

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 novembre 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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Jef VAN DEN BERGH

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif de M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.....	3
II. Discussion.....	5
III. Votes.....	5

Documents précédents:

Doc 53 **1840/ (2011/2012)**:
001: Projet de loi.

Doc 53 **1841/ (2011/2012)**:
001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 november 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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.....	3
II. Bespreking.....	5
III. Stemmingen.....	5

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1840/ (2011/2012)**:
001: Wetsontwerp.

Doc 53 **1841/ (2011/2012)**:
001: Wetsontwerp.

3207

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Maggie De Block

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Katrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
Karin Temmerman, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcome

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>	
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>	
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>	
Ecolo-Groen!	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>	
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	
LDD	:	<i>Lijst Dedecker</i>	
INDEP-ONAFH	:	<i>Indépendant - Onafhankelijk</i>	
Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	<i>Document parlementaire de la 53^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	DOC 53 0000/000:	<i>Parlementair document van de 53^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
QRVA:	<i>Questions et Réponses écrites</i>	QRVA:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
CRIV:	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>	CRIV:	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
CRABV:	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	CRABV:	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
CRIV:	<i>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)</i>	CRIV:	<i>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)</i>
PLEN:	<i>Séance plénière</i>	PLEN:	<i>Plenum</i>
COM:	<i>Réunion de commission</i>	COM:	<i>Commissievergadering</i>
MOT:	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	MOT:	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les deux projets de loi au cours de sa réunion du 22 novembre 2011.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE
M. ETIENNE SCHOUPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA MOBILITÉ, ADJOINT
AU PREMIER MINISTRE**

L'Organisation maritime internationale a adopté, en 2002, le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Ce protocole prévoit une indemnisation accrue en cas de décès ou lésion corporelle des passagers lors de voyages internationaux par mer, ou en cas de dommages à leurs bagages. En vertu de la Convention de 1974, le transporteur était responsable de ses fautes, et pouvait limiter sa responsabilité à un certain montant, sauf en cas d'actes intentionnels ou téméraires. Le Protocole de 2002 complète la responsabilité en cas de faute en ajoutant un volet préalable concernant la responsabilité objective du transporteur. Les plafonds prévus en matière de responsabilité sont relevés de façon significative, et le transporteur doit être assuré pour sa responsabilité. De plus, les personnes qui subissent un dommage disposent d'une action directe contre l'assureur et les jugements concernant l'indemnisation du dommage font l'objet d'une reconnaissance mutuelle et sont réputés exécutoires. Enfin, les navires doivent avoir à bord un certificat du pays dont ils battent pavillon qui prouve qu'ils sont suffisamment assurés, et qui puisse être inspecté dans chaque port où ils font relâche.

Après l'adoption du Protocole de 2002, il s'est avéré que le marché international des assurances ne serait pas capable de fournir les assurances requises pour les transporteurs de passagers par mer sur deux points, à savoir l'assurance contre le terrorisme et l'assurance pour les grands bateaux de croisière. L'OMI a ensuite élaboré une réglementation sous la forme de lignes directrices et d'une réserve que peuvent émettre les États lors de la ratification du Protocole.

Le Règlement (CE) N° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident a repris le Protocole de 2002, la réserve qu'il contient, et l'a intégré dans le droit de l'Union Européenne. Ceci n'empêche pas que, pour l'application de ce Règlement, les États membres de l'UE doivent également ratifier eux-mêmes le Protocole de 2002. Le Parlement européen et le Conseil de l'UE sont d'ailleurs occupés à l'adoption d'un Arrêté qui règle l'adhésion de l'UE au Protocole de 2002 et qui demande en outre aux États membres d'adhérer au Protocole 2002, si

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft beide wetsontwerpen besproken tijdens haar vergadering van 22 november 2011.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE HEER ETIENNE SCHOUPE,
STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT,
TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER**

De Internationale Maritieme Organisatie heeft in 2002 het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee aangenomen. Het protocol verbetert de schadevergoeding ingeval van overlijden of persoonlijk letsel van passagiers op internationale zeereizen of ingeval van schade aan hun bagage. Onder het Verdrag van 1974 was de vervoerder aansprakelijk voor zijn fouten en kon hij zijn aansprakelijkheid beperken tot een bepaald bedrag, tenzij ingeval van opzet of roekeloosheid. Het Protocol van 2002 vult de foutaansprakelijkheid aan met een voorafgaande schijf van objectieve aansprakelijkheid van de vervoerder. De bedragen van de aansprakelijkheidsbeperking worden beduidend verhoogd en de vervoerder moet verzekerd zijn voor zijn aansprakelijkheid. Tevens krijgen de personen die schade lijden een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraars en worden de vonnissen inzake schadevergoeding wederzijds erkend en uitvoerbaar geacht. Ten slotte moeten de schepen een certificaat van hun vlaggenstaat aan boord hebben dat bewijst dat ze afdoend verzekerd zijn en dat geïnspecteerd kan worden in elke haven die ze aandoen.

Na de aanneming van het Protocol van 2002 is gebleken dat de internationale verzekeringsmarkt niet in staat zou zijn om de vereiste verzekering voor de zeevervoerders van passagiers te verstrekken, op twee punten, namelijk verzekering voor terrorisme en verzekering voor grote cruiseschepen. De IMO heeft daarop een regeling uitgewerkt onder de vorm van richtsnoeren en een voorbehoud dat Staten kunnen maken bij de ratificatie van het Protocol.

Verordening (EG) nr. 392/2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen heeft het Protocol van 2002 overgenomen, met inbegrip van het erin vervatte voorbehoud, en heeft die tekst in het EU-recht opgenomen. Zulks betekent wel dat voor de toepassing van die verordening, ook de EU-lidstaten zelf dat Protocol van 2002 moeten bekrachtigen. Het Europees Parlement en de Raad van de EU werken overigens aan de goedkeuring van een Besluit dat de toetreding van de EU tot het Protocol van 2002 regelt, en voorts de lidstaten verzoekt om toe te

possible le 31 décembre 2011 au plus tard. La Belgique est déjà partie au Traité de 1974 et l'adhésion au Protocole de 2002 est reprise dans un projet de loi séparé. Le Règlement 392/2009 sera d'application dès que le Protocole entrera en vigueur pour l'UE et au plus tard le 31 décembre 2012. Les présents projets de lois servent aussi bien à exécuter le Protocole de 2002 qu'à exécuter le Règlement 392/2009.

Les projets contiennent les dispositions nécessaires pour la surveillance des navires quant au respect de l'assurance obligatoire, aussi bien pour les navires battant pavillon belge comme pour des navires étrangers qui amarrent dans un port belge, dispositions basées sur le modèle de la surveillance des navires pour la sécurité et la préservation du milieu marin repris dans la loi du 05 juin 1972 relative à la sécurité des navires. La surveillance sera donc principalement exercée par les inspecteurs de la navigation maritime de la Direction générale du Transport maritime du SPF Mobilité et Transports.

Les sanctions pour les transporteurs non assurés coïncident avec celles qui sont déjà prévues pour l'assurance légale en matière de responsabilité pour les dégâts causés par le mazout des pétroliers.

Le Protocole prévoit que les navires doivent avoir un certificat de l'État du pavillon prouvant que le navire est assuré. Pour régler la délivrance des certificats de l'État du pavillon, les projets à l'examen donnent délégation au Roi. L'objectif est que les certificats soient délivrés par la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports, qui s'occupe déjà de la délivrance d'autres certificats d'assurance (Convention hydrocarbures de soute) et des certificats de sécurité à la flotte belge.

La délivrance de certificats aux navires par les autorités exigée par la Convention d'Athènes de 2002 ou par le Règlement (CE) n° 392/2009 aura un impact budgétaire minime, sous la forme de redevances pour ces certificats, qui seront prises en compte lors de l'adoption de l'arrêté royal y afférent, que le Roi pourra prendre en vertu des projets de loi à l'examen. Cela ne concerne que quelques navires.

L'inspection des navires ne nécessite pas de dépenses supplémentaires ni d'autres moyens en personnel que ceux figurant dans les plans de personnel de la Direction générale Transport maritime.

treten tot het Protocol van 2002, indien mogelijk uiterlijk op 31 december 2011. België is reeds partij bij het Verdrag van 1974 en de toetreding tot het Protocol van 2002 is opgenomen in een afzonderlijk wetsontwerp. Verordening nr. 392/2009 zal van toepassing zijn zodra het Protocol in werking treedt voor de EU, uiterlijk op 31 december 2012. De voorliggende wetsontwerpen strekken niet alleen tot tenuitvoerlegging van het Protocol van 2002, maar ook van Verordening nr. 392/2009.

De wetsontwerpen bevatten de nodige bepalingen betreffende het toezicht op de schepen in verband met de naleving van de verplichte verzekering; dat geldt zowel voor de onder Belgische vlag varende schepen als voor de buitenlandse schepen die in een Belgische haven aanmeren. Die bepalingen zijn gebaseerd op het toezicht op de schepen in verband met de veiligheid en het behoud van het mariene milieu, zoals dat is opgenomen in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. Het toezicht zal dus voornamelijk worden uitgevoerd door inspecteurs van de maritieme scheepvaart van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De geldboetes die de niet-verzekerde transporteurs worden opgelegd, zijn dezelfde als die welke gelden in verband met de verzekering wettelijke aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door de stookolie van de olietankers.

Het Protocol bepaalt dat schepen een certificaat van de vlaggenstaat moeten hebben dat dient als bewijs dat het schip verzekerd is. Voor het regelen van de uitreiking van de certificaten van de vlaggenstaat wordt er in de voorliggende ontwerpen delegatie verleend aan de Koning. De bedoeling is dat de certificaten uitgereikt worden door Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die ook al instaat voor het uitreiken van andere verzekeringscertificaten (Bunkerolieverdrag) en voor de veiligheidscertificaten aan de Belgische vloot.

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 minieme budgettaire weerslag hebben, onder de vorm van retributies voor die certificaten, die in aanmerking zal worden genomen bij de aanneming van het daarop betrekking hebbende koninklijk besluit dat de Koning krachtens de voorliggende wetsontwerpen zal kunnen aannemen. Het betreft slechts enkele schepen.

De inspectie van de schepen vereist geen bijkomende uitgaven nodig of andere personeelsmiddelen dan diegene die in de personeelsplannen van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer zijn opgenomen.

Le projet de loi abroge également les dispositions obsolètes concernant la Convention de 1974.

Les projets de loi ont été adaptés conformément à l'avis du Conseil d'État.

Les mesures qu'ils contiennent doivent être adoptées d'urgence afin de pouvoir satisfaire, si possible pour le 31 décembre 2011 comme l'exige l'UE, lors de la ratification du Protocole de 2002, aux obligations conventionnelles liées à ce Protocole, et afin de satisfaire également aux obligations belges découlant de la Convention de l'UE en ce qui concerne l'exécution du Règlement 392/2009 au moment de sa date d'entrée en vigueur.

II. — DISCUSSION

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) demande, concernant l'article 5, quelle est la différence de traitement par rapport au projet de loi en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (DOC 53 1799/001). En vertu de ce dernier, le certificat qui sert de preuve d'assurance doit toujours se trouver à bord, alors qu'ici, une exception est prévue en ce sens que la mention dans un registre électronique suffit.

Le secrétaire d'État répond que l'exception ne vaut que si l'État du pavillon a fait une notification et remplit les conditions pour la date de l'adoption de l'avant-projet relatif à la tenue d'un registre électronique.

III. — VOTES

A. *Projet de loi n° 1840*

Les articles 1^{er} à 11, ainsi que l'ensemble du projet de loi, ont été adoptés successivement, sans modification, à l'unanimité.

La commission a approuvé quelques corrections d'ordre légistique.

Het wetsontwerp heft ook de verouderde bepalingen met betrekking tot het Verdrag van 1974 op.

De wetsontwerpen werden aangepast overeenkomstig het advies van de Raad van State.

De voorgelegde maatregelen moeten dringend worden aangenomen om bij de ratificatie van het Protocol van 2002, zoals vereist door de EU indien mogelijk voor 31 december 2011, te kunnen voldoen aan de bij het Protocol van 2002 horende verdragsverplichtingen en ook om te voldoen aan de Belgische verplichtingen onder het EU Verdrag met betrekking tot de uitvoering van Verordening 392/2009 bij haar datum van toepassing.

II. — BESPREKING

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) vraagt bij artikel 5 naar het verschil in behandeling ten opzichte van het wetsontwerp inzake de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (DOC 53 1799/001). Krachtens dit laatste moet het certificaat dat als bewijs van verzekering dient zich steeds aan boord bevinden, terwijl hier een uitzondering wordt gemaakt in die zin dat de vermelding in een elektronisch register volstaat.

De staatssecretaris antwoordt dat de uitzondering slechts geldt indien de vlaggenstaat een notificatie heeft gedaan en aan de voorwaarden beantwoordt voor de datum van het voorontwerp inzake het bijhouden van een elektronisch register.

III. — STEMMINGEN

A. *Wetsontwerp nr. 1840*

De artikelen 1 tot 11 alsook het wetsontwerp in zijn geheel werden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

De commissie heeft ingestemd met enkele wetgevingstechnische verbeteringen.

B. Projet de loi n° 1841

Les articles 1^{er} à 3, ainsi que l'ensemble du projet de loi, ont été adoptés successivement, sans modification, à l'unanimité.

Le rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

La présidente,

Maggie DE BLOCK

B. Wetsontwerp nr. 1841

De artikelen 1 tot 3 alsook het wetsontwerp in zijn geheel werden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK