont d'application dans d'autres pays où la navigation intérieure joue un rôle important, d'autre part.

Plusieurs grands pays de navigation intérieure, comme les Pays-Bas et la France, appliquent le Protocole n° 1 à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux, faite à Genève. Les privilèges pour amendes administratives et pour la sécurité sociale ne sont pas énumérés dans ce traité et sont susceptibles d'impacter négativement l'octroi de crédits en Belgique. Par contre, à l'inverse du Protocole, tous les salaires sont privilégiés et ceux-ci ne sont pas limités à un délai de six mois.

Nr. 7 VAN MEVROUW LIJNEN c.s.

Art. 2

In de voorgestelde artikelen 2.2.5.22 en 3.2.3.22, § 3, het tweede lid telkens vervangen als volgt:

“De scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven, heeft evenwel recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvorrangsrecht, een scheepsvoorrecht en de scheepshypotheekhouders zijn betaald.”

VERANTWOORDING

Dit amendement heeft tot doel de hypothecaire schuldeisers voorrang te geven op de schuldeisers die een retentierecht hebben. Het bevoorrechte retentierecht beschermt de positie van de scheepswerf en is nieuw in het Belgisch scheepvaartwetboek. Echter mag het belang van de scheepsfinanciering niet uit het oog worden verloren. Door het retentierecht voorrang te geven op de hypotheekgever zal er meer eigen inbreng noodzakelijk zijn vanuit de sector en zullen er minder mogelijkheden tot kredietverlening zijn, of tegen nadeligere voorwaarden.

De realiteit is ook dat de scheepswerven, zowel voor de zee- als voor de binnenvaart, niet in België gelegen zijn en het dus de voorkeur geniet om de Belgische economie te beschermen in tegenstelling tot de buitenlandse werven. Deze krijgen echter nog steeds een retentierecht, wat een enorme vooruitgang is ten opzichte van hun actuele situatie maar zijn nemen een latere rang in.

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sarah SMEYERS (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

N° 7 DE MME LIJNEN ET CONSORTS

Art. 2

Dans les articles 2.2.5.22 et 3.2.3.22, § 3, proposés, remplacer chaque fois l’alinéa 2 par ce qui suit:

“Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d’un droit de priorité sur navire, d’un privilège sur navire et des créanciers hypothécaires.”

JUSTIFICATION

Cet amendement a pour objet de faire primer les créanciers hypothécaires sur les créanciers qui disposent d’un droit de rétention. Le droit de rétention privilégié protège la position du chantier naval et constitue une nouveauté dans le Code belge de la navigation. Cependant, il ne faut pas perdre de vue l’importance du financement des navires. Le fait de faire primer le droit de rétention sur l’affectant hypothécaire nécessitera un apport personnel plus important de la part du secteur, tandis que les possibilités d’octroi de crédit seront moindres ou à des conditions plus désavantageuses.

La réalité, c’est aussi que les chantiers navals, que ce soit pour la navigation maritime ou pour la navigation intérieure, ne sont pas établis en Belgique et qu’il est dès lors préférable de protéger l’économie belge plutôt que les chantiers étrangers. Ceux-ci obtiennent malgré tout encore un droit de rétention, ce qui constitue un énorme progrès par rapport à leur situation actuelle, mais occupent un rang inférieur.