

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 juin 2021

PROJET DE LOI

modifiant
le Code belge de la Navigation**AMENDEMENTS**déposés en séance plénière

*Voir:*Doc 55 **1935/ (2020/2021):**

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

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 juni 2021

WETSONTWERP

tot wijziging
van het Belgisch Scheepvaartwetboek**AMENDEMENTEN**ingediend in de plenaire vergadering

*Zie:*Doc 55 **1935/ (2020/2021):**

- 001: Wetsontwerp.
002: Verslag.
003: Texte adopté par la commission.

04804

N° 1 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET
M. **RASKIN**

Art. 10

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 10 aurait pour effet de devoir désigner le débiteur dans la demande d'un certificat hypothécaire, plutôt que le navire lui-même, afin de laisser le navire affranchi dans les mains du nouveau possesseur en cas de purge. Cela pourrait affecter de manière disproportionnée les droits des tiers.

La modification proposée de l'article 2.2.1.27 du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

NR. 1 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW
GIJBELS EN DE HEER **RASKIN**

Art. 10

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter opgesteld in het belang van de rederijsector, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg worden bekeken en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers worden ingebroken op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 10 zou ervoor zorgen dat de schuldenaar bij wie de schuld ligt aangewezen dient te worden in de aanvraag van een hypotheccair getuigschrift, in plaats van het schip zelf, teneinde een schip in handen van een nieuwe bezitter te ontheffen in geval van zuivering. Dat zou de rechten van derden onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde wijziging aan artikel 2.2.1.27 BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 2 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 16

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 16 vise à abroger la disposition qui prévoit que les créances indemnifiant la perte de cargaison ou le dommage occasionné aux marchandises bénéficient d'un privilège sur navire. Cela pourrait affecter de manière disproportionnée les droits des importateurs et autres commanditaires.

L'abrogation proposée de l'article 2.2.5.14, § 1^{er}, °3, c), du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

Nr. 2 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 16

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter opgesteld in het belang van de rederijsector, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 16 zou de bepaling schrappen dat de vordering tot vergoeding van ladingverlies of goederenschade bevoorrecht is op het schip. Dat zou de rechten van invoerders en andere opdrachtgevers onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde opheffing van de bepaling onder c) in artikel 2.2.5.14 § 1^{er}, °3 BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 3 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET
M. **RASKIN**

Art. 18

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 18 du projet de loi vise à modifier l'article 2.2.5.35 en abrogeant les mots "au fret". Les auteurs du projet de loi à l'examen se fondent à cet égard sur le constat qu'il n'est pas logique qu'une hypothèque maritime s'étende à la cargaison qui se trouve à bord du navire. Il n'a pourtant jamais été question, ni sous l'empire du Code de la navigation ni sous l'empire de l'ancienne Loi maritime, qu'une hypothèque maritime s'étende à la cargaison du navire. Pour remédier à ce problème inexistant, le projet de loi abroge les mots "au fret". Or, en droit maritime, le fret désigne non pas les marchandises, mais l'indemnité financière payée par l'expéditeur pour le transport. Cela fait partie des connaissances de base et il est très préoccupant de constater que l'auteur/les auteurs du projet de loi fasse(nt) cette erreur.

Nr. 3 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW
GIJBELS EN DE HEER **RASKIN**

Art. 18

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 18 van het wetsontwerp schrapt de woorden "de vracht" uit artikel 2.2.5.35. Dit zou nodig zijn omdat het, volgens de auteurs van het wetsontwerp, niet logisch is dat een scheepshypotheek zich uitstrekt tot de lading aan boord van het schip. Echter, een scheepshypotheek heeft zich nooit uitgestrekt tot de lading aan boord, niet onder het BSW en niet onder de vroegere Zeewet. Bovendien schrapt men dan, als oplossing voor dit niet-bestaande probleem, de woorden "de vracht". In het zeerecht verwijst "de vracht" ("le fret") echter niet naar de goederen, maar naar de financiële vergoeding die de afzender voor het vervoer betaalt. Dit is werkelijk basiskennis, en het feit dat de auteur(s) van het wetsontwerp zich hier vergissen is zeer verontrustend.

La modification proposée de l'article 2.2.5.35 du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

De voorgestelde wijziging aan artikel 2.2.5.35 BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas ROGGEMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

N° 4 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET
M. **RASKIN**

Art. 19

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 19 supprime la mention obligatoire, dans le Registre naval belge, des conditions auxquelles la créance est soumise. Cela pourrait affecter de manière disproportionnée les droits des créanciers et des autres tiers.

L'abrogation proposée de l'article 2.2.5.47, 2°, du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification

Nr. 4 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW
GIJBELS EN DE HEER **RASKIN**

Art. 19

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 19 schrapt de verplichte vermelding in het Belgisch Scheepsregister van de voorwaarden waaraan de schuldverordering is onderworpen. Dat zou de rechten van schuldeisers en andere derden onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde opheffing van artikel 2.2.5.47, 2°, BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 5 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 24

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 24 aurait pour effet de rendre les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire opposables aux tiers si elles ont été rendues publiques. Cela pourrait affecter de manière disproportionnée les droits des tiers.

La modification proposée de l'article 2.3.1.9, § 4, du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

Nr. 5 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 24

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 24 zou ervoor zorgen dat de contractuele beperkingen aan de bevoegdheid van de quirataire scheepsbeheerder voortaan tegenstelbaar zijn aan derden wanneer ze openbaar zijn gemaakt. Dat zou de rechten van deze derden onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde wijziging aan artikel 2.3.1.9. § 4BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 6 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET
M. **RASKIN**

Art. 26

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 26 aurait pour effet que le propriétaire de navire ne serait plus responsable *in solidum* pour les obligations contractées par le capitaine pour le compte d'une autre partie telle que le gérant du navire ou l'affrètement au voyage, ce qui pourrait vider les droits de tiers de leur substance de manière disproportionnée.

Les modifications proposées de l'article 2.3.1.22 du Code belge de la navigation se suffisent à elles-mêmes et peuvent être supprimées sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter ces modifications.

Nr. 6 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW
GIJBELS EN DE HEER **RASKIN**

Art. 26

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 26 zou ervoor zorgen dat de scheepseigenaar niet meer in solidum aansprakelijk is voor verbintenissen aangaande door de kapitein voor rekening van een andere partij zoals de scheepsmanager of de reisbevrachter. Dat zou de rechten van derden onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde wijzigingen aan artikel 2.3.1.22 BSW staan op zichzelf en kunnen weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijzigingen bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 7 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 52

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 52 étendrait les créances pour dommages qui sont soumises à la limitation de responsabilité, ce qui pourrait vider les droits de tiers de leur substance de manière disproportionnée.

Les modifications proposées de l'article 2.3.2.36 du Code belge de la navigation se suffisent à elles-mêmes et peuvent être supprimées sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter ces modifications.

Nr. 7 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 52

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 52 zou de schadevorderingen die vatbaar zijn voor beperking van aansprakelijkheid verruimen. Dat zou de rechten van derden onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde wijzigingen aan artikel 2.3.2.36 BSW staan op zichzelf en kunnen weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijzigingen bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 8 DE M. ROGGEMAN, MME GIJBELS ET M. RASKIN

Art. 62

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 62 supprimerait la disposition prévoyant que la copie d'un acte signifié à la résidence du capitaine – qui est réputé avoir sa résidence à bord du navire – peut toujours être remise à un autre homme d'équipage se trouvant à bord. Cet article vise à supprimer l'alinéa 2 du § 4 de l'article 2.4.2.12 du Code belge de la navigation car celui-ci serait contraire à l'alinéa 2 du § 1^{er}. Or, cette contradiction présumée est totalement inexistante: le(s) auteur(s) du projet de loi à l'examen confond(ent) la signification à la personne (avec remise de l'acte) avec la signification à la résidence (avec remise d'une copie de l'acte).

Nr. 8 VAN DE HEER ROGGEMAN, MEVROUW GIJBELS EN DE HEER RASKIN

Art. 62

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 62 zou de bepaling schrappen dat het afschrift van een aan betekende akte de verblijfplaats van de kapitein – die aan boord van het schip wordt geacht te zijn – steeds overhandigd kan worden aan een andere schepeling die zich aan boord bevindt. Het wil het tweede lid van § 4 van artikel 2.4.2.12 BSW opheffen, omdat dit strijdig zou zijn met het tweede lid van § 1^{er}. Die beweerd tegenstrijdigheid bestaat helemaal niet: de auteur(s) van het wetsontwerp verwarren de betekening aan de persoon (met overhandiging van de akte) met betekening aan de woonplaats (met overhandiging van een afschrift van de akte).

La modification proposée de l'article 2.4.2.12 du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

De voorgestelde wijziging aan artikel 2.4.2.12 BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas ROGGEMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

N° 9 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET
M. **RASKIN**

Art. 79

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 79 supprimerait les articles 2.6.1.26 et 2.6.1 106 du Code belge de la navigation relatifs à l'indemnité que le fréteur doit verser au courtier, même en cas de non-exécution du contrat. Or, cette suppression pourrait saper les droits de tiers de manière disproportionnée.

L'abrogation proposée des articles 2.6.1.26 et 2.6.1 106 se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

Nr. 9 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW
GIJBELS EN DE HEER **RASKIN**

Art. 79

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 79 zou artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1 106 BSW opheffen betreffende het makelaarsloon dat de vervrachter verschuldigd zou zijn, ook bij niet-uitvoering van de overeenkomst. Dat zou de rechten van derden onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde opheffing van artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1 106 staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 10 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 81, 82 et 84

Supprimer ces articles.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

Les articles 81, 83 et 84 prévoient des suppressions qui auront pour conséquence que les importateurs et les entreprises qui font transporter des biens à partir ou en direction d'un port belge dans le cadre de contestations relatives au transport de biens tel qu'il est décrit dans les connaissements et/ou dans les lettres de voiture ne pourraient plus introduire de plaintes auprès d'un tribunal belge mais devraient s'adresser, en vertu du contrat qui les lie, aux autorités judiciaires de pays comme le Panama ou Hong Kong. Il est dès lors évident que l'insécurité juridique régnera désormais durant les prochaines années au niveau des procédures. Les intéressés à la cargaison et leurs assureurs seront tenus – en raison de ces clauses d'élection du for – d'entamer des procédures devant des juridictions du monde entier. Nous pouvons affirmer avec quasi-certitude que ces juridictions seront établies en dehors de l'Union européenne. Tous les moyens de pression, comme la saisie sur navire, ne pourraient dès lors plus être mis en œuvre, et les dommages subis par les cargaisons, les

Nr. 10 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 81, 82 en 84

Deze artikelen weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan Boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikelen 81, 83 en 84 voorzien in een aantal schrappingen waardoor importeurs en ondernemingen die goederen per zeeschip laten vervoeren voor betwistingen van of naar een Belgische haven m.b.t. het vervoer van goederen zoals weergegeven in cognossements en/of vrachtbrieven niet langer bij een Belgische rechtbank terecht zouden kunnen om een claim in te dienen, maar worden doorverwezen via het contract naar landen als Panama of Hongkong. Het spreekt voor zich dat rechtsonzekerheid nu de leidraad zal zijn voor de komende jaren van procesvoering. Ladingbelanghebbenden en hun verzekeraars zullen verplicht worden om procedures op te moeten starten – ingevolge de forumbedingen – voor rechtscolleges wereldwijd. We kunnen met quasi zekerheid zeggen dat deze buiten de EU zullen liggen. Alle drukingsmiddelen, zoals het scheepsbeslag, zouden niet meer mogelijk zijn, waardoor schade, vertragingen of verlies van ladingen op geen enkele manier via een claim kunnen worden vergoed. Het schrappen van deze dwingende bepalingen zorgt dus

retards de livraison et les pertes de chargement ne pourront plus d'aucune manière être indemnisées par le biais d'une plainte. La suppression de ces dispositions contraignantes placera dès lors de nombreuses entreprises de nos ports belges (de grandes entreprises et des PME) dans une position inéquitable.

En ce qui concerne l'article 81 du projet de loi à l'examen, l'exposé des motifs renvoie d'ailleurs au Règlement (CE) n° 44/2001, connu sous le nom de Règlement Bruxelles I. Or, les auteurs du projet de loi l'examen ignorent visiblement que ce Règlement a été supprimé en janvier 2015 et remplacé par le Règlement (UE) 1215/2012. En outre, cette disposition concerne le droit applicable, ce n'est donc pas le Règlement Bruxelles I mais le règlement Rome I (593/2008) qui est pertinent en la matière.

La modification proposée des articles 2.6.2.2. § 2, 2.6.2.13, 2.6.2.15 et 2.6.2.23 du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

voor een oneerlijke positie voor de vele ondernemingen (grote bedrijven én kmo's) in onze Belgische havens.

In de Memorie van Toelichting bij artikel 81 van het wetsontwerp wordt overigens verwezen naar Verordening (EG) 44/2001, de zgn. "Brussel I" Verordening. Blijkbaar is het de auteur(s) van het wetsontwerp niet bekend dat deze verordening als sinds januari 2015 opgeheven is en vervangen is Verordening (EU) 1215/2012. Bovendien gaat het in deze bepaling over het toepasselijke recht, en is dus niet de "Brussel I" Verordening relevant maar de "Rome I" Verordening (593/2008).

De voorgestelde opheffing van artikelen 2.6.2.2. § 2, 2.6.2.13, 2.6.2.15 en 2.6.2.23 BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas ROGGEMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

N° 11 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET
M. **RASKIN**

Art. 81/1 (*nouveau*)

Insérer un article 81/1 rédigé comme suit:

“Art. 81/1. Dans l’article 2.6.2.2, § 1^{er}, 2°, du même Code, les mots “à tout transport vers la Belgique” sont remplacés par les mots “à tout transport en provenance ou à destination de la Belgique”.”

JUSTIFICATION

L’actuel article 2.6.2.2, § 1^{er}, 2°, du Code belge de la Navigation s’énonce comme suit:

“§ 1^{er}. La présente sous-section s’applique:

(...)

2° à tout transport vers la Belgique.”

L’article 2.6.2.13, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation s’énonce comme suit:

“La présente sous-section s’applique à tout transport en provenance ou à destination de la Belgique.”.

L’article 2.6.2.2 figure dans la sous-section 1^{re}, qui transpose dans le droit belge la Convention internationale sur le transport maritime de marchandises (aussi connue sous le nom de règles de La Haye-Visby), tandis que l’article 2.6.2.13 figure dans la sous-section 2, qui concerne les ajouts au régime de cette convention qui sont applicables en droit interne belge. Il serait dès lors préférable d’harmoniser le champ d’application de ces deux articles.

Le présent amendement tend à concrétiser cette harmonisation en procédant à l’ajout prévu dans l’article 2.6.2.2, § 1^{er}, Code belge de la Navigation.

Nr. 11 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW
GIJBELS EN DE HEER **RASKIN**

Art. 81/1 (*nieuw*)

Een artikel 81/1 invoegen, luidende:

“Art. 81/1. In artikel 2.6.2.2, § 1^{er}, van hetzelfde Wetboek worden in de bepaling onder 2° tussen de woorden “op elk vervoer naar” en “België” de woorden “of uit een haven van” ingevoegd.”

VERANTWOORDING

Artikel 2.6.2.2 § 1^{er}, 2°, BSW bepaalt nu:

“§ 1^{er}. Deze onderafdeling is van toepassing:

(...)

2° op elk vervoer naar België.”

Artikel 2.6.2.13, eerste lid BSW bepaalt:

“Deze onderafdeling is van toepassing op elk vervoer naar of uit een haven van België.”

Artikel 2.6.2.2 is deel van onderafdeling 1, dat is de incorporatie van het internationale verdrag over goederenvervoer over zee (de zogenaamde Haags-Visbysche Regels), art. 2.6.2.13 is deel van onderafdeling 2, dat zijn de nationaalrechtelijke Belgische toevoegingen aan het verdragsregime. Dat zou best qua toepassingsgebied gelijkgetrokken worden.

Dit amendement voorziet in die gelijktrekking door middel van de voorziene toevoeging in art. 2.6.2.2 § 1^{er}, 2°, BSW.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 12 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 81/2 (nouveau)

Insérer un article 81/2 rédigé comme suit:

“Art. 81/2. Dans l’article 2.6.2.11 du même Code, dans le 1°, insérer les mots “qui n’est pas un contrat d’affrètement au voyage au sens de l’article 2.1.1.4, 4°,” entre les mots “tout contrat” et les mots “par lequel une partie, nommée transporteur, s’engage vis-à-vis d’un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer.”

JUSTIFICATION

Le Code belge de la navigation (à l’instar de l’ensemble des législations modernes) ne considère plus le connaissance comme un critère distinctif. Il s’avère dès lors plus compliqué (du moins, en théorie) d’opérer une distinction entre un affrètement au voyage et un contrat de transport. Cette distinction est toutefois importante vu qu’un régime impératif s’applique aux contrats de transport alors que l’affrètement au voyage relève de la liberté contractuelle.

Il s’agit d’une préoccupation concrète qui peut être résolue en complétant la définition du contrat de transport maritime dans l’article 2.6.2.11, comme le propose le présent amendement.

Nr. 12 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 81/2 (nieuw)

Een artikel 81/2 invoegen, luidende:

“Art. 81/2. In artikel 2.6.2.11 van hetzelfde Wetboek worden in de bepaling onder 1° tussen de woorden “elke overeenkomst” en de woorden “waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee” de woorden “die geen reisbevrachtingsovereenkomst in de zin van artikel 2.1.1.4 lid 4° is” ingevoegd.”

VERANTWOORDING

Het BSW laat (zoals alle andere moderne wetgeving) het cognossement als onderscheidend criterium los. Daardoor wordt het (minstens op theoretisch vlak) moeilijker om het onderscheid te maken tussen een reisbevrachting en een vervoerovereenkomst. Dit onderscheid is echter wel van belang, omdat voor vervoerovereenkomsten een dwingend regime geldt, terwijl voor reisbevrachting contractvrijheid geldt.

Dat is een concrete bezorgdheid, die opgelost kan worden door de aanvulling van de definitie van zeevervoerovereenkomst in artikel 2.6.2.11, zoals voorgesteld in onderhavig amendement.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 13 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 85

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 85 supprime tout d'abord la disposition permettant de réclamer au porteur, sur demande, la présentation de tous les documents de transport pour la livraison des marchandises. L'exposé des motifs précise pour cet article qu'il est impossible de collecter tous les originaux du document de transport. Une telle déclaration est néanmoins insensée. Par exemple, lorsqu'un connaissance doit être présenté dans le cadre d'un crédit documentaire ("Lettre de crédit"), tous les originaux doivent toujours être présentés. Cette obligation est même expressément confirmée dans l'article 20 (iv) UCP 600. Il est dès lors parfaitement possible et il est aussi régulièrement exigé dans la pratique de rassembler tous les originaux d'un document de transport.

Si la modification proposée était apportée, le § 3 de l'article 2.6.2.25 du Code belge de la navigation serait dorénavant rédigé comme suit: "Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la livraison est désigné dans

Nr. 13 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 85

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de Memorie van Toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 85 schrapt vooreerst de bepaling die het mogelijk maakt om desgewenst aan de houder te vragen alle vervoersdocumenten voor te leggen voor aflevering van de goederen. In de memorie van toelichting wordt bij dit artikel gesteld dat het onmogelijk zou zijn om alle originelen van het vervoerdocument te verzamelen. Dat is echter onzinnig. Wanneer bijvoorbeeld een cognossement aangeboden moet worden in het kader van een documentair krediet ("*Letter of Credit*"), moeten altijd alle originelen aangeboden worden. Dit wordt zelfs uitdrukkelijk bevestigd in artikel 20 (iv) UCP 600. Het is dus perfect mogelijk, en in de praktijk ook regelmatig vereist, om alle originelen van een vervoerdocument te verzamelen.

Door de voorgestelde wijziging zou § 3 van artikel 2.6.2.25 BSW voorts gaan luiden: "Ingeval geen vervoersdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van het cognossement". Deze

le connaissance ou au moyen de celui-ci.” Cette disposition concerne la situation où aucun document de transport n’a été émis –, il ne peut dès lors y avoir, par définition, aucun connaissance. Par conséquent, la disposition modifiée contiendrait tout simplement une contradiction interne.

Les modifications proposées de l’article 2.6.2.25 du Code belge de la navigation se suffisent à elles-mêmes et peuvent être supprimées sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n’y a pas d’urgence à apporter ces modifications.

bepaling handelt over de situatie dat geen vervoersdocument werd uitgegeven – dan kan er dus ook per definitie geen kennisgeving zijn, want dat is nu net een vervoersdocument. De gewijzigde bepaling zou dus gewoon intern tegenstrijdig zijn.

De voorgestelde wijzigingen aan artikel 2.6.2.25 BSW staan op zichzelf en kunnen weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijzigingen bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas ROGEMAN (N-VA)
Frieda GIBBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

N°14 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 86

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 86 du projet de loi vise à ajouter une définition du retard. Le ou les auteurs du projet de loi ignoraient manifestement que la notion de retard était déjà définie à l'article 2.6.2.11, 3°, du Code belge de la navigation.

Les modifications proposées de l'article 2.6.2.30 du Code belge de la navigation se suffisent à elles-mêmes et peuvent être supprimées sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter ces modifications.

Nr. 14 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 86

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 86 van het wetsontwerp voegt een definitie van vertraging toe. Blijkbaar was het de auteur(s) van het wetsontwerp niet bekend dat het begrip vertraging reeds gedefinieerd werd in artikel 2.6.2.11, 3°, BSW.

De voorgestelde wijzigingen aan artikel 2.6.2.30 BSW staan op zichzelf en kunnen weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijzigingen bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)

N° 15 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 88

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 88 du projet de loi prévoit que l'action en dommages-intérêts de la perte ou de dommages subis par les marchandises transportées ou d'un retard ne pourra, en plus du chargeur, désormais plus être intentée par le destinataire uniquement mais uniquement par le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25. Cette modification limite le droit d'action en dommages-intérêts de la perte ou de dommages subis par les marchandises transportées ou d'un retard au chargeur des marchandises (et donc au détenteur du connaissement, pour autant que le connaissement soit négociable). De telles dispositions n'existent pas chez nos voisins, ni ailleurs.

Nr. 15 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 88

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 88 van het wetsontwerp bepaalt dat de rechtsvordering tot vergoeding van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of van vertraging naast door de afzender voortaan niet meer louter door de bestemming maar louter door de houder van het vervoersdocument bedoeld in artikel 2.6.2.25 kan worden ingesteld. Deze wijziging beperkt het vorderingsrecht tot vergoeding van ladingverlies, goederenschade of vertraging tot de afzender van de goederen (en dus de houder van het cognossement, voor zover dat cognossement verhandelbaar is). Dergelijke bepalingen vinden we niet bij onze buurlanden, noch elders.

Les modifications proposées de l'article 2.6.2.32 du Code belge de la navigation se suffisent à elle-même et peuvent être supprimées sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter ces modifications.

De voorgestelde wijzigingen aan artikel 2.6.2.32 BSW staan op zichzelf en kunnen weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijzigingen bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas ROGGEMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

N° 16 DE M. **ROGGEMAN**, MME **GIJBELS** ET M. **RASKIN**

Art. 95

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modifications apportées aux dispositions de droit privé du livre 2 du Code belge de la navigation pourraient poser problème. Elles sont radicales et semblent avoir été élaborées dans le seul intérêt des armateurs, alors que le Code de la navigation a été établi après une large concertation avec tous les acteurs concernés. En outre, l'exposé des motifs et les modifications proposées montrent clairement que le ou les auteurs du projet de loi à l'examen ne sont pas très familiarisés avec les principes du droit maritime, ni avec le Code de la navigation.

Les modifications du livre 2 du Code belge de la navigation doivent être envisagées après une concertation préalable approfondie avec tous les secteurs concernés et avec les personnes et institutions qui connaissent bien le droit maritime (privé).

L'introduction des modifications proposées dans le projet de loi à l'examen sans une large concertation pourrait gravement nuire à la compétitivité de notre économie portuaire. Certains principes fondamentaux du commerce maritime international seraient en effet violés.

L'article 95 aurait pour effet de limiter l'application du droit belge à un abordage entre des navires purement belges, alors qu'elle s'étendait également auparavant aux abordages avec un navire de mer dont toutes les parties intéressées étaient des ressortissants belges, ce qui pourrait vider de leur substance de manière disproportionnée les droits de telles parties intéressées.

La modification proposée de l'article 2.7.2.1. du Code belge de la navigation se suffit à elle-même et peut être supprimée sans poser de problème pour le reste du projet de loi. Il n'y a pas d'urgence à apporter cette modification.

Nr. 16 VAN DE HEER **ROGGEMAN**, MEVROUW **GIJBELS** EN DE HEER **RASKIN**

Art. 95

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan de privaatrechtelijke bepalingen van boek 2 BSW – zouden problematisch kunnen zijn. Ze zijn ingrijpend en lijken hoofdzakelijk louter in het belang van de rederijsector opgesteld, daar waar het Scheepvaartwetboek tot stand was gekomen na breed overleg met alle betrokken actoren. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting en de voorgestelde wijzigingen zeer duidelijk dat de auteur(s) van het wetsontwerp niet goed vertrouwd zijn met de principes van het maritiem recht, en al evenmin met het Scheepvaartwetboek.

Aanpassingen aan boek 2 BSW moeten met grondig voorafgaand overleg bekeken worden en met dit met alle betrokken sectoren en met personen en die effectief vertrouwd zijn met het (privaatrechtelijke) maritieme recht.

De in het wetsontwerp voorgestelde wijzigingen invoeren zonder dergelijk breed overleg, zou onze haven economie een zwaar concurrentieel nadeel kunnen toebrengen. Er zou immers ingebroken worden op een aantal fundamentele beginselen van internationale maritieme handel.

Artikel 95 zou ervoor zorgen dat de toepassing van Belgisch recht beperkt zou worden tot een aanvaring tussen louter Belgische schepen, waar dat voorheen zich ook uitstrekte tot aanvaringen met een zeeschip waarbij alle belanghebbenden Belgische onderdanen zijn. Dat zou de rechten van dergelijke belanghebbenden en derden onevenredig kunnen uithollen.

De voorgestelde wijziging aan artikel 2.7.2.1. BSW staat op zichzelf en kan weggelaten worden zonder dat dit problemen oplevert voor de rest van het wetsontwerp. Voor deze wijziging bestaat geen dringende noodzaak.

Tomas **ROGGEMAN** (N-VA)
Frieda **GIJBELS** (N-VA)
Wouter **RASKIN** (N-VA)