

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 juillet 2012

PROJET DE LOI

portant exécution de Conventions
internationales diverses en matière
de responsabilité civile pour la pollution
par les navires, concernant des matières
visées à l'article 78 de la Constitution

PROJET DE LOI

portant exécution de Conventions
internationales diverses en matière de
responsabilité civile pour la pollution par
les navires, concernant des matières visées à
l'article 77 de la Constitution

Pages

SOMMAIRE

1. Exposé des motifs	3
2. Avant-projet art. 78	8
3. Avant-projet art. 77	14
4. Avis du Conseil d'État.....	15
5. Projet de loi art. 78	20
6. Projet de loi art. 77	27

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 juli 2012

WETSONTWERP

houdende uitvoering van verscheidene
Internationale Verdragen inzake de burgerlijke
aansprakelijkheid voor verontreiniging door
schepen, met betrekking tot aangelegenheden
als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet

WETSONTWERP

houdende uitvoering van verscheidene
Internationale Verdragen inzake de burgerlijke
aansprakelijkheid voor verontreiniging door
schepen, met betrekking tot aangelegenheden
als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet

Blz.

INHOUD

1. Memorie van toelichting	3
2. Voorontwerp art. 78	8
3. Voorontwerp art. 77	14
4. Advies van de Raad van State	15
5. Wetsontwerp art. 77	20
6. Wetsontwerp art. 78	27

4746

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 27 juillet 2012.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 8 août 2012.

De regering heeft dit wetsontwerp op 27 juli 2012 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 8 augustus 2012 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
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e 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 volnummer
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

EXPOSÉ DES MOTIFS

CHAPITRE 1^{ER}

Introduction

MESDAMES, MESSIEURS,

La Convention Internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention Hydrocarbures de Soute) a été adoptée le 23 mars 2001 lors d'une conférence diplomatique sous les auspices de l'Organisation maritime internationale, dans le but de garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace des personnes victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures transportés comme carburants dans la soute des navires.

La date d'entrée en vigueur de la Convention Hydrocarbures de Soute est le 21 novembre 2008. La Belgique a adhéré à la Convention Hydrocarbures de Soute avec entrée en vigueur au 11 novembre 2009.

La Convention Hydrocarbures de Soute a été soumise aux Chambres pour assentiment avec un projet de loi séparé. En complément, les présents projets de loi visent l'implémentation de la Convention Hydrocarbures de Soute. En effet les règles constitutionnelles en matière de compétences des Chambres et de dépôt des projets de loi ne permettent pas que les deux matières soient incorporées dans un seul projet de loi ou dans un projet de loi scindé.

Les présents projets de loi visent également à modifier les dispositions en vigueur concernant l'implémentation de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC) dans le but d'en simplifier l'exécution et de la rendre conforme à l'exécution de la Convention Hydrocarbures de Soute.

L'impact budgétaire annuel est estimé à une recette d'environ 1 875 euros, en l'occurrence le montant total estimé des rétributions pour la délivrance des certificats prescrits par la Convention Hydrocarbures de Soute, diminué du montant total estimé des rétributions pour les "expéditions" supprimées des certificats prescrit par la Convention CLC.

MEMORIE VAN TOELICHTING

HOOFDSTUK 1

Inleiding

DAMES EN HEREN,

Het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Bunkerolie-Verdrag) werd tijdens een diplomatieke conferentie onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 maart 2001 aangenomen teneinde een passende, snelle en doeltreffende schadeloosstelling te waarborgen van personen die schade ondervinden door verontreiniging door olie die als brandstof in scheepsbunkers wordt vervoerd.

De datum van inwerkingtreding van het Bunkerolie-Verdrag is 21 november 2008. België is toegetreden tot het Bunkerolie-Verdrag met datum van inwerkingtreding op 11 november 2009.

Het Bunkerolie-Verdrag werd met een apart wetsontwerp ter instemming aan de Kamers voorgelegd. In aanvulling daarvan strekken de voorliggende ontwerpen van wet tot de implementatie van het Bunkerolie-Verdrag. De grondwettelijke regels inzake de bevoegdheden van de Kamers en de indiening van de wetsontwerpen laten immers niet toe dat beide materies in één of in een gesplitst wetsontwerp worden opgenomen.

De voorliggende ontwerpen strekken er tevens toe om de van kracht zijnde bepalingen met betrekking tot de implementatie van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC-Verdrag), te wijzigen, met het doel om de uitvoering ervan te vereenvoudigen en in overeenstemming te brengen met de uitvoering van het Bunkerolie-Verdrag.

De jaarlijkse budgettaire weerslag wordt geraamd op een ontvangst van ongeveer 1 875 euro, zijnde het geschatte totaal bedrag van de retributies voor de uitgifte van de certificaten voorgeschreven door het Bunkerolie-Verdrag, verminderd met de het geschatte totaal bedrag van de retributies die verschuldigd waren voor de opgeheven "expedities" van de certificaten voorgeschreven door het CLC-Verdrag.

CHAPITRE 2

Commentaire sur l'avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État fait remarquer, que dans un souci de bonne législation, mieux vaut intégrer dans l'avant-projet 48 714/4 les dispositions adéquates pour régler les trois dispositions subsistantes de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, et abroger totalement la loi du 20 juillet 1976. Il s'agit de dispositions de droit privé qui sont traitées dans le cadre de la révision courante du droit maritime par la Commission de droit maritime.

Le Conseil d'État fait également remarquer que l'exposé des motifs gagnerait à justifier la différence de traitement, en termes de compétence judiciaire, selon que les demandes d'indemnisation sont fondées sur la Convention CLC ou la Convention Hydrocarbures de soute. Cette question est également traitée dans le cadre de la révision courante du droit maritime par la Commission de droit maritime. Le présent projet se limite sur ce point à mettre à jour la référence à la Convention CLC.

Le Conseil d'État fait remarquer sur l'article 8, alinéa 4, de l'avant-projet qu'il semblerait logique de prévoir que le procès-verbal de refus d'autorisation de départ, de retenue ou de refus d'accès d'un navire, doive au moins être notifié au capitaine et au propriétaire du navire concerné. C'est cependant une coutume de droit maritime nationale et internationale que le capitaine soit le représentant du propriétaire du navire, aussi en matières de contrôle de l'État du port. La double notification n'est d'ailleurs pas pratique ni économique puisque la notification au propriétaire de navires devrait se faire dans la plupart des cas à l'étranger. Dans ses avis n° 49 516/4 du 11 mai 2011 sur un avant-projet de loi "relative à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident" (voir *Doc. Parl.*, Chambre, Doc 53 1840/001 et 1841 001) et n° 49 517/4 du 11 mai 2011 sur un avant-projet de loi "relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes" (voir *Doc. parl.* Chambre, DOC 53 1799/001 en 1800/001), le Conseil d'État (après l'explication susmentionnée à l'Auditeur), n'avait pas de remarques sur la notification d'un procès-verbal en question au capitaine ou au propriétaire de navires.

HOOFDSTUK 2

Bespreking van het advies van de Raad van State

De Raad van State merkt op dat het met het oog op behoorlijke wetgeving beter zou zijn om in het voorontwerp 48 714/4 de passende bepalingen op te nemen om de drie resterende bepalingen uit de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, te regelen en de wet van 20 juli 1976 volkomen op te heffen. Het betreft privaatrechtelijke bepalingen die behandeld worden in de lopende herziening van het zeerecht door de Commissie Maritiem Recht.

De Raad van State merkt tevens op dat de memorie van toelichting de redenen zou moeten vermelden voor de verschillende behandeling, in termen van rechterlijke bevoegdheid, naargelang van de vorderingen tot schadeloosstelling op het CLC-Verdrag of het Bunkerolie-Verdrag gebaseerd zijn. Ook deze aangelegenheid wordt behandeld in de lopende herziening van het zeerecht door de Commissie Maritiem Recht. Het voorliggend ontwerp beperkt zich ertoe op dit punt om de verwijzing naar het CLC-Verdrag bij te werken.

De Raad van State merkt bij artikel 8 vierde lid van het voorontwerp op dat het logisch zou zijn te bepalen dat van het proces-verbaal van weigering van toelating tot afvaart, van ophouding of van weigering van toegang van een schip, op zijn minst kennis moet worden gegeven aan de kapitein en aan de eigenaar van het betreffende schip. Het is echter een gewoonte van het nationaal en internationaal maritiem recht dat de kapitein de vertegenwoordiger is van de eigenaar van het schip, ook in havenstaatcontrole aangelegenheden. De dubbele kennisgeving zou overigens niet praktisch of economisch zijn omdat de betekening aan de scheepseigenaar in de meeste gevallen in het buitenland zou moeten gebeuren. In zijn adviezen nr. 49 516/4 van 11 mei 2011 bij een voorontwerp van wet "betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen" (zie *Parl. St.*, Kamer, DOC 1840/001 en 1841/001) en nr. 49 517/4 van 11 mei 2011 over een voorontwerp van wet "betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen" (zie *Parl. St.*, Kamer, DOC 53 1799/001 en 1800/001) had de Raad van State, na de voorgaande toelichting aan de Auditeur, geen opmerkingen bij de betekening van een proces-verbaal in kwestie aan de kapitein of de scheepseigenaar.

Les projets ont été adaptés conformément aux autres remarques du Conseil d'État. Quelques corrections légistiques mineures ont également été apportées.

CHAPITRE 3

Commentaire article par article du projet de loi portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne nécessitent pas de commentaires.

Article 3

Les premier et deuxième alinéas de cet article interdisent l'exploitation de navires battant pavillon belge sans la délivrance des certificats d'assurance requis par la Convention CLC ou par la Convention Hydrocarbures de Soute. Ces dispositions mettent à l'exécution l'article VII, paragraphe 10 de la Convention CLC et l'article 7, paragraphe 11 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

Le troisième alinéa rend les alinéas précédents applicables aux navires dit "navires estuariers". En effet, il s'agit en principe de bâtiments de la navigation intérieure qui ne battent pas de pavillon.

Article 4

Les premier et troisième alinéas font en sorte que les navires battants le pavillon d'un autre État que la Belgique et qui entrent ou quittent un port belge, doivent respecter les exigences de la Convention CLC et de la Convention Hydrocarbures de Soute en ce qui concerne la sécurité financière. Cette disposition met à l'exécution l'article VII, paragraphe 11 de la Convention CLC et l'article 7, paragraphe 12 de la Convention Hydrocarbures de Soute. Les deuxième, quatrième et cinquième alinéas stipulent de quelle manière les navires doivent en fournir la preuve, en conformité avec les conventions concernées. En vertu de la présente loi, les navires qui entrent ou quittent les eaux territoriales belges aussi, doivent respecter les mêmes exigences.

De ontwerpen werden aangepast overeenkomstig de overige opmerkingen van de Raad van State. Er werden tevens enkele kleine legistische verbeteringen aangebracht.

HOOFDSTUK 3

Artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van wet houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet

Artikel 1 en 2

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Artikel 3

Het eerste en tweede lid van dit artikel verbieden de exploitatie van schepen die de Belgische vlag voeren zonder dat de door het CLC-Verdrag of het Bunkerolie-Verdrag vereiste certificaten inzake verzekering zijn afgegeven. Deze bepalingen geven uitvoering aan artikel VII, paragraaf 10 van het CLC-Verdrag en artikel 7, paragraaf 11 van het Bunkerolie-Verdrag.

Het derde lid maakt de vorige leden van toepassing op de zogenoemde "estuaire schepen". Dit zijn immers in beginsel binnenschepen die geen vlag voeren.

Artikel 4

Het eerste en derde lid van dit artikel zorgen ervoor dat schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische en die een Belgische haven aandoen of verlaten moeten voldoen aan de vereisten van het CLC-Verdrag en het Bunkerolie-Verdrag inzake financiële zekerheid. Deze bepalingen geven uitvoering aan artikel VII, paragraaf 11 van het CLC-Verdrag en artikel 7, paragraaf 12 van het Bunkerolie-Verdrag. Het tweede, vierde en vijfde lid bepalen in overeenstemming met de betrokken verdragen op welke manier de betrokken schepen daarvan het bewijs moeten leveren. Ook schepen die de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten moeten krachtens het voorliggend ontwerp aan dezelfde vereisten voldoen.

Article 5

Cet article en conformité avec l'article VII, paragraphe 6 de la Convention CLC et l'article 7, paragraphe 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute habilite le Roi à fixer les conditions pour délivrer les certificats visés par la Convention CLC et la Convention Hydrocarbures de Soute et les règles par rapport à la délivrance et la validité des certificats.

Article 6

Cet article instaure des rétributions pour la délivrance d'un certificat visé par la Convention CLC et la Convention Hydrocarbures de Soute et pour les copies et habilite le Roi à en fixer les montants.

Article 7

Cet article règle la fin de validité des certificats visés par la Convention CLC et la Convention Hydrocarbures de Soute délivrés par l'autorité belge. Cette disposition met à l'exécution l'article VII, paragraphe 6 de la Convention CLC et l'article 7, paragraphe 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

Article 8

Cet article règle la surveillance de la même manière que la surveillance de la sécurité des navires battant pavillon belge et des navires battant le pavillon d'un autre État que la Belgique et qui font relâche dans un port belge.

Article 9

Cet article instaure des sanctions pénales en cas d'infractions. Il est remarqué que la mesure la plus pratique et effective est l'arrêt du navire en conformité avec l'article 8. Les agents chargés du contrôle de la navigation et la police fédérale sont chargés de la recherche et la constatation d'infractions.

Articles 10 à 12

Le présent projet intègre l'implémentation de la Convention CLC. Cet article abroge donc les dispositions en vigueur concernant l'implémentation de la Convention CLC, à l'exception des dispositions

Artikel 5

Dit artikel verleent in overeenstemming met artikel VII, paragraaf 6 van het CLC-Verdrag en artikel 7, paragraaf 7 van het Bunkerolie-Verdrag, delegatie aan de Koning om de voorwaarden vast te stellen voor het uitgeven van de certificaten bedoeld door het CLC-Verdrag en het Bunkerolie-Verdrag en de regels met betrekking tot de uitgifte en geldigheid van de certificaten.

Artikel 6

Dit artikel stelt retributies vast voor de uitgifte van een certificaat bedoeld door het CLC-Verdrag en het Bunkerolie-Verdrag en de afschriften daarvan en verleent delegatie aan de Koning om de bedragen van de retributies vast te stellen.

Artikel 7

Dit artikel regelt het verval van de certificaten bedoeld door het CLC-Verdrag en het Bunkerolie-Verdrag die door de Belgische overheid zijn uitgegeven. Deze bepaling geeft uitvoering aan artikel VII, paragraaf 6 van het CLC-Verdrag en artikel 7, paragraaf 7 van het Bunkerolie-Verdrag

Artikel 8

Dit artikel regelt het toezicht op dezelfde wijze als het toezicht op de veiligheid van de schepen die de Belgische vlag voeren en schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische en die een Belgische haven aandoen.

Artikel 9

Dit artikel stelt strafrechtelijke sancties in voor inbreuken. Hierbij wordt opgemerkt dat de meest praktische en effectieve maatregel de aanhouding van het schip is in overeenstemming met artikel 8. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren en de federale politie worden belast met de opsporing en de vaststelling van inbreuken.

Artikelen 10 tot 12

Het voorliggende ontwerp integreert de implementatie van het CLC-Verdrag. Dit artikel heft dan ook de vigerende bepalingen op met betrekking tot de implementatie van het CLC-Verdrag, met uitzondering van

qui concernent une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

CHAPITRE 4

Commentaire article par article du projet de loi portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite pas de commentaires.

Article 2

Les dispositions en vigueur réglant la compétence des tribunaux de première instance en matière de demandes d'indemnisation fondées sur base de la Convention CLC, sont intégrées dans le Code judiciaire en adaptant la référence obsolète à la Convention CLC dans le Code judiciaire.

Article 3

En conformité avec l'article précédent, l'article 2 de la loi du 20 juillet 1976 susmentionnée est abrogé.

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

die bepalingen die een aangelegenheid betreffen als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 4

Artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van wet houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

De vigerende bepalingen die de bevoegdheid regelen van de rechtbanken van eerste aanleg met betrekking tot vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het CLC-Verdrag, worden geïntegreerd in het Gerechtelijk wetboek, daarbij wordt de achterhaalde verwijzing in het Gerechtelijk Wetboek naar het CLC-Verdrag aangepast.

Artikel 3

Aansluitend bij het vorige artikel wordt het artikel 2 van de bovenvermelde wet van 20 juli 1976 opgeheven.

De minister van de Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la ConstitutionCHAPITRE 1^{ER}**Dispositions d'introduction**Article 1^{er}

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

Art. 2

§ 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° "Convention CLC" la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les modifications y apportées qui sont en vigueur en Belgique;

2° "Certificat CLC" un certificat visé au paragraphe 2 de l'article VII de la Convention CLC;

3° "Convention Hydrocarbures de Soute" la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et les modifications y apportées qui sont en vigueur en Belgique;

4° "Certificat Hydrocarbures de Soute" un certificat visé au paragraphe 2 de la Convention Hydrocarbures de Soute;

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

1° "Conventions de Responsabilité" la Convention CLC et la Convention Hydrocarbures de Soute;

2° "Certificat d'Assurance";

a) un Certificat CLC, ou

b) un Certificat Hydrocarbures de Soute;

3° "navire" tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;

4° "jauge brute" la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1^{ère} de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;

5° "l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet", l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet

HOOFDSTUK 1

Inleidende bepalingen

Artikel 1

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

Art. 2

§ 1. Voor de toepassing van deze wet betekent:

1° "CLC-Verdrag" het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en de wijzigingen daarvan die in België van kracht zijn;

2° "CLC-Certificaat" een certificaat bedoeld in paragraaf 2 van artikel VII van het CLC-Verdrag;

3° "Bunkerolie-Verdrag" het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie en de wijzigingen daarvan die in België van kracht zijn;

4° "Bunkerolie-Certificaat" een certificaat bedoeld in paragraaf 2 van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag;

§ 2. Voor de toepassing van deze wet betekent:

1° "Aansprakelijkheids-Verdragen" het CLC-Verdrag en het Bunkerolie-Verdrag;

2° "Certificaat van Verzekering";

a) een CLC-Certificaat, of

b) een Bunkerolie-Certificaat;

3° "schip" alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen van welk type ook;

4° "brutotonnage" de brutotonnage berekend in overeenstemming met de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen;

5° "de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld" de met de scheepvaartcontrole belaste

à cet effet de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports.

CHAPITRE 2

Prescriptions pour les navires et les propriétaires de navire en matière des Conventions de Responsabilité

Art. 3

Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire soumis aux dispositions de l'article VII de la Convention CLC et battant pavillon belge, si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou 12 de l'article VII de la Convention CLC.

Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire soumis aux dispositions de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute et battant pavillon belge, si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou 14 de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

Les prescriptions des premier et deuxième alinéas sont également applicables aux bâtiments de navigation intérieure ne battant pas pavillon belge et ayant obtenu une autorisation de naviguer en mer sur base d'une réglementation belge.

Art. 4

Sous réserve des dispositions de l'article VII de la Convention CLC, tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre ou quitte un port sur le territoire belge ou une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui entre ou quitte les eaux territoriales belges, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article VII de la Convention CLC, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures tel que défini dans la Convention CLC en vrac en tant que cargaison.

À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article VII de la Convention CLC.

Sous réserve des dispositions de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute, tout navire d'une jauge brute supérieure à 1 000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge ou qui entre ou quitte les eaux territoriales belges, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

ambtenaar die daartoe is aangesteld van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

HOOFDSTUK 2

Voorschriften voor schepen en scheepseigenaars inzake de AansprakelijkheidsVerdragen

Art. 3

Het is verboden een schip waarop de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag van toepassing zijn en dat de Belgische vlag voert, op enig tijdstip te exploiteren, tenzij een geldig certificaat is afgegeven in overeenstemming met paragraaf 2 of 12 van artikel VII van het CLC-Verdrag.

Het is verboden een schip waarop de bepalingen van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag van toepassing zijn en dat de Belgische vlag voert op enig tijdstip te exploiteren, tenzij een geldig certificaat is afgegeven in overeenstemming met paragraaf 2 of 14 van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag.

De voorschriften van het eerste en tweede lid zijn ook van toepassing op binnenschepen die niet de Belgische vlag voeren en die op grond van een Belgische reglementering een toelating hebben gekregen om op zee te varen.

Art. 4

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag dient voor elk schip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt bij of vertrekt van een langsheen de kust binnen de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of dat Belgische territoriale wateren aandoet of verlaat, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht te zijn die beantwoordt aan de vereisten van de eerste paragraaf van artikel VII van het CLC-Verdrag, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie, zoals gedefinieerd in het CLC-Verdrag in bulk als lading vervoert.

Het schip moet ten bewijze daarvan beschikken over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel VII van het CLC-Verdrag.

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag dient voor elk schip met een brutotonnemaat van meer dan 1 000, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt of vertrekt van een buitengaats doch binnen de Belgische territoriale zee gelegen installatie of dat de Belgische territoriale wateren aandoet of verlaat, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht te zijn die beantwoordt aan de vereisten van de eerste paragraaf van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag.

Het schip moet ten bewijze daarvan beschikken over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag.

Les certificats visés par le présent article doivent se trouver à bord et y être présentés, à l'exception du Certificat Hydrocarbures de Soute si le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une déclaration en conformité avec le paragraphe 13 de l'article 7 de la Convention hydrocarbures de soute et si l'existence du Certificat Hydrocarbures de Soute délivré par cet État apparaît sur base d'un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité Belge compétente pour la surveillance.

CHAPITRE 3

Dispositions par rapport à la délivrance de certificats

Art. 5

Sous réserve des dispositions de l'article VII de la Convention CLC et de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute, le Roi peut fixer les conditions pour la délivrance des certificats visés par ces conventions, ainsi que toutes les règles par rapport à la délivrance et la validité des certificats.

Art. 6

Des rétributions sont dues pour la délivrance d'un Certificat d'Assurance, une copie d'un Certificat d'Assurance, une copie d'une attestation y relative de l'assureur ou d'une autre personne dont émane la garantie ou une attestation négative, dont les montants sont fixés par le Roi.

CHAPITRE 4

L'expiration des Certificats d'Assurance

Art. 7

§ 1^{er}. Un Certificat d'Assurance tel que visé par l'article 3 cesse d'office d'être valable,

1° lorsqu'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;

3° lorsque le navire n'est plus habilité à battre le pavillon belge ou n'est plus inscrit dans le Registre des Navires belge ou le Registre des affrètements coque nue belge ou dans le cas d'un bâtiment de navigation intérieure visé à l'article 3, alinéa 3, lorsque l'autorisation de naviguer en mer cesse d'être valable;

De bij dit artikel bedoelde certificaten moeten zich aan boord van het schip bevinden en daar overgelegd worden, met uitzondering van het Bunkerolie-Certificaat indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met paragraaf dertien van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag en het bestaan van het Bunkerolie-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.

HOOFDSTUK 3

Bepalingen met betrekking tot de uitreiking van certificaten

Art. 5

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag en artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag kan de koning de voorwaarden voor de uitgifte van de in die verdragen bedoelde certificaten vaststellen alsmede alle regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten

Art. 6

Voor de afgifte van een Certificaat van Verzekering, een afschrift van een Certificaat van Verzekering, een afschrift van een daarop betrekking hebbend attest van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt of een negatief getuigschrift zijn retributies verschuldigd waarvan de bedragen worden vastgesteld door de Koning.

HOOFDSTUK 4

Het verval van de Certificaten van Verzekering

Art. 7

§ 1. Een Certificaat van Verzekering bedoeld door artikel 3, vervalt 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 niet meer gerechtigd is de Belgische vlag te voeren of niet meer ingeschreven is in het Belgische Register der Zeeschepen of het Belgische Rombbevrachtingsregister of in het geval van een binnenschip bedoeld in artikel 3, derde lid, wanneer de vergunning om op zee te gaan vervalt;

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.

CHAPITRE 5

Surveillance et dispositions pénales

Art. 8

La surveillance des navires afin d'assurer l'application de la présente loi et des Conventions de Responsabilité 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 présente loi 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 présente loi, à la satisfaction des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire portant le pavillon belge si le navire n'est pas muni des certificats valables prescrits par la présente loi. L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

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, à la personne que la décision peut intéresser.

Dans les quinze jours qui suivent l'envoi de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, l'appel peut être interjeté contre les décisions visées au présent article. L'appel est introduit par le capitaine ou propriétaire du navire, par une requête adressée au Commissaire de l'État

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.

HOOFDSTUK 5

Toezicht en strafbepalingen

Art. 8

Het toezicht op de schepen met het oog op de naleving van deze wet en de Aansprakelijkheids-Verdragen wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld 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 deze wet 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 deze wet 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 deze wet voorgeschreven geldige certificaten. Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip voorzien is van de bij deze wet 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 persoon wie de beslissing kan aangaan.

Binnen veertien dagen na het versturen van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel kan beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in dit artikel. Het beroep wordt ingesteld door de kapitein of eigenaar door middel van een verzoekschrift gericht aan de

après 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 de Responsabilité valables prescrits par les Conventions de Responsabilité ou par la présente loi ne soient à bord ou disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 3, est punis d'une amende de 5 000 à 1 000 000 euro.

Par rapport aux navires battant pavillon belge, le premier alinéa est d'application quel que soit le lieu ou l'infraction est commise.

Par rapport aux navires battant un autre pavillon que le pavillon belge, le premier alinéa est d'application sur les navires qui touchent ou quittent un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge ou qui entrent ou quitte les eaux territoriales belges.

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 sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi.

Si la police fédérale 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.

CHAPITRE 6

Dispositions modificatives

Art. 10

Les articles 4 jusque 14 de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, modifiée par les lois du 11 avril 1989, 10 août 1998 et 3 mai 1999, sont abrogées.

Art. 11

L'arrêté royal du 10 mars 1977 relatif à l'exécution de certaines dispositions de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le

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 de Aansprakelijkheids-Verdragen of deze wet voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 3 in een elektronisch register beschikbaar zijn wordt gestraft met een geldboete van 5 000 tot 1 000 000 euro.

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

Met betrekking tot schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische is het eerste lid van toepassing op de schepen die een haven op het Belgische grondgebied binnenlopen of verlaten, dan wel aankomen of vertrekken van een buitengaats doch binnen de Belgische territoriale zee gelegen installatie, of die de Belgische territoriale wateren aandoen 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 gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet op te sporen en vast te stellen.

Indien de federale politie 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.

HOOFDSTUK 6

Wijzigingsbepalingen

Art. 10

De artikels 4 tot 14 van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het internationaal verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1976, gewijzigd bij de wetten van 11 april 1989, 10 augustus 1998 en 3 mei 1999, worden opgeheven.

Art. 11

Het koninklijk besluit van 10 maart 1977 tot uitvoering van sommige bepalingen van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel

29 novembre 1969, tel que modifié par les arrêtés royaux des 4 avril 1987 et 20 juillet 2000, est abrogé.

Art. 12

L'arrêté ministériel du 28 mars 1977 portant exécution de l'arrêté royal du 10 mars 1977 est abrogé.

op 29 november 1969, zoals gewijzigd door de koninklijke besluiten van 4 april 1987 en 20 juli 2000, wordt opgeheven.

Art. 12

Het ministerieel besluit van 28 maart 1977 ter uitvoering van het koninklijk besluit van 10 maart 1977 wordt opgeheven.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 77 de la ConstitutionArticle 1^{er}

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

Art. 2

Dans le premier alinéa de l'article 569 du Code judiciaire, modifié par les lois des 7 mai 1973, 20 mai 1975, 20 juillet 1976, 28 mars 1984, 28 juin 1984, 11 avril 1989, 10 janvier 1990, 13 juin 1991, 3 août 1992, 4 août 1992, 5 août 1992, 6 août 1993, 30 juin 1994, 28 octobre 1996, 10 août 1998, 28 février 1999, 23 mars 1999, 22 avril 1999, 1^{er} mars 2000, 27 mars 2001, 13 février 2003, 6 octobre 2005, 13 décembre 2005, 10 mai 2007, 22 décembre 2008 et 12 juillet 2009 et par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, le 21^o est remplacé par ce qui suit:

"21^o des demandes d'indemnisation fondées sur base de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et tenant compte des dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article IX de cette convention; lorsque par suite d'un même événement des dommages par pollution sont survenus partiellement sur le territoire national, y compris la mer territoriale, ou la zone économique exclusive belge et partiellement sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou une zone visée à l'article II, a), ii) de la Convention susmentionnée d'un autre État, le tribunal est compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier État à condition que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès de ce tribunal et que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action;"

Art. 3

L'article 2 de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, est abrogé.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet

Artikel 1

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

Art. 2

In het eerste lid van artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd bij de wetten van 7 mei 1973, 20 mei 1975, 20 juli 1976, 28 maart 1984, 28 juni 1984, 11 april 1989, 10 januari 1990, 13 juni 1991, 3 augustus 1992, 4 augustus 1992, 5 augustus 1992, 6 augustus 1993, 30 juni 1994, 28 oktober 1996, 10 augustus 1998, 28 februari 1999, 23 maart 1999, 22 april 1999, 1 maart 2000, 27 maart 2001, 13 februari 2003, 6 oktober 2005, 13 december 2005, 10 mei 2007, 22 december 2008, en 12 juli 2009 en bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, worden de bepalingen onder punt 21^o vervangen als volgt:

"21^o van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie met inachtneming van de bepalingen van paragraaf 1 van artikel IX van dat verdrag; wanneer, als gevolg van eenzelfde voorval schade door verontreiniging is veroorzaakt gedeeltelijk op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of in de Belgische exclusieve economische zone en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of in een gebied van een andere Staat bedoeld door artikel II, a), ii) van het bovenvermelde Verdrag, is de rechtbank bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat door verontreiniging veroorzaakte schade op voorwaarde dat het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij die rechtbank is ingesteld en de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat of afstand doet van deze vordering;"

Art. 3

Artikel 2 van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, wordt opgeheven.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 48 713/4 ET N° 48 714/4 DU 6 OCTOBRE 2010

Le Conseil d'État, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 7 septembre 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un:

— avant-projet de loi "portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution" (48 713/4);

— avant-projet de loi "portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution" (48 714/4),

a donné l'avis suivant:

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si les projets relèvent bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

*
* *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 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 des avant-projets, 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, les avant-projets appellent les observations ci-après.

OBSERVATION PRÉALABLE COMMUNE

L'article 3 de l'avant-projet de loi portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution entend abroger l'article 2 de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 48 713/4 EN NR. 48 714/4 VAN 6 OKTOBER 2010

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 7 september 2010 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 "houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet" (48 713/4);

— voorontwerp van wet "houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet" (48 714/4),

heeft het volgende advies gegeven:

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

*
* *

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, 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 de voorontwerpen, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geven de voorontwerpen aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE OPMERKING BETREFFENDE BEIDE VOORONTWERPEN

Artikel 3 van het voorontwerp van wet houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet, strekt tot opheffing van artikel 2 van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969.

L'article 10 de l'avant-projet de loi portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution entend abroger les articles 4 à 14 de la même loi du 20 juillet 1976.

À l'issue de cette intervention du législateur ne subsisteraient de la loi du 20 juillet 1976 que trois dispositions:

a) l'article 1^{er} qui contient une définition;

b) l'article 3 qui est relatif au fonds de limitation de responsabilité prévu à l'article V.3 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, article 3 qui renvoie à l'article 2 que l'avant-projet 48 713/4 entend abroger;

c) l'article 16 qui règle l'entrée en vigueur de la loi du 20 juillet 1976.

Dans un souci de bonne législation, mieux vaut intégrer dans l'avant-projet 48 714/4, les dispositions adéquates et abroger totalement la loi du 20 juillet 1976.

OBSERVATION GÉNÉRALE COMMUNE

Il ressort de l'exposé des motifs que les avant-projets soumis à l'avis de la section de législation entendent unifier, dans la mesure du possible, les dispositions légales nécessaires à l'exécution des conventions internationales en matière de responsabilité civile pour la pollution par les hydrocarbures des navires.

Des mesures distinctes sont toutefois prévues ou maintenues en ce qui concerne la compétence des tribunaux de première instance appelés à connaître des demandes d'indemnisation selon qu'elles sont fondées sur la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou sur la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Ainsi, en vertu de l'article 569, alinéa 2, du Code judiciaire, c'est le tribunal de première instance de Bruxelles qui est compétent pour les demandes visées par la première convention citée, alors que c'est le tribunal de première instance d'Anvers qui est compétent pour les demandes visées par la deuxième convention citée. L'exposé des motifs gagnerait à justifier cette différence de traitement, en termes de compétence judiciaire, selon que les demandes d'indemnisation sont fondées sur l'une ou l'autre de ces conventions.

Artikel 10 van het voorontwerp van wet houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet, strekt tot opheffing van de artikelen 4 tot 14 van dezelfde wet van 20 juli 1976.

Na deze ingreep door de wetgever zouden van de wet van 20 juli 1976 slechts drie bepalingen overblijven:

a) artikel 1, dat een definitie bevat;

b) artikel 3, dat verband houdt met het fonds tot beperking van de aansprakelijkheid bedoeld in artikel V.3. van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, en een verwijzing bevat naar artikel 2 van die wet, welk artikel opgeheven zou worden bij voorontwerp 48 713/4;

c) artikel 16, dat de inwerkingtreding van de wet van 20 juli 1976 regelt.

Met het oog op behoorlijke wetgeving zou het beter zijn om in voorontwerp 48 714/4 de passende bepalingen op te nemen en de wet van 20 juli 1976 volkomen op te heffen.

ALGEMENE OPMERKING BETREFFENDE BEIDE VOORONTWERPEN

Uit de memorie van toelichting blijkt dat de voorontwerpen die ter fine van advies aan de afdeling Wetgeving zijn voorgedragen ertoe strekken voor zover mogelijk eenheid te brengen in de wettelijke bepalingen die nodig zijn voor de uitvoering van de internationale verdragen inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door olie van schepen.

Aparte maatregelen worden evenwel voorgeschreven of behouden wat betreft de bevoegdheid van de rechtbanken van eerste aanleg die van vorderingen tot schadeloosstelling kennis dienen te nemen naargelang ze steunen op het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie of op het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie. Zo is krachtens artikel 569, tweede lid, van het Gerechtelijk Wetboek de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bevoegd voor de vorderingen waarvan in het eerste voormelde verdrag sprake is, terwijl de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen bevoegd is voor de vorderingen waarvan in het tweede voormelde verdrag sprake is. In de memorie van toelichting zouden de redenen vermeld moeten worden voor die verschillende behandeling, in termen van rechterlijke bevoegdheid, naargelang de vorderingen tot schadeloosstelling op deze of gene van die verdragen gebaseerd zijn.

OBSERVATION PARTICULIÈRE COMMUNE

Arrêté de présentation

Dans le préambule de l'arrêté de présentation d'un avant-projet de loi, il n'y a pas lieu de viser l'accomplissement des formalités préalables que constituent l'association des gouvernements de région et la consultation de la section de législation du Conseil d'État réalisée en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées précitées.

Les deux premiers alinéas du préambule de chaque avant-projet seront donc omis.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET 48 713/4

Dispositif

Article 2

Dans le membre de phrase liminaire de l'article 2 de l'avant-projet, il serait plus simple de ne citer que les seules modifications apportées à l'article 569, alinéa 1^{er}, 21^o, du Code judiciaire, à savoir son remplacement par la loi du 11 avril 1989¹.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET 48 714/4

Dispositif

Article 2

À l'article 2 de l'avant-projet, il y a lieu de préciser:

a) au paragraphe 1^{er}, 4^o, qu'il s'agit de l'article 7 comme dans le texte néerlandais;

b) au paragraphe 2, 4^o, qu'il s'agit de l'annexe 1 et non de l'annexe 1^{ère} à ce Traité international.

Article 8

1. L'article 8, alinéa 4, de l'avant-projet, dispose:

"En cas de refus d'une autorisation de départ ou lorsqu'un navire a été retenu ou refusé [d']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

¹ Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, article 22.
Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 113, a) et formule F 4-2-1-1.

BIJZONDERE OPMERKING BETREFFENDE BEIDE
VOORONTWERPEN

Indieningsbesluit

Er bestaat geen grond om in de aanhef van het besluit waarbij een voorontwerp van wet wordt ingediend te verwijzen naar het vervullen van voorafgaande vormvereisten zoals het betrekken van de gewestregeringen bij het ontwerpen van het besluit, en de adviesaanvraag bij de afdeling Wetgeving van de Raad van State met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de voormelde gecoördineerde wetten.

Het eerste en het tweede lid van de aanhef van elk voorontwerp dienen dan ook te vervallen.

ONDERZOEK VAN VOORONTWERP 48 713/4

Dispositief

Artikel 2

In de inleidende zin van artikel 2 van het voorontwerp zou het eenvoudiger zijn alleen te verwijzen naar die wijzigingen die aangebracht zijn in artikel 569, eerste lid, 21^o, van het Gerechtelijk Wetboek, namelijk de vervanging ervan bij de wet van 11 april 1989¹.

ONDERZOEK VAN VOORONTWERP 48 714/4

Dispositief

Artikel 2

In de Franse tekst van artikel 2 van het voorontwerp moet het volgende gepreciseerd worden:

a) in paragraaf 1, 4^o, gaat het om artikel 7, zoals in de Nederlandse tekst vermeld is;

b) in paragraaf 2, 4^o, is het "annexe 1" en niet "annexe 1^{ère}" van dat Internationaal Verdrag.

Artikel 8

1. Artikel 8, vierde lid, van het voorontwerp luidt als volgt:

"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

¹ Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart, artikel 22.
Beginselen van de Wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling nr. 113, a) en formule F 4-2-1-1.

adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, à la personne que la décision peut intéresser”.

Les termes “la personne que la décision peut intéresser” sont particulièrement imprécis, et laissent, en outre, entendre que le procès-verbal n’est notifié qu’une seule fois. Il semblerait logique de prévoir que ce procès-verbal doive au moins être notifié au capitaine et au propriétaire du navire concerné.

2. Le recours organisé devant le Conseil d’enquête maritime par l’article 8, alinéa 5, de l’avant-projet, doit être introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire concerné “dans les quinze jours qui suivent l’envoi de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article”.

Cette disposition applique, en matière de notification d’un acte administratif faisant courir un délai, la “théorie de l’émission”. Or celle-ci a été à plusieurs reprises condamnée par la Cour constitutionnelle ⁽²⁾. Il y a lieu de lui substituer la “théorie de la réception”.

²

La disposition sera revue à la lumière de cette observation.

Article 10

Il est renvoyé à l’observation préalable commune.

gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing wordt toegezonden aan de persoon wie de beslissing kan aangaan”.

De woorden “de persoon wie de beslissing kan aangaan” zijn bijzonder onduidelijk en wekken overigens de indruk dat van het proces-verbaal slechts één maal kennis wordt gegeven. Het zou logisch zijn te bepalen dat van dat proces-verbaal op zijn minst kennis moet worden gegeven aan de kapitein en aan de eigenaar van het betreffende schip.

2. Het beroep bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart dat door artikel 8, vijfde lid, van het voorontwerp georganiseerd wordt, moet worden ingesteld door de kapitein of de eigenaar van het betrokken schip “binnen veertien dagen na het versturen van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig dit artikel”.

Wat betreft de kennisgeving van een bestuurshandeling die een termijn doet ingaan, past deze bepaling de “theorie van de verzending” toe. Deze is evenwel meermaals veroordeeld door het Grondwettelijk Hof ². In plaats daarvan moet de “theorie van de ontvangst” worden toegepast.

De bepaling dient te worden herzien in het licht van die opmerking.

Artikel 10

Er wordt verwezen naar de voorafgaande opmerking betreffende beide voorontwerpen.

² C.C., arrêt 170/2003 du 17 décembre 2003, B.6 et note d’observations J.-Fr. Van Drooghenbroeck, “Revirement spectaculaire: détermination de la date de notification par application de la théorie de la réception”, J.T., 2004, p. 47, et plus récemment, C.C., arrêt 43/2006 du 15 mars 2006, B.10 à B.12 et C.C., arrêt 162/2007 du 19 décembre 2007, B.3 à B.5. Voir, dans le même sens, l’avis 45 762/4, donné le 24 décembre 2008, sur un projet devenu l’ordonnance du 30 avril 2009 modifiant l’ordonnance du 16 juillet 1998 relative à l’octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d’investissements d’intérêt public et l’ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l’organisation du marché de l’électricité en Région de Bruxelles-Capitale (*Doc. parl.*, Parl. R.B.C., 2008, 2009, n° A-544/1, pp. 13-18) et l’avis 48 265/4, donné le 9 juin 2010, sur un projet d’arrêté ministériel relatif à la procédure, la forme et le contenu de l’autorisation pour la circulation routière de véhicules exceptionnels.

² Grondwettelijk Hof, arrest 170/2003 van 17 december 2003, B.6 en noot J.-Fr. Van Drooghenbroeck, “Revirement spectaculaire : détermination de la date de notification par application de la théorie de la réception”, J.T., 2004, blz. 47, en van recentere datum, Grondwettelijk Hof, arrest 43/2006 van 15 maart 2006, B.10 tot B.12 en Grondwettelijk Hof, arrest 162/2007 van 19 december 2007, B.3 tot B.5. Zie, in dezelfde zin, advies 45.762/4, gegeven op 24 december 2008 over een ontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 30 april 2009 tot wijziging van de ordonnantie van 16 juli 1998 betreffende de toekenning van subsidies om investeringen van openbaar nut aan te moedigen en de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (*Parl. St.*, Parl. BHG 2008-2009, nr. A-544/1, 13-18) en advies 48.265/4, gegeven op 9 juni 2010, over een ontwerp van ministerieel besluit betreffende de procedure, de vorm en de inhoud van de vergunning voor het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen.

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 M. Y. CHAUFFOUREAUX, 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 de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

De griffier,

C. GIGOT

De voorzitter,

P. LIÉNARDY

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mer du Nord et de la ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mer du Nord et la ministre de la Justice 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:

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions d'introduction****Article 1^{er}**

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

Art. 2

§ 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° "Convention CLC" la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les modifications y apportées qui sont en vigueur en Belgique;

2° "Certificat CLC" un certificat visé au paragraphe 2 de l'article VII de la Convention CLC;

3° "Convention Hydrocarbures de Soute" la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et les modifications y apportées qui sont en vigueur en Belgique;

4° "Certificat Hydrocarbures de Soute" un certificat visé au paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van de Noordzee en de minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van de Noordzee en de minister van Justitie 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:

HOOFDSTUK 1**Inleidende bepalingen****Artikel 1**

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

Art. 2

§ 1. Voor de toepassing van deze wet betekent:

1° "CLC-Verdrag" het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en de wijzigingen daarvan die in België van kracht zijn;

2° "CLC-Certificaat" een certificaat bedoeld in paragraaf 2 van artikel VII van het CLC-Verdrag;

3° "Bunkerolie-Verdrag" het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie en de wijzigingen daarvan die in België van kracht zijn;

4° "Bunkerolie-Certificaat" een certificaat bedoeld in paragraaf 2 van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag.

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

1° "Conventions de Responsabilité" la Convention CLC et la Convention Hydrocarbures de Soute;

2° "Certificat d'Assurance":

a) un Certificat CLC, ou

b) un Certificat Hydrocarbures de Soute;

3° "navire" tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;

4° "jauge brute" la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;

5° "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.

CHAPITRE 2

Prescriptions pour les navires et les propriétaires de navire en matière des Conventions de Responsabilité

Art. 3

Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire soumis aux dispositions de l'article VII de la Convention CLC et battant pavillon belge, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu des paragraphes 2 ou 12 de l'article VII de la Convention CLC.

Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire soumis aux dispositions de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute et battant pavillon belge, si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu des paragraphes 2 ou 14 de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

Les prescriptions des premier et deuxième alinéas sont également applicables aux bâtiments de navigation intérieure ne battant pas pavillon belge et ayant obtenu une autorisation de naviguer en mer sur la base d'une réglementation belge.

§ 2. Voor de toepassing van deze wet betekent:

1° "Aansprakelijkheids-Verdragen" het CLC-Verdrag en het Bunkerolie-Verdrag;

2° "Certificaat van Verzekering":

a) een CLC-Certificaat, of

b) een Bunkerolie-Certificaat;

3° "schip" alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen van welk type ook;

4° "brutotonnage" de brutotonnage berekend in overeenstemming met de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen;

5° "de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld" de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

HOOFDSTUK 2

Voorschriften voor schepen en scheepseigenaars inzake de AansprakelijkheidsVerdragen

Art. 3

Het is verboden een schip waarop de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag van toepassing zijn en dat de Belgische vlag voert, op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, afgegeven krachtens paragraaf 2 of 12 van artikel VII van het CLC-Verdrag.

Het is verboden een schip waarop de bepalingen van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag van toepassing zijn en dat de Belgische vlag voert op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, afgegeven krachtens paragraaf 2 of 14 van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag.

De voorschriften van het eerste en tweede lid zijn ook van toepassing op binnenschepen die niet de Belgische vlag voeren en die op grond van een Belgische reglementering een toelating hebben gekregen om op zee te varen.

Art. 4

Sous réserve des dispositions de l'article VII de la Convention CLC, tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre un port sur le territoire belge ou qui le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui le quitte ou qui entre ou quitte les eaux territoriales belges, est couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention CLC, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures tel que défini dans la Convention CLC en vrac en tant que cargaison.

À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article VII de la Convention CLC.

Sous réserve des dispositions de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute, tout navire d'une jauge brute supérieure à 1 000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge ou qui entre ou quitte les eaux territoriales belges, est couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

À titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente en conformité avec l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute.

Les certificats visés par le présent article se trouvent à bord du navire et y sont présentés, à l'exception du Certificat Hydrocarbures de Soute si le navire bat le pavillon d'un État qui a fait une déclaration en conformité avec le paragraphe 13 de l'article 7 de la Convention hydrocarbures de soute et si l'existence du Certificat Hydrocarbures de Soute délivré par cet État apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet État et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.

Art. 4

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag is elk schip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied binnenloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat of dat de Belgische territoriale wateren aandoet of verlaat, gedekt door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van paragraaf 1 van artikel VII van het CLC-Verdrag, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie, zoals gedefinieerd in het CLC-Verdrag in bulk als lading vervoert.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel VII van het CLC-Verdrag.

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag is elk schip met een bruto-tonnemaat van meer dan 1 000, waar ook geregistreerd, dat een haven van het Belgische grondgebied of een buitengaats in de Belgische territoriale zee gelegen installatie aandoet of verlaat of dat de Belgische territoriale wateren aandoet of verlaat, gedekt door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van paragraaf 1 van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag.

Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat afgegeven door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag.

De bij dit artikel bedoelde certificaten bevinden zich aan boord van het schip en worden daar overgelegd, met uitzondering van het Bunkerolie-Certificaat indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met paragraaf 13 van artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag en het bestaan van het Bunkerolie-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.

CHAPITRE 3

Dispositions par rapport à la délivrance de certificats

Art. 5

Sous réserve des dispositions de l'article VII de la Convention CLC et de l'article 7 de la Convention Hydrocarbures de Soute, le Roi peut fixer les conditions pour la délivrance des certificats visés par ces conventions, ainsi que toutes les règles par rapport à la délivrance et la validité des certificats.

Art. 6

Des rétributions sont dues pour la délivrance d'un Certificat d'Assurance, une copie d'un Certificat d'Assurance, une copie d'une attestation y afférente de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière ou une attestation négative, dont les montants sont fixés par le Roi.

CHAPITRE 4

L'expiration des Certificats d'Assurance

Art. 7

§ 1^{er}. Un Certificat d'Assurance tel que visé par l'article 3 cesse d'office d'être valable,

1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées dans le certificat par rapport au navire, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière;

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

3° lorsque le navire n'est plus habilité à battre le pavillon belge ou n'est plus inscrit dans le Registre des Navires belge ou le Registre des affrètements coque nue belge ou dans le cas d'un bâtiment de navigation intérieure visé à l'article 3, troisième alinéa, lorsque l'autorisation de naviguer en mer cesse d'être valable;

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

§ 2. Dans un cas d'expiration d'office conformément au § 1^{er}, le propriétaire mentionné sur le certificat doit

HOOFDSTUK 3

Bepalingen met betrekking tot de uitreiking van certificaten

Art. 5

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel VII van het CLC-Verdrag en artikel 7 van het Bunkerolie-Verdrag kan de koning de voorwaarden voor de uitgifte van de in die verdragen bedoelde certificaten vaststellen alsmede alle regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.

Art. 6

Voor de afgifte van een Certificaat van Verzekering, een afschrift van een Certificaat van Verzekering, een afschrift van een daarop betrekking hebbend attest van de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt of voor een negatief attest zijn retributies verschuldigd waarvan de bedragen worden vastgesteld door de Koning.

HOOFDSTUK 4

Het verval van de Certificaten van Verzekering

Art. 7

§ 1. Een Certificaat van Verzekering bedoeld door artikel 3, vervalt 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 de andere persoon die de financiële zekerheid stelt;

2° wanneer om welke reden ook de verzekering of andere financiële zekerheid is vervallen;

3° wanneer het schip niet meer gerechtigd is de Belgische vlag te voeren of niet meer ingeschreven is in het Belgische Register der Zeeschepen of het Belgische Rompbevrachtingsregister of in het geval van een binnenschip bedoeld in artikel 3, derde lid, wanneer de vergunning om op zee te gaan vervalt;

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

§ 2. Ingeval van verval van rechtswege overeenkomstig § 1 dient de op het vervallen certificaat vermelde

immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui a délivré le certificat.

CHAPITRE 5

Surveillance et dispositions pénales

Art. 8

La surveillance des navires afin d'assurer le respect de la présente loi et des Conventions de Responsabilité 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 présente loi 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 communiquée immédiatement après que les mesures ont été prises. Le navire est libéré aussitôt que le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet.

À l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire portant le pavillon belge si le navire n'est pas muni des certificats valables prescrits par la présente loi. L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits par la présente loi, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

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.

eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terug te sturen aan de overheid die het certificaat heeft uitgegeven.

HOOFDSTUK 5

Toezicht en strafbepalingen

Art. 8

Het toezicht op de schepen met het oog op de naleving van deze wet en de Aansprakelijkheids-Verdragen wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld 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 in het bezit is van de bij deze wet 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 in het bezit is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ter voldoening van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn.

In het buitenland heeft de Belgische consulaire ambtenaar het recht de afvaart van een schip onder Belgische vlag te verbieden indien het schip niet in het bezit is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten. Het verbod tot afvaart wordt ingetrokken indien het schip in het bezit is van de bij deze wet voorgeschreven geldige certificaten ter voldoening van de Belgische consulaire ambtenaar.

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

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, l'appel peut être interjeté contre les décisions visées au présent article. L'appel est introduit par le capitaine ou propriétaire du navire, par 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 les Conventions de Responsabilité ou par la présente loi ne soient à bord ou disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 4, est puni d'une amende de 5 000 euros à 1 000 000 euros.

Par rapport aux navires battant pavillon belge, le premier alinéa est d'application quel que soit le lieu ou l'infraction est commise.

Par rapport aux navires battant un autre pavillon que le pavillon belge, le premier alinéa est d'application sur les navires qui touchent ou quittent un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge ou qui entrent ou quittent les eaux territoriales belges.

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

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

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

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

Art. 9

Hij die een schip exploiteert, zonder dat alle door de Aansprakelijkheids-Verdragen of deze wet voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn wordt gestraft met een geldboete van 5 000 euro tot 1 000 000 euro.

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

Met betrekking tot schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische is het eerste lid van toepassing op de schepen die een haven van het Belgische grondgebied of een buitengaats in de Belgische territoriale zee gelegen installatie aandoen of verlaten of die de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten.

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

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

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

CHAPITRE 6

Dispositions modificatives

Art. 10

Les articles 4 jusque 14 de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, modifiée par les lois du 11 avril 1989, 10 août 1998 et 3 mai 1999, sont abrogées.

Art. 11

L'arrêté royal du 10 mars 1977 relatif à l'exécution de certaines dispositions de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, tel que modifié par les arrêtés royaux des 4 avril 1987 et 20 juillet 2000, est abrogé.

Art. 12

L'arrêté ministériel du 28 mars 1977 portant exécution de l'arrêté royal du 10 mars 1977 est abrogé.

Donné à Bruxelles, le 5 juillet 2012

ALBERT

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

HOOFDSTUK 6

Wijzigingsbepalingen

Art. 10

De artikels 4 tot 14 van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het internationaal verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, gewijzigd bij de wetten van 11 april 1989, 10 augustus 1998 en 3 mei 1999, worden opgeheven.

Art. 11

Het koninklijk besluit van 10 maart 1977 tot uitvoering van sommige bepalingen van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, zoals gewijzigd door de koninklijke besluiten van 4 april 1987 en 20 juli 2000, wordt opgeheven.

Art. 12

Het ministerieel besluit van 28 maart 1977 ter uitvoering van het koninklijk besluit van 10 maart 1977 wordt opgeheven.

Gegeven te Brussel, 5 juli 2012

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van de Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mer du Nord et de la ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mer du Nord et la ministre de la Justice 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

Dans le premier alinéa de l'article 569 du Code judiciaire, modifié par la loi du 11 avril 1989, le 21° est remplacé par ce qui suit:

"21° des demandes d'indemnisation fondées sur base de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et tenant compte des dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article IX de cette convention; lorsque par suite d'un même événement des dommages par pollution sont survenus partiellement sur le territoire national, y compris la mer territoriale, ou la zone économique exclusive belge et partiellement sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou une zone visée à l'article II, a), ii) de la Convention susmentionnée d'un autre État, le tribunal est compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier État à condition que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès de ce tribunal et que le demandeur renonce d'intenter au même

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van de Noordzee en de minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van de Noordzee en de minister van Justitie 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

In het eerste lid van artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd bij de wet van 11 april 1989, worden de bepalingen onder punt 21° vervangen als volgt:

"21° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie met inachtneming van de bepalingen van paragraaf 1 van artikel IX van dat verdrag; wanneer, als gevolg van eenzelfde voorval schade door verontreiniging is veroorzaakt gedeeltelijk op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of in de Belgische exclusieve economische zone en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, of in een gebied van een andere Staat bedoeld door artikel II, a), ii) van het bovenvermelde Verdrag, is de rechtbank bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat door verontreiniging veroorzaakte schade op voorwaarde dat het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het

défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre État ou se désiste de cette action;”.

Art. 3

L'article 2 de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, est abrogé.

Donné à Bruxelles, le 5 juillet 2012

ALBERT

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij die rechtbank is ingesteld en de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat of afstand doet van deze vordering;”.

Art. 3

Artikel 2 van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, wordt opgeheven.

Gegeven te Brussel, 5 juli 2012

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van de Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM