DOC 54 **3536/001**

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 februari 2019

WETSVOORSTEL

tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek

(ingediend door de dames Nele Lijnen en Sandrine De Crom en de heren Jean-Jacques Flahaux en Jef Van den Bergh)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

7 février 2019

PROPOSITION DE LOI

introduisant le Code belge de la navigation

(déposée par Mmes Nele Lijnen et Sandrine De Crom et MM. Jean-Jacques Flahaux et Jef Van den Bergh)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van het Voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi reprend le texte de l'avant-projet de loi introduisant le Code belge de la navigation

Zie ook:

Doc 54 **3536/ (2018/2019):**
002: Wetsvoorstel.

Voir aussi:

Doc 54 **3536/ (2018/2019):**
002: Proposition de loi.

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
PS	:	*Parti Socialiste*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
CD&V	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Open Vld	:	*Open Vlaamse liberalen en democraten*
sp.a	:	*socialistische partij anders*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
cdH	:	*centre démocrate Humaniste*
VB	:	*Vlaams Belang*
PTB-GO!	:	*Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture*
DéFI	:	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
PP	:	*Parti Populaire*
Vuye&Wouters	:	*Vuye&Wouters*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	*Parlementair document van de 54e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA:	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV:	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV:	*Beknopt Verslag*
CRIV:	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
PLEN:	*Plenum*
COM:	*Commissievergadering*
MOT:	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	*Document parlementaire de la 54e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA:	*Questions et Réponses écrites*
CRIV:	*Version Provisoire du Compte Rendu intégral*
CRABV:	*Compte Rendu Analytique*
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:	*Séance plénière*
COM:	*Réunion de commission*
MOT:	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd 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
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. **Doelstellingen van de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht**

De Belgische privaatrechtelijke scheepvaartwetgeving wordt in hoofdzaak beschreven in het vroegere Boek II van het Wetboek van Koophandel, dat in de rechtspraktijk wordt aangeduid als de "Zeewet", en zowel het zee- als het binnenvaartrecht regelt. De basisversie van de huidige Zeewet dateert van 1879. In de loop van de twintigste eeuw werd de Zeewet aangepast aan internationale eenmakingsverdragen en dit een laatste maal in 1989. In zijn geheel beschouwd is de Zeewet dus erg verouderd. De Zeewet is ook voorbijgestreefd door buitenlandse codificaties. In alle buurlanden is de scheepvaartwetgeving de jongste decennia ingrijpend gemoderniseerd. In deze context behelst de herziening van het Belgisch scheepvaartrecht een herziening van een essentieel onderdeel van het Belgisch economisch recht.

De herziening beoogt niet alleen een vormelijke actualisering van de wetgeving, maar ondersteunt ook Belgische scheepvaartgerelateerde activiteiten, zowel van ondernemingen als van overheden. Zij sluit niet alleen aan bij de sinds 2002 doorgevoerde herinvlagging van de koopvaardij, maar begunstigt ook de dienstverleners in de binnenvaart, de havens, de industrie en de handel. De herziening beoogt het versterken van het functioneren en de competitiviteit van de Belgische scheepvaartgerelateerde sector en van de Belgische economie in haar geheel.

2. **Organisatie van het herzieningsproject**

Gelet op de omvang en de juridische complexiteit van het herzieningsproject en het strategische belang van de betrokken sectoren voor de Belgische economie is geopteerd voor een grondige voorbereiding van de nieuwe wetgeving, die is gebaseerd op een gedegen wetenschappelijke analyse en een dubbele publieke consultatie van alle belanghebbenden. Bij koninklijk besluit van 27 april 2007 werd een commissie opgericht belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

Deze Commissie Maritiem Recht had tot taak "met het oog op het vaststellen van een gecoördineerd maritiem

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. **Objectifs de la révision du Code belge de la Navigation**

La législation belge de droit privé en matière de navigation est en grande partie reprise dans le Livre II du Code de commerce, qui est mentionné dans la pratique en tant que "Loi Maritime", et qui régit la navigation tant maritime qu'intérieure. La version de base de la Loi Maritime actuelle date de 1879. Dans le courant du vingtième siècle, la Loi Maritime a été adaptée conformément aux traités d'unification internationaux, la dernière modification remontant à 1989. Considérée dans son ensemble, la Loi Maritime est largement obsolète. La Loi Maritime s'est aussi laissé dépasser par les codifications étrangères. Dans tous les pays voisins, également nos principaux concurrents maritimes, la législation maritime a été considérablement modernisée au cours des dernières décennies. Dans ce contexte, la révision du droit maritime belge représente une actualisation d'un élément essentiel du droit économique belge.

La révision a non seulement pour objectif une actualisation de la législation sur le plan de la forme, mais vise aussi explicitement à soutenir les activités belges liées à la navigation, tant pour les entreprises que pour les autorités. Elle correspond au retour de la marine marchande belge au pavillon belge mis en œuvre depuis 2002, mais profite aussi aux prestataires de services de la navigation intérieure, aux ports, à l'industrie et au commerce. La révision vise à renforcer le fonctionnement et la compétitivité du secteur belge lié à la navigation et l'économie belge dans son ensemble.

2. **Organisation du projet de revision**

Compte tenu de l'ampleur et de la complexité juridique du projet de révision et de l'importance stratégique des secteurs concernés pour l'économie belge, il a été opté pour une préparation minutieuse de la nouvelle législation, basée sur une analyse scientifique approfondie et une double consultation publique de toutes les parties intéressées. Une commission chargée de la révision du droit maritime public et privé a été créée par l'arrêté royal du 27 avril 2007

Cette Commission de Droit Maritime avait pour mission "visant la constitution la constitution d'une politique

beleid, concrete voorstellen te formuleren betreffende de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht".

De Commissie Maritiem Recht ving haar onderzoeks- en redactiewerk met het oog op de invoering van een nieuwe Belgische scheepvaartwetgeving aan op 1 november 2007.

De Commissie Maritiem Recht heeft op basis van het grondige wetenschappelijke onderzoek en de dubbele consultatie het voorliggende ontwerp van wet voorbereid. Hieronder worden de krachtlijnen van dit ontwerp geschetst.

3. **Krachtlijnen van het ontwerp**

3.1. ***Algemene krachtlijnen***

3.1.1. *Bundeling en structurering van de scheepvaartregelgeving*

Doorheen de decennia is de Belgische scheepvaartregelgeving verspreid geraakt over talrijke losstaande, weinig of niet gecoördineerde regelgevende akten. Aan de Zeewet zijn talrijke elders opgenomen, amper kenbare aanvullingen en afwijkingen toegevoegd. De vele publiekrechtelijke wetten staan alle los van elkaar. Eén van de belangrijkste effecten van de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek is dat alle relevante regels samenkomen in een omvattende en helder gestructureerde codificatie. Door de opname van kruisverwijzingen verduidelijken de teksten bovendien expliciet de relatie tot het overige recht. Dankzij het nieuwe wetboek wordt de scheepvaartregelgeving terug overzichtelijk en kenbaar.

3.1.2. *Structuur van het wetboek*

Het ontworpen Belgisch Scheepvaartwetboek heeft de volgende structuur:

BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

BOEK 1. Algemene Bepalingen

Titel 1. Algemene bepalingen

Hoofdstuk 1. Begrippen

Hoofdstuk 2. Bronnen

Hoofdstuk 3. Bekendmakingen

maritime coordonnée…de formuler des propositions relatives à la révision du droit maritime privé et public".

La Commission de Droit Maritime a entamé ses travaux de recherche et de rédaction du nouveau Code belge de la navigation le 1er novembre 2007.

La Commission de Droit Maritime a préparé le présent projet de loi sur la base de l'enquête scientifique approfondie et de la double consultation. Les lignes de force de ce projet sont décrites ci-dessous.

3. **Lignes de force du projet**

3.1. ***Lignes de force générales***

3.1.1. *Regroupement et structuration des règlements en matière de navigation*

Au fil des décennies, la réglementation maritime belge s'est dispersée en une multitude d'actes réglementaires indépendants les uns des autres et peu ou pas coordonnés. De nombreux compléments et dérogations d'autres sources, à peine identifiables, ont été ajoutés à la Loi Maritime. Les nombreuses lois de droit public sont toutes indépendantes les unes des autres. L'un des principaux effets de l'introduction du Code belge de la Navigation est que toutes les règles pertinentes sont rassemblées dans une codification clairement structurée et complète. En incluant des renvois, les textes précisent en outre explicitement la relation avec le reste de la législation. Grâce au nouveau code, la réglementation maritime est à nouveau claire et identifiable.

3.1.2. *Structure du code*

L'Ebauche de Code belge de la navigation est structurée de la manière suivante:

CODE BELGE DE LA NAVIGATION

LIVRE 1er. Dispostions générales

Titre 1er. Dispostions générales

Chapitre 1er. Notions

Chapitre 2. Sources

Chapitre 3. Publications

Titel 2. Het Belgisch Scheepsregister	Titre 2. Le Registre naval Belge
BOEK 2. Zeevaart	LIVRE 2. Navigation de mer
Titel 1. Algemene Bepalingen	Titre 1er. Dispositions générales
Titel 2. Zeeschepen	Titre 2. Navires de mer
Hoofdstuk 1. Registratie en openbaarheid	Chapitre 1er. Enregistrement et publicité
Afdeling 1. Registratie van zeeschepen	Section 1re. Enregistrement des navires de mer
Afdeling 2. Openbaarheid van rechten	Section 2. Publicité des droits
Hoofdstuk 2. Meting	Chapitre 2. Jaugeage
Hoofdstuk 3. Veiligheid	Chapitre 3. Sécurité
Afdeling 1. Algemene bepalingen	Section 1re. Dispostions générales
Afdeling 2. Zeeschepen	Section 2. Navires de mer
Onderafdeling 1. Veiligheidseisen	Sous-section 1re. Exigences de sécurité
Onderafdeling 2. Certificaten	Sous-section 2. Certificats
Hoofdstuk 4. Zaakstatuut	Chapitre 4. Statut réel
Hoofdstuk 5. Scheepszekerheidsrechten	Chapitre 5. Sûretés sur navires
Afdeling 1. Algemene Bepalingen	Section 1re. Dispostions générales
Afdeling 2. Scheepsvoorrangsrechten	Section 2. Droits de priorité sur navires
Afdeling 3. Scheepsvoorrechten	Section 3. Privilèges sur navires
Afdeling 4. Scheepsretentierechten	Section 4. Droits de rétention sur navires
Afdeling 5. Scheepshypotheken	Section 5. Hypothèques sur navires
Onderafdeling 1. Algemene bepalingen	Sous-section 1re. Dispositions générales
Onderafdeling 2. Openbaarheid	Sous-section 2. Publicité
Hoofdstuk 6. Scheepsbeslag	Chapitre 6. Saisie sur navire
Afdeling 1. Bewarend Scheepsbeslag	Section 1re. Saisie conservatoire sur navire
Onderafdeling 1. Bewarend beslag op zeeschepen	Sous-section 1re. Saisie conservatoire sur navires de mer
Onderafdeling 2. Bewarend beslag op goederen aan boord	Sous-section 2. Saisie conservatoire sur les biens à bord

Afdeling 2. Uitvoerend Scheepsbeslag

Hoofdstuk 7. Overheidsschepen

Afdeling 1. Belgische overheidsschepen

Afdeling 2. Vreemde Overheidsschepen

Titel 3. Reders

Hoofdstuk 1. Algemene Bepalingen

Afdeling 1. Scheepsmede-eigendom

Afdeling 2. Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders

Afdeling 3. Scheepsagenten

Hoofdstuk 2. Zeevaart

Afdeling 1. Verplichte verzekeringen

Onderafdeling 1. Maritieme vorderingen

Onderafdeling 2. Verontreiniging en wrakken

Onderafdeling 3. Passagiersvervoer

Afdeling 2. Beperking van aansprakelijkheid

Onderafdeling 1. Algemene bepalingen

Onderafdeling 2. Het recht op beperking

Onderafdeling 3. Aansprakelijkheidsgrenzen

Onderafdeling 4. Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Onderafdeling 5. Beperkingsprocedure met fondsvorming

Titel 4. Opvarenden

Hoofdstuk 1. Schepelingen

Hoofdstuk 2. Gezagvoerders

Hoofdstuk 3. Maritieme veiligheidsagenten

Hoofdstuk 4. Verstekelingen

Hoofdstuk 5. Scheepvaartvergrijpen

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Section 2. Saisie-exécution sur navire

Chapitre 7. Navires publics

Section 1re. Navires publics belges

Section 2. Navires publics étrangers

Titre 3. Armateurs

Chapitre 1er. Dispositions générales

Section 1re. Copropriété quirataire

Section 2. Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Section 3. Agents maritimes

Chapitre 2. Navigation maritime

Section 1re. Assurances obligatoires

Sous-section 1re – Créances maritimes

Sous-section 2. Pollution et épaves

Sous-section 3. Transport de passagers

Section 2. Limitation de responsabilité

Sous-section 1re. Dispositions générales

Sous-section 2. Le droit à la limitation

Sous-section 3. Limites de la responsabilité

Sous-section 4. Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Sous-section 5. Procédure de limitation avec constitution du fonds

Titre 4. Personnes embarquées

Chapitre 1er. Hommes d'équipage

Chapitre 2. Commandants

Chapitre 3. Agents de sécurité maritime

Chapitre 4. Passagers clandestins

Chapitre 5. Infractions maritimes

Section 1re. Dispositions générales

Afdeling 2. Verbodsbepalingen

Titel 5. Zee en havens

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2. Beveiliging

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Afdeling 2. Autoriteiten

Onderafdeling 1. Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Onderafdeling 2. Lokale comités voor Maritieme Beveiliging

Onderafdeling 3. Maritieme beveiligingsfunctionarissen

Afdeling 3. Havenbeveiligingsstructuur

Onderafdeling 1. Beveiligingsniveaus

Onderafdeling 2. Veiligheidsbeoordeling

Onderafdeling 3. Havenbeveiligingsplan

Afdeling 4. Erkende beveiligingsorganisaties

Afdeling 5. Informatie en gegevensuitwisseling

Hoofdstuk 3. Voorkoming van verontreiniging door schepen

Titel 6. Bevrachting en Vervoer

Hoofdstuk 1. Bevrachting

Afdeling 1. Rompbevrachting

Afdeling 2. Tijdbevrachting

Afdeling 3. Reisbevrachting

Afdeling 4. Andere bevrachtingen

Hoofdstuk 2. Vervoer

Afdeling 1. Goederenvervoer

Onderafdeling 1. Regels van Den Haag en Visby

Onderafdeling 2. Bijzondere bepalingen

Afdeling 2. Passagiersvervoer

Section 2. Interdictions

Titre 5. Mer et Ports

Chapitre 1er. Dispositions générales

Chapitre 2. Sûreté

Section 1re. Dispositions générales

Section 2. Autorités

Sous-section 1re. Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Sous-section 2. Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

Sous-section 3. Agents de sûreté maritime

Section 3. Structure de sûreté portuaire

Sous-section 1re. Niveaux de sûreté

Sous-section 2. Évaluation de la sûreté

Sous-section 3. Plan de sûreté portuaire

Section 4. Organismes de sûreté reconnus

Section 5. Information et échange de données

Chapitre 3. La prévention de la pollution par les navires

Titre 6. Affrètement et Transport

Chapitre 1er. Affrètement

Section 1re. Affrètement coque nue

Section 2. Affrètement à temps

Section 3. Affrètement au voyage

Section 4. Autres affrètements

Chapitre 2. Transport

Section 1re. Transport de marchandises

Sous-section 1re. Règles de La Haye et de Visby

Sous-section 2. Dispositions spéciales

Section 2. Transport de passagers

Onderafdeling 1. PAL-Verdrag	Sous-section 1re. Convention-PAL
Onderafdeling 2. Bijzondere bepalingen	Sous-section 2. Dispositions spéciales
Titel 7. Scheepvaartvoorvallen	Titre 7. Scheepvaartvoorvallen
Hoofdstuk 1. Averij	Chapitre 1er. Avarie
Hoofdstuk 2. Aanvaring	Chapitre 2. Abordage
Hoofdstuk 3. Verontreiniging	Chapitre 3. Pollution
Afdeling 1. CLC-Verdrag 1992	Section 1re. Convention CLC 1992
Afdeling 2. FUND-Verdrag	Section 2. Convention FUND
Afdeling 3. BUNKER-Verdrag	Section 3. Convention BUNKER
Afdeling 4. Nucleaire Schade	Section 4. Dommage nucléaire
Hoofdstuk 4. Toevluchtsoorden	Chapitre 4. Lieux de refuge
Hoofdstuk 5. Berging	Chapitre 5. Assistance
Hoofdstuk 6. Wrakverwijdering	Chapitre 6. Enlèvement des épaves
Afdeling 1. Territoriale Zee	Section 1re. Mer territoriale
Afdeling 2. Exclusief Economische Zone	Section 2. Zone économique exclusive
Hoofdstuk 7. Onderzoeken	Chapitre 7. Enquêtes
BOEK 3. Binnenvaart	LIVRE 3. Navigation intérieure
Titel 1. Algemene Bepalingen	Titre 1er. Dispositions générales
Titel 2. Binnenschepen	Titre 2. Bateau de nvagigation intérieure
Hoofdstuk 1. Teboekstelling en openbaarheid	Chapitre 1er. Immatriculation et publicité
Afdeling 1. Teboekstelling van binnenschepen	Section 1re. Immatriculation des bateaux de navigation intérieure
Afdeling 2. Openbaarheid van rechten	Section 2. Publicité des droits
Hoofdstuk 2. Zaakstatuut	Chapitre 2. Status réel
Hoofdstuk 3. Scheepszekerheidsrechten	Chapitre 3. Sûretés sur navires
Afdeling 1. Algemene Bepalingen	Section 1re. Dispostions générales
Afdeling 2. Scheepsvoorrangsrechten	Section 2. Droits de priorité sur navires
Afdeling 3. Scheepsvoorrechten	Section 3. Privilèges sur navires
Afdeling 4. Scheepsretentierechten	Section 4. Droits de rétention sur navires

Afdeling 5. Scheepshypotheken	Section 5. Hypothèques sur navires
Hoofdstuk 4. Scheepsbeslag	Chapitre 4. Saisie sur navire
Afdeling 1. Bewarend scheepsbeslag	Section 1re. Saisie conservatoire
Onderafdeling 1. Bewarend beslag op binnenschepen	Sous-section 1re. Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure
Onderafdeling 2. Bewarend beslag op goederen aan boord	Sous-section 2. Saisie conservatoire sur les biens à bord
Afdeling 2. Uitvoerend scheepsbeslag	Section 2. Saisie-exécution sur navire
Titel 3. Exploitants	Titre 3. Exploitants
Hoofdstuk 1. Algemene Bepalingen	Chapitre 1er. Dispositions générales
Afdeling 1. Scheepsmede-eigendom	Section 1re. Copropriété quirataire
Afdeling 2. Aansprakelijkheid van de reder	Section 2. Responsabilité de l'exploitant
Hoofdstuk 2. Toegang tot de markt	Chapitre 2. Accès au transport
Hoofdstuk 3. Beperking van aansprakelijkheid	Chapitre 3. Limitation de responsablité
Afdeling 1. Algemene bepalingen	Section 1re. Dispositions générales
Afdeling 2. Het recht op beperking	Section 2. Le droit à la limitation
Afdeling 3. Aansprakelijkheidsgrenzen	Section 3. Limites de la responsabilité
Afdeling 4. Beperkingsprocedure zonder fondsvorming	Section 4. Procédure de limitation sans constitution d'un fonds
Afdeling 5. Beperkingsprocedure met fondsvorming	Section 5. Procédure de limitation avec constitution du fonds
Hoofdstuk 4. Maritieme vorderingen voor estuaire schepen	Chapitre 4. Créances maritimes pour les navires estuaires
Titel 4. Opvarenden	Titre 4. Personnes embarquées
Titel 5. Zee en havens	Titre 5. La mer et les ports
Titel 6. Bevrachting en vervoer	Titre 6. Affrètement et transport
Hoofdstuk 1. Bevrachting en prijsvorming	Chapitre 1er. Affrètement et formation des prix
Titel 7. Scheepvaartvoorvallen	Titre 7. Scheepvaartvoorvallen
Hoofdstuk 1. Averij	Chapitre 1er. Avarie
Hoofdstuk 2. Aanvaringen	Chapitre 2. Abordages

BOEK 4. Handhaving	LIVRE 4. Mise en application
Titel 1. Sancties	Titre 1er. Sanctions
Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen	Chapitre 1er. Dispositions générales
Afdeling 1. Sanctiematen	Section 1re. Degrés de sanction
Afdeling 2. Strafrechtelijke sanctionering	Section 2. Sanctions pénales
Afdeling 3. Administratieve sanctionering	Section 3. Sanctions administratives
Hoofdstuk 2. Sanctionering van de inbreuken	Chapitre 2. Sanctions des infractions
Afdeling 1. Internationale verdragen en akten	Section 1re. Conventions et actes internationaux
Afdeling 2. Zeevaart	Section 2. Navigation maritime
Onderafdeling 1. Schepen	Sous-section 1re. Navires
Onderafdeling 2. Reders	Sous-section 2. Armateurs
Onderafdeling 3. Opvarenden	Sous-section 3. Personnes embarquées
Onderafdeling 4. Zee- en havens	Sous-section 4. Mer et port
Onderafdeling 5. Bevrachting en Vervoer	Sous-section 5. Affrètement et transport
Onderafdeling 6. Scheepvaartvoorvallen	Sous-section 6. Événements de navigation
Afdeling 3. Binnenvaart	Section 3. Navigation intérieure
Afdeling 4. Handhaving	Section 4. Mise en application
Titel 2. Vaststelling van inbreuken	Titre 2. Constatation des infractions
Hoofdstuk 1. Scheepvaartcontrole	Chapitre 1er. Le Contrôle de la navigation
Afdeling 1. Inrichting en algemene bevoegdheden	Section 1re. Organisation et compétences générales
Afdeling 2. Processen-verbaal	Section 2. Procès-verbaux
Afdeling 3. Bijzondere bevoegdheden	Section 3. Compétences particulières
Onderafdeling 1. Schepen	Sous-section 1re. Navires
Onderafdeling 2. Reders	Sous-section 2. Armateurs
Onderafdeling 3. Marien milieu	Sous-section 3. Milieu marin
Onderafdeling 4. Scheepsrecycling	Sous-section 4. Recyclage des navires
Hoofdstuk 2. De Scheepvaartpolitie	Chapitre 2. La Police de la navigation
Hoofdstuk 3. Gezagvoerders	Chapitre 3. Commandants

Hoofdstuk 4. Andere Overheden

Titel 3. Vervolging van inbreuken

Hoofdstuk 1. Beslissing tot vervolging

Hoofdstuk 2. Administratieve vervolging

Hoofdstuk 3. Bijzondere bepalingen

Afdeling 1. Zeevaartmisdrijven

Afdeling 2. Zee en havens

Titel 4. De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Titel 5. Internationale misdrijven

Hoofdstuk 1. Criminaliteit op zee in het buitenland

Hoofdstuk 2. Piraterij

3.1.3. *Aansluiting bij de hedendaagse scheepvaartrealiteit*

Dankzij de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek kan de verouderde Belgische scheepvaartwetgeving aansluiting vinden bij de economische, technologische en maatschappelijke realiteit van het hedendaagse scheepvaart- en havenbedrijf.

In lijn met recente internationale en andere nationale regels wordt bijvoorbeeld erkend dat vervoer aan dek van bepaalde ladingen (inzonderheid containers aan boord van containerschepen) vandaag een normale praktijk is. Het ontwerp heeft ook aandacht voor het vervoer van gevaarlijke goederen, en voor milieubescherming (bijvoorbeeld door de verruimde toepassing van het Hulpverleningsverdrag van 1989).

3.1.4. *Aansluiting bij internationale tendensen*

In het ontwerp is geopteerd voor een doorgedreven implementatie van internationale verdragen.

Na afweging van diverse mogelijkheden heeft de Commissie Maritiem Recht ervoor geopteerd om in het wetboek te verwijzen naar de rechtstreeks werkende bepalingen van de privaatrechtelijke eenmakingsverdragen, en het toepassingsgebied ervan, waar aangewezen, uit te breiden tot situaties die niet door de verdragen zelf worden beheerst, via de overname van de verdragsregelingen in het wetboek. Dit laatste is in

Chapitre 4. Autres autorités

Titre 3. Poursuites des infractions

Chapitre 1er. Décision de poursuivre

Chapitre 2. Poursuites administratives

Chapitre 3. Dispositions particulières

Section 1re. Délits maritimes

Section 2. Mer et ports

Titre 4. L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Titre 5. Délits internationaux

Chapitre 1er. La criminalité maritime à l'étranger

Chapitre 2. La piraterie

3.1.3. *Rapprochement à la réalité de la navigation contemporaine*

Grâce à l'introduction du Code belge de la Navigation, le Droit maritime belge obsolète peut se rattacher à la réalité économique, technologique et sociale du monde maritime et portuaire d'aujourd'hui.

Conformément aux règles internationales et autres règles nationales récentes, on reconnaît par exemple que le transport en pontée de certains chargements (notamment les conteneurs à bord des navires porte-conteneurs) est aujourd'hui pratique courante. Le projet s'intéresse aussi au transport de marchandises dangereuses, et à la protection de l'environnement (par exemple par l'application élargie de la Convention sur l'assistance de 1989).

3.1.4. *Rapprochement aux tendances internationales*

Dans le projet, on opte pour une implémentation approfondie des conventions internationales.

Après avoir examiné plusieurs options, la Commission de Droit Maritime a décidé de renvoyer dans le code aux dispositions directement applicables des conventions d'unification de droit privé, et d'élargir le cas échéant leur champ d'application à des situations qui ne sont pas régies par les conventions elles-mêmes, et ce en reprenant les dispositions des conventions dans le code. Cette méthode de travail est courante dans le

het Belgische zee- en binnenvaartrecht een traditionele werkwijze. Door de uitdrukkelijke verwijzing in het wetboek naar de rechtstreeks werkende bepalingen wordt de overzichtelijkheid van de regelgeving echter sterk verbeterd.

Het wetboek past de Belgische wetgeving meteen aan enkele recente verdragen aan, zoals het Hulpverleningsverdrag van 1989 en het CLNI 2012.

De grondige rechtsvergelijkende voorbereiding van het wetboek leidt ertoe dat de nationale regels nu beter corresponderen met de scheepvaartwetgeving van de buurlanden. Voor elk van haar voorstellen op het gebied van het privaatrecht heeft de Commissie Maritiem Recht immers aandachtig de wetgeving van de buurlanden onderzocht, alsook andere relevante buitenlandse regelgevingen.

3.1.5. *Coördinatie van de publiekrechtelijke wetgeving*

De publiekrechtelijke onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek berusten in hoofdzaak op een coördinatie van bestaande wetten. Een samenbundeling is des te wenselijker nu de jongste jaren ter uitvoering van nieuwe internationale en Europese normen tal van bijkomende wetten tot stand werden gebracht.

De bedoelde bepalingen betreffen meer bepaald de registratie van zeeschepen, de teboekstelling van binnenschepen, de scheepsmeting, de scheepsveiligheid, de verplichte verzekeringen van scheepseigenaars, de toegang tot het vervoer in de binnenvaart, de bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart, de verstekelingen, de scheepvaarttuchtvergrijpen en scheepvaartmisdrijven, de scheepvaartreglementering, de wrakverwijdering, het onderzoek van scheepvaartongevallen, de maritieme beveiliging, piraterij, het beroep op maritieme veiligheidsondernemingen, olieverontreiniging en handhaving.

De Commissie Maritiem Recht heeft ervoor geopteerd tussen het publiekrechtelijke en het privaatrechtelijke luik van het wetboek geen strikt onderscheid te maken. Vanuit diverse oogpunten is de opdeling tussen publiek- en privaatrecht in de materie van het scheepvaartrecht kunstmatig, en deels zelfs onmogelijk. Historisch gezien bestond in verband met de scheepvaart overigens geen onderscheid tussen publiek- en privaatrecht. Het Belgisch Scheepvaartwetboek is daarom helder opgedeeld in thematische boeken, waarvan de meeste zowel publiek- als privaatrechtelijke regelingen bevatten.

droit maritime et le droit de navigation intérieure belge. En renvoyant explicitement dans le code à des dispositions directement applicables, la réglementation gagne fortement en clarté.

Le code adapte immédiatement la législation belge à une série de conventions récentes, telles que la Convention sur l'assistance de 1989 et la convention CLNI 2012.

Grâce à la préparation comparative approfondie du code, les règles nationales correspondent mieux à présent à la législation maritime des pays voisins. Pour chacune de ses propositions dans le domaine du droit privé, la Commission de Droit Maritime a en effet examiné attentivement la législation des pays voisins ainsi que d'autres réglementations étrangères pertinentes.

3.1.5. *Coordination de la législation de droit public*

Les parties droit public du Code belge de la Navigation reposent principalement sur la coordination de lois existantes. Une mise en commun est d'autant plus souhaitable dès lors que quantité de lois complémentaires ont été établies ces dernières années en vue de l'exécution de nouvelles normes internationales et européennes.

Les dispositions visées concernent plus particulièrement: l'enregistrement des navires de mer; l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure; le jaugeage des navires; la sécurité des navires; les assurances obligatoires des propriétaires de navire; l'accès au transport dans la navigation intérieure; l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure; les passagers clandestins; les infractions maritimes et les délits de navigation; la réglementation en matière de navigation; l'enlèvement des épaves; l'analyse des accidents de navigation; la sûreté maritime; la piraterie; le recours à des entreprises de sécurité maritime; la pollution par les hydrocarbures; et l'application.

La Commission de Droit Maritime a pour cela choisi de ne pas faire de distinction stricte entre le volet droit public et le volet droit privé du code. Selon différents points de vue, la division entre droit public et droit privé en matière de droit de la navigation est artificielle, et même en partie impossible. D'un point de vue historique, il n'existe d'ailleurs aucune distinction entre droit public et privé en matière de navigation. C'est pourquoi le Code belge de la Navigation est clairement divisé en livres thématiques, dont la plupart contiennent des dispositions tant de droit public que de droit privé.

In tegenstelling tot de situatie in het privaatrechtelijke scheepvaartrecht, zijn de meeste publiekrechtelijke scheepvaartwetten actueel gehouden. Slechts een beperkt aantal wetten, zoals het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij uit 1928, vergden een grondige inhoudelijke actualisering. Voor vele wetten volstonden een coördinatie, een onderlinge afstemming van de terminologie en een redactionele verbetering. Aan alle wetsartikels werden eigen opschriften toegevoegd, wat de kenbaarheid van de wetgeving en het gebruiksgemak bevordert.

Louter formele of redactionele verbeteringen van bestaande wetsbepalingen zijn in principe niet nader toegelicht. Wegens de uiteenlopende terminologie en schrijfstijl in de bestaande wetten zijn vrijwel alle bepalingen legistiek opgeschoond. Een voorbeeld is de veralgemeende aanduiding van de administratieve detentie van een schip door de overheid als een “vasthouding”, ter vervanging van uiteenlopende termen als aanhouding, ophouding, vasthouding, detentie, stillegging, aan de ketting leggen, enz. Verder werd bijvoorbeeld geopteerd voor het gebruik van de term “vlagstaat” in plaats van “vlaggenstaat”, omdat het internationaal recht schepen slechts toelaat onder één enkele vlag te varen. Dergelijke redactionele ingrepen impliceren geen inhoudelijke wijziging.

Bij de opstelling van het wetboek is uiteraard uitgegaan van de huidige bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de gewestelijke overheden, rekening houdend met de Zesde Staatshervorming, ten gevolge waarvan onder meer de bevoegdheden op het vlak van de veiligheid van de binnenschepen, de bemanningsvoorschriften in de binnenvaart en de regeling van het scheepvaartverkeer op de binnenwateren aan de gewesten zijn overgedragen.

Het advies van de Raad van State bevestigt dat de bevoegdheidsverdeling bij het opstellen van het wetboek werd nageleefd. Wel geeft hij het advies om een grondigere toelichting te geven bij deze onderwerpen waar de federale overheid een antwoord heeft gestuurd aan de Vlaamse Regering. De toelichting die aan het Vlaamse Gewest werd gegeven werd dan ook overgenomen in de artikelsgewijze bespreking bij de punten over teboekstelling van binnenschepen, de exploitatievergunning, prijsvorming en bevrachting en de publiekrechtelijke aspecten van meting en veiligheid.

In verband met de diverse publiekrechtelijke materies wordt zoveel als mogelijk verwezen naar de geldende relevante internationale verdragen. Zo kan de gebruiker de toepasselijke regelgeving eenvoudig terugvinden, ook

Contrairement à ce qui se passe dans le droit privé de la navigation, la plupart des lois de droit public sur la navigation ont été plus ou moins actualisées. Seul un nombre limité de lois, comme le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime de 1928, ont exigé une profonde actualisation en matière de contenu. Pour nombre de lois, une coordination, une uniformité de la terminologie et une correction rédactionnelle ont suffi. Des légendes propres ont été ajoutées à tous les articles de loi, ce qui améliore la lisibilité et la convivialité de la législation.

Les corrections purement formelles ou rédactionnelles des dispositions légales existantes ne sont en principe pas expliquées davantage. En raison de la divergence de terminologie et de style dans les lois existantes, la quasi-totalité des dispositions ont été nettoyées d’un point de vue légistique. D’où, par exemple, la désignation généralisée de la détention administrative d’un navire par les autorités sous “retenue”, pour remplacer des termes variés comme immobilisation, contrainte, retenue, détention, arrêt, mise à la chaîne, etc. De plus, on a par exemple opté pour l’utilisation du terme “État du pavillon” au lieu d’“État de pavillons”, parce que le droit international permet uniquement aux navires de naviguer sous un seul pavillon. De telles interventions rédactionnelles n’impliquent pas de modification de fond.

Le point de départ lors de l’établissement du code était en effet l’actuelle répartition des compétences entre les autorités fédérales et régionales, compte tenu de la sixième réforme de l’État, qui a entraîné un transfert aux Régions notamment des compétences concernant la sécurité des bateaux de navigation intérieure, les prescriptions d’équipage dans la navigation intérieure et la réglementation du trafic maritime sur les eaux intérieures.

L’avis du Conseil d’État confirme que la répartition des compétences a été respectée lors de l’établissement du code. Il émet toutefois l’avis de donner une explication plus approfondie en ce qui concerne ces matières pour lesquelles l’autorité fédérale a envoyé une réponse au Gouvernement flamand. L’explication donnée au Gouvernement flamand a dès lors été reprise dans la discussion des articles concernant les points relatifs à l’immatriculation des navires de mer, au permis d’exploitation, à la formation des prix, à l’affrètement et aux aspects de droit public relatifs au jaugeage et à la sécurité.

En ce qui concerne les diverses matières de droit public, il est autant que possible fait référence aux conventions internationales pertinentes en vigueur. Ainsi, l’utilisateur peut retrouver facilement la réglementation

in de mate dat deze regelgeving tot stand is gekomen op internationaal niveau. De meeste van de bedoelde publiekrechtelijke verdragsregimes worden niet geacht rechtstreekse werking te hebben; de erin vervatte materiële voorschriften krijgen toepassing in het interne recht door hun opname – of veelal de verwijzing ernaar – in Belgische wetten. In het wetboek wordt aangesloten bij de huidige wetgevende praktijk op dit gebied, in de zin dat de basisregels uit de verdragen worden opgenomen in de wetsbepalingen, maar dat naar de soms zeer omvangrijke technische voorschriften alleen wordt verwezen. Mede in het licht van de frequente wijzigingen van de betrokken technische voorschriften, die tot stand komen binnen de permanente organen van bijvoorbeeld de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), is het noch realistisch, noch wenselijk om deze integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

De eigenlijke instemmingswetten, waarbij de Kamer van volksvertegenwoordigers op grond van artikel 167, § 2, van de Grondwet haar goedkeuring verleent aan internationale verdragen, zijn niet in het wetboek opgenomen. Deze wetten vormen een tussencategorie tussen de wetten in de materiële zin en de louter formele wetten. Zij kennen een afzonderlijk (met name in artikel 167 van de Grondwet) geregelde parlementaire procedure, en zijn onderworpen aan specifieke regels inzake de controlebevoegdheid van het Grondwettelijk Hof (artikel 3, § 2, van de Bijzondere Wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof). Het komt derhalve niet wenselijk voor om de bepalingen van deze wetten – die klassiek slechts één substantieel artikel bevatten, luidende dat het betrokken verdrag “volkomen uitwerking zal hebben” – naar het Scheepvaartwetboek over te hevelen, en evenmin om de instemming met verdragen voortaan via wetten tot wijziging van het Scheepvaartwetboek te laten verlopen.

3.1.6. *Integratie van zee- en binnenvaartrecht*

Conform de onderbouwde voorstellen van de Commissie Maritiem Recht is het privaatrechtelijk binnenvaartrecht maximaal in het wetboek geïntegreerd. Deze keuze is gesteund op de volgende vier overwegingen:

— blijkens de eerste consultatie steunt deze integratie op een breed draagvlak;

— de integratie is nodig, zo niet onvermijdelijk vanuit wetgevingstechnisch oogpunt;

— het binnenvaartrecht is hoe dan ook toe aan een actualisering; en

applicable, même dans la mesure où cette réglementation a été établie au niveau international. La plupart des régimes conventionnels de droit public visés ne sont pas réputés avoir effet immédiat; les prescriptions matérielles qu’ils contiennent trouvent application dans le droit interne par leur reprise – ou leur renvoi fréquent – dans les lois belges. Le code rappelle l’actuelle pratique législative dans ce domaine, en ce sens que les règles de base des conventions sont reprises dans les dispositions légales, mais qu’il est seulement renvoyé aux prescriptions techniques parfois très vastes. À la lumière notamment des modifications fréquentes des prescriptions techniques concernées, qui voient le jour au sein des organes permanents, par exemple de l’Organisation maritime internationale (OMI), il n’est ni réaliste ni souhaitable de les reprendre intégralement dans le Code belge de la Navigation.

Les lois d’assentiment proprement dites, par lesquelles la Chambre des représentants, en vertu de l’article 167, § 2 de la Constitution, donne son approbation aux conventions internationales, n’ont pas été reprises dans le code. Ces lois constituent une catégorie intermédiaire entre les lois au sens matériel et les lois purement formelles. Elles suivent une procédure parlementaire réglementée distincte (notamment à l’article 167 de la Constitution) et sont soumises à des règles spécifiques en matière de pouvoir de contrôle de la Cour constitutionnelle (article 3, § 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle. Il n’est donc pas souhaitable de transférer les dispositions de ces lois – qui comprennent généralement un seul article substantiel, stipulant que la convention concernée “sortira son plein et entier effet” – vers le Code de la Navigation, ni de faire dorénavant passer l’assentiment aux conventions par des lois modifiant le Code de la Navigation.

3.1.6. *Intégration du droit maritime et du droit de la navigation intérieure*

Conformément aux propositions étayées de la Commission de Droit Maritime, le droit de navigation intérieure privé est intégré au maximum dans le code. Ce choix repose sur les quatre considérations suivantes:

— d’après la première consultation, cette intégration repose sur un large soutien;

— l’intégration est nécessaire, sinon inévitable du point de vue de la légistique;

— le droit de la navigation intérieure lui-même a besoin d’être actualisé;

— de integratie van zee- en binnenvaartwetgeving vindt steun in buitenlandse voorbeelden.

Gelet op de wenselijkheid om van het nieuwe wetboek een overzichtelijk en gebruiksvriendelijk geheel te maken en de noodzaak om de Binnenbevrachtingswet uit 1936 te moderniseren, beval het Expertenteam in het Groenboek aan om in het wetboek ook het binnenvaartrecht te regelen. Ter verantwoording van de integratie van het zee- en binnenvaartrecht worden de volgende argumenten aangehaald: de feitelijke ineenvloeiing van zee- en binnenvaart bij estuaire vaart en Short Sea Shipping, het gebruik van overeenkomsten voor multimodaal vervoer, de overslagfunctie van de Belgische havens, de opmars van de binnenvaart, de promotie ervan door de overheid en de toenemende vraag naar financiering van binnenschepen. Er kon dus worden geconcludeerd dat uit de eerste consultatie unanimiteit bleek over de noodzaak om het zee- en het binnenvaartrecht in één wetboek te integreren.

Bovenop de reeds aangehaalde redenen is het vanuit wetgevingstechnisch oogpunt ten zeerste aangewezen om het zee- en binnenvaartrecht volledig te integreren. De huidige structuur van de wetgeving, met een deel van de binnenvaartregels binnen en een ander deel buiten de Zeewet, is niet aantrekkelijk en zorgt voor verwarring. Ingevolge de huidige wetgevende verweving van zee- en binnenvaartrecht via Titel X van de Zeewet moet ten andere worden vastgesteld dat een herziening van het zeerecht bij voorbaat volstrekt onmogelijk is zonder ook het binnenvaartrecht te regelen.

Zoals vermeld is het binnenvaartrecht op zichzelf beschouwd toe aan een actualisering. Een gezamenlijke herziening van het zeerecht en het binnenvaartrecht laat toe deze laatste rechtstak grondig te moderniseren. Verder dient België zijn wetgeving aan te passen aan het CLNI-Verdrag 2012. Dankzij het Belgisch Scheepvaartwetboek beschikt de binnenvaart over een hedendaags wetgevend raamwerk.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en ook in het voorliggende ontwerp is een gemeenschappelijke regeling voor zee- en binnenvaart verkozen, met waar nodig eigen regelingen of afwijkingen voor deze laatste sector.

Ook is getracht in het wetboek de eigenheid van het binnenvaartrecht gestalte te geven, door er waar nodig volwaardige, op zich staande onderdelen aan te wijden, eerder dan regels van het zeerecht van toepassing te

— l'intégration de la législation maritime et de navigation intérieure trouve appui sur des exemples étrangers.

Étant donné qu'il est souhaitable de faire du nouveau code un ensemble clair et maniable, et eu égard à la nécessité de moderniser la Loi sur l'affrètement fluvial de 1936, dans le livre vert, le groupe d'experts a recommandé de régler également le droit de la navigation intérieure dans le code. Pour justifier l'intégration du droit maritime et de la navigation intérieure, les arguments suivants ont été évoqués: la fusion de fait de la navigation maritime et intérieure lors de la navigation dans les estuaires et le "Short Sea Shipping", l'utilisation de contrats pour le transport multimodal, la fonction de transbordement des ports belges, le progrès de la navigation intérieure, sa promotion par l'autorité publique et la demande croissante de financement des bateaux de navigation intérieure. On peut donc conclure que lors de la première consultation, la nécessité d'intégrer le droit maritime et de navigation intérieure dans un seul code a fait l'unanimité.

Outre les motifs cités précédemment, il est fortement indiqué, d'un point de vue légistique, d'intégrer complètement le droit maritime et le droit de la navigation intérieure. La structure actuelle de la législation, reprenant une partie des règles de navigation intérieure dans la Loi Maritime et une partie en dehors, n'est pas attrayante et est source de confusion. Vu l'imbrication, dans la législation actuelle, du droit maritime et du droit de la navigation intérieure via le Titre X de la Loi Maritime, il faut par ailleurs constater qu'une révision du droit maritime est d'emblée absolument impossible si le droit de la navigation intérieure n'est pas réglé également.

Comme mentionné précédemment, le droit de la navigation intérieure est considéré comme ayant besoin d'être actualisé. Une révision commune du droit maritime et du droit de la navigation intérieure permet de moderniser cette dernière branche du droit en profondeur. En outre, la Belgique doit adapter sa législation à la convention CLNI 2012. Grâce au Code belge de la Navigation, la navigation intérieure dispose d'un cadre législatif moderne.

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, et dans le présent projet, on a opté pour une réglementation commune de la navigation maritime et intérieure avec, le cas échéant, quelques règles propres ou dérogations pour ce dernier secteur.

Dans le code, on essaie pourtant de donner corps au caractère propre de la navigation intérieure, en y consacrant le cas échéant des parties autonomes à part entière, plutôt qu'en déclarant applicables les règles de

verklaren met specifieke afwijkingen, zoals het in de Zeewet gebeurde.

Het wetboek bevat voor de binnenvaart specifieke regelingen omtrent:

— de teboekstelling van het schip;

— het bewarend scheepsbeslag;

— de toegang tot het vervoer;

— de bevrachting en de prijsvorming;

— de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip;

— de romp-, tijd- en ligbevrachting;

— de overeenkomst van goederenvervoer;

— de overeenkomst van passagiersvervoer.

De volgende onderdelen van het wetboek bevatten bepalingen die voor zeevaart en binnenvaart gemeenschappelijk zijn:

— een aantal algemene begripsbepalingen;

— de bronnen van het scheepvaartrecht;

— het zaakstatuut van het schip;

— de scheepszekerheidsrechten;

— het uitvoerend scheepsbeslag;

— het statuut van overheidsschepen;

— de scheepsmede-eigendom;

— de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders;

— de betekening bij de scheepsagent;

— de averij en de averij-grosse (weliswaar met specifieke regels voor de binnenvaart);

— de aanvaring (weliswaar met specifieke regels voor de binnenvaart);

— de vaststelling, vervolging en bestraffing van inbreuken;

droit maritime avec des dérogations spécifiques, comme cela se fait dans la Loi Maritime.

En ce qui concerne la navigation intérieure, le code contient des dispositions spécifiques relatives à:

— l'immatriculation du navire;

— la saisie conservatoire sur navire;

— l'accès au transport;

— l'affrètement et la formation des prix;

— la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau de navigation intérieure;

— l'affrètement à coque nue, à temps et en séjour;

— le contrat de transport de marchandises;

— le contrat de transport de passagers.

Les parties suivantes du code contiennent des dispositions qui sont communes à la navigation maritime et à la navigation intérieure:

— un certain nombre de définitions générales;

— les sources du droit maritime;

— le statut réel du navire;

— les sûretés sur navires;

— la saisie-exécution sur navire;

— le statut des navires publics.

— la copropriété du navire;

— la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs;

— la signification auprès de l'agent maritime;

— l'avarie et l'avarie commune (mais avec des règles spécifiques pour la navigation intérieure);

— l'abordage (mais avec des règles spécifiques pour la navigation intérieure);

— la constatation, la poursuite et la répression des infractions;

— de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer.

De volgende onderdelen belangen in principe alleen de zeevaart aan en gelden dus niet voor de binnenvaart:

— de registratie van het schip;

— de scheepsmeting;

— de veiligheid;

— het bewarend beslag op zeeschepen;

— de verplichte verzekeringen;

— de beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van een zeeschip;

— de kapitein;

— de maritieme veiligheidsagenten;

— de verstekelingen;

— de scheepvaartvergrijpen;

— de reglementering van het zeescheepvaartverkeer;

— de maritieme beveiliging;

— de voorkoming van verontreiniging door schepen;

— de maritieme bevrachtingen;

— het maritiem goederenvervoer;

— het maritiem passagiersvervoer;

— de aansprakelijkheid voor verontreiniging;

— de opvang van schepen in toevluchtsoorden;

— de wrakverwijdering;

— het onderzoek van scheepvaartongevallen.

3.1.7. *Administratieve vereenvoudiging*

Bovenop de reeds vermelde opheffing van talrijke afzonderlijke en onderling weinig gecoördineerde wetten, vereenvoudigt het wetboek procedures en formaliteiten en voert het elektronische toepassingen in telkens waar mogelijk. Dit beoogt de lasten voor de

— l'Organisme chargé de l'application du transport de passagers.

Les parties suivantes ne concernent en principe que la navigation maritime et ne s'appliquent donc pas à la navigation intérieure:

— l'enregistrement du navire;

— le jaugeage du navire;

— la sécurité;

— la saisie conservatoire sur les navires de mer;

— les assurances obligatoires;

— la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire de mer;

— le capitaine;

— les agents de sécurité maritime;

— les passagers clandestins;

— les infractions maritimes;

— la réglementation du trafic maritime;

— la sûreté maritime;

— la prévention de la pollution par des navires;.

— les affrètements maritimes;

— le transport maritime de marchandises;

— le transport maritime de passagers;

— la responsabilité en cas de pollution;

— l'accueil des navires dans les lieux de refuge;

— l'enlèvement des épaves;

— l'enquête sur les accidents de navigation.

3.1.7. *Simplification administrative*

Outre l'abrogation déjà mentionnée de nombreuses lois distinctes et peu coordonnées entre elles, le code simplifie des procédures et des formalités, et introduit des applications électroniques chaque fois que cela est possible. L'objectif étant de réduire la charge

betrokken ondernemingen en de overheid te verlichten. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn:

— de automatische toekenning van het recht om het bevel over een Belgisch zeeschip op te dragen aan onderdanen van Europees Economische Ruimte;

— de vereenvoudiging van registratieformaliteiten doordat de vroegere scheepshypotheekbewaring is geïntegreerd in de FOD Mobiliteit en Vervoer;

— de publicaties op de website van het Belgisch Scheepsregister om zo een unieke bron van informatie inzake de zakelijke rechten van schepen te creëren.

3.1.8. *Erkenning van zelfregulering*

Het wetboek erkent expliciet de rol van zelfregulering. Het scheepvaart- en havenbedrijf functioneert in ruime mate volgens regels die het zelf heeft uitgewerkt. Deze zelfregulering ligt hoofdzakelijk vervat in ongeschreven en gecodificeerde havengebruiken en in algemene contractvoorwaarden van beroepsorganisaties en individuele dienstverleners. Het wetboek erkent onder meer de gebruiken als bron van recht, op een meer principiële wijze dan de huidige Zeewet. Verder verwijst het voor de regeling van averij-grosse naar de Regels van York en Antwerpen en naar de Rijnregelen. De aanvullende bepalingen betreffende de bevrachtingsovereenkomsten zijn geïnspireerd door internationaal gangbare standaardcontracten. Door de erkenning van de rol van de zelfregulering sluit het wetboek maximaal aan bij de realiteit van het scheepvaartbedrijf.

3.1.9. *Efficiëntere handhaving*

In het wetboek is veel aandacht besteed aan een betere handhaving van de toepasselijke regels.

Het afzonderlijke boek over handhaving vervangt de disparate regelingen over de vaststelling, de opsporing en de bestraffing van inbreuken uit de bestaande scheepvaartwetten en is deels geïnspireerd door het Sociaal Strafwetboek. De bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole zijn nader uitgewerkt en de algemene mogelijkheid tot het opleggen van administratieve geldboetes wordt bevestigd. Het wetboek bouwt voort op de wet van 25 december 2016 waardoor voor het eerst administratieve sancties in scheepvaartzaken werden ingevoerd. Administratieve sancties worden dan ook opgelegd overeenkomstig deze procedure. Het onderdeel van het Belgisch Scheepvaartwetboek over handhaving omvat verder ook de bepalingen over de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer.

administrative des entreprises et l'autorité concernés. Exemples de telles mesures:

— l'octroi automatique du droit de transférer le commandement d'un navire de mer belge à un ressortissant d'un état membre de l'Espace économique européen;

— la simplification des formalités d'enregistrement du fait de l'intégration de l'ancienne conservation des hypothèques maritimes au sein du SPF Mobilité et Transports;

— les publications sur le site du Registre Naval belge pour créer une source unique d'information concernant les droit réels des navires.

3.1.8. *Reconnaissance de l'autorégulation*

Le Code reconnaît explicitement le rôle de l'autorégulation. Le secteur maritime et portuaire fonctionne en grande partie selon des règles qu'il a lui-même élaborées. L'autorégulation consiste principalement en usages portuaires non écrits et codifiés et en conditions générales contractuelles d'organisations professionnelles et de prestataires de services individuels. Le code reconnaît notamment les usages comme source de droit, d'une manière plus fondamentale que la Loi Maritime actuelle. Il fait en outre référence aux Règles d'York et d'Anvers et aux règles du Rhin pour le règlement de l'avarie commune. Les dispositions additionnelles relatives aux contrats d'affrètement sont inspirées des contrats types usuels au niveau international. En reconnaissant le rôle de l'autorégulation, le code s'aligne au mieux sur la réalité de l'activité nautique.

3.1.9. *Application plus efficace*

Dans le code, une grande attention est consacrée à une meilleure application des règles applicables.

Le livre distinct sur l'application remplace les régimes disparates sur la constatation, la poursuite et la répression des infractions issus des lois de la navigation existantes et s'inspire partiellement du Code pénal social. Les compétences du Contrôle de la navigation ont été précisées davantage et la possibilité générale d'imposer des amendes administratives est confirmée. Le code se fonde sur la loi du 25 décembre 2016 qui a introduit pour la première fois des sanctions administratives dans les affaires maritimes. Des sanctions administratives seront dès lors également imposées conformément) cette procédure. La partie du Code belge de la Navigation sur l'application comprend les dispositions sur l'Organisme chargé de l'application du transport de passagers.

3.1.10. *Uitgekiend belangenevenwicht*

Enkele voorstellen van de Commissie Maritiem Recht bleken tijdens de consultaties uiteenlopende en zelfs tegenstrijdige reacties van belangengroepen uit te lokken. Het wetboek is alleszins gericht op het verbeteren van de positie van alle betrokken deelsectoren, en doet zulks op een evenwichtige manier, die rekening houdt met de reële belangen van de betrokken partijen, de noden van de rechtspraktijk en wat internationaal gezien als gangbaar of redelijk kan worden beschouwd.

Vele belangendiscussies betroffen de kernvraag naar de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade ontstaan en schulden aangegaan in verband met de exploitatie van het schip. Het huidige Belgische scheepvaartrecht, zoals ontwikkeld in de rechtspraak, is internationaal gezien uitermate schuldeiservriendelijk. Dit komt tot uiting in de persoonlijke *in solidum*-mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de handelingen van de kapitein (ook wanneer die niet door hem is aangesteld), de ruime bevoorrechting van schuldvorderingen (welke een verhaalbaarheid van die schulden op het schip impliceert), de ruime mogelijkheid tot het leggen van bewarend beslag op schepen voor zeevorderingen, en de algemene omzetbaarheid van elk bewarend scheepsbeslag in een uitvoerend scheepsbeslag. De *in solidum*-mede-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de handelingen van de kapitein blijft gelden, maar er wordt erkend dat de scheepseigenaar redelijkerwijze niet hoeft in te staan voor handelingen die de kapitein uitdrukkelijk stelt als vertegenwoordiger van een andere, duidelijk identificeerbare contractpartij. Dit sluit aan bij de huidige zienswijze dat de desbetreffende regeling suppletief is, zodat de partijen ervan kunnen afwijken. De ruime bevoorrechting en verhaalbaarheid van schuldvorderingen en de ruime mogelijkheid tot bewarend beslag worden eveneens behouden. Om het langetermijn-scheepskrediet aan te moedigen wordt de lijst van bevoorrechte schuldvorderingen enigszins ingeperkt. De excessieve rechtsgeleerde theorie dat elk bewarend scheepsbeslag moet kunnen leiden tot gedwongen verkoop van het schip, wordt in het ontwerp expliciet teruggewezen. De bekende rechtspraak suggereert overigens dat deze laatste ingreep geenszins tot grote praktische moeilijkheden aanleiding zal geven.

Andere bepalingen versterken gevoelig de positie van de schuldeisers. Dit is bijvoorbeeld het geval met de uitbreiding van de dwingende bescherming van de Regels van Den Haag en Visby tot andere transportdocumenten dan het klassieke cognossement en tot andere partijen dan de derde-cognossementhouder. Er wordt een regeling ingevoerd met betrekking tot aansprakelijkheid

3.1.10. *Balance des intérêts bien réfléchie*

Certaines propositions de la Commission de Droit Maritime ont suscité pendant les consultations des réactions divergentes et même contradictoires de la part des différents groupes d'intérêts. Le code est fortement axé sur l'amélioration de la position de tous les sous-secteurs concernés, et le fait de façon équitable, en tenant compte des intérêts réels des parties concernées, des besoins de la pratique juridique et de ce qui d'un point de vue international est considéré comme coutumier ou raisonnable.

De nombreuses discussions concernant la question clé de la (co)responsabilité du propriétaire de navire pour les dommages causés et les dettes contractées liés à l'exploitation du navire. D'un point de vue international, le droit maritime belge actuel, tel que développé dans la jurisprudence, est particulièrement favorable au créancier. Cela se reflète dans la coresponsabilité *in solidum* du propriétaire de navire pour les actes du capitaine (même si ce n'est pas lui qui l'a nommé), le large privilège des créances (ce qui implique la recrouvrabilité de ces créances sur le navire), la large possibilité de saisie conservatoire sur les navires pour les créances maritimes, et la convertibilité générale de toute saisie conservatoire sur navire en saisie-exécution. La coresponsabilité *in solidum* du propriétaire de navire pour les actes du capitaine reste de vigueur, mais on reconnaît que le propriétaire du navire ne doit raisonnablement pas être tenu pour responsable d'actes dont le capitaine attribue clairement la responsabilité à une autre partie au contrat clairement identifiable. Ceci s'aligne sur le point de vue actuel, selon lequel le régime concerné est supplétif, de sorte que les parties peuvent y déroger. Le large privilège, la large recouvrabilité des créances et la large possibilité de saisie conservatoire sont aussi maintenus. Pour encourager le crédit à long terme sur navire, la liste des créances privilégiées a été quelque peu écourtée. La théorie doctrinaire exagérée selon laquelle toute saisie conservatoire doit pouvoir entraîner la vente forcée du navire, est explicitement réfutée dans le projet. La jurisprudence connue suggère en outre que cette dernière opération n'entraînera en aucun cas des difficultés pratiques majeures.

D'autres dispositions renforcent considérablement la position des créanciers. C'est par exemple le cas de l'extension de la protection impérative des Règles de La Haye et Visby à d'autres documents de transport que le connaissement classique et à d'autres parties que le tiers porteur d'un connaissement. Une législation a été mise en œuvre en ce qui concerne la responsabilité pour

voor vertraging bij goederenvervoer over zee. De rechtsmacht van de Belgische rechters met betrekking tot geschillen over zeevervoerovereenkomsten wordt geëxpliciteerd en de geldigheid van onder meer bevoegdheidsbedingen wordt beperkt. Ter bescherming van de schuldeisers bevat het wetboek innoverende, maar evenwichtige regels betreffende scheepsretentierechten en het beslag op bunkers en lading aan boord van schepen. Het ladingschadevoorrecht behoudt een prominente plaats onder de scheepsvoorrechten, en blijft de scheepshypotheek voorafgaan. De procedure voor het uitvoerend scheepsbeslag wordt efficiënter gemaakt. Ook de procedure voor de vorming van een aansprakelijkheidsbeperkingsfonds en de vereffening daarvan worden gevoelig verbeterd.

3.1.11. *Enkele specifieke inhoudelijke vernieuwingen*

Het Belgisch Scheepvaartwetboek voert onder meer de volgende vernieuwingen in:

— het bevat een aantal grondig onderbouwde, verduidelijkende begripsomschrijvingen;

— de regeling inzake registratie van zeeschepen en teboekstelling van binnenschepen wordt waar nodig geactualiseerd;

— het wettelijke regime van scheepsmede-eigendom wordt grondiger uitgewerkt dan tot nu toe het geval was;

— de regeling van de openbaarheid van rechten op schepen wordt verduidelijkt;

— niet-commerciële schepen krijgen een consistent wettelijk statuut en worden, onverminderd enkele uitzonderingen voor Belgische en vreemde gezagsschepen, principieel aan het scheepvaartrecht onderworpen;

— de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders wordt beter in de wet omschreven, zonder de krachtlijnen van het huidige Belgische zeerecht op te geven;

— de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt op een meer overwogen wijze geregeld, en de beperkingsprocedure wordt efficiënter gemaakt;

— het statuut van de scheepsbemanningen en van de gezagvoerders wordt nieuw gedefinieerd, met onder meer een meer realistische benadering van de taken en de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein en met aandacht voor de positie van gezagvoerder van niet-commerciële vaartuigen;

les retards dans le transport par mer de marchandises. La compétence des juges belges en matière de litiges relatifs aux contrats de transport maritime est explicitée et la validité notamment des clauses attributives de juridiction est limitée. Pour protéger les créanciers, le Code contient des règles innovantes, mais équitables, relatives aux droits de rétention sur navires, et à la saisie des soutes et de la cargaison à bord du navire. Le privilège pour dommage à la cargaison occupe une place prédominante parmi les privilèges sur navire, et l'hypothèque sur navire continue de primer. L'efficacité de la procédure pour la saisie-exécution sur navire est renforcée. La procédure pour la formation d'un fonds de limitation de responsabilité et sa liquidation sont sensiblement améliorées.

3.1.11. *Quelques nouveautés de fond spécifiques*

Le Code belge de la Navigation introduit notamment les nouveautés suivantes:

— il contient un certain nombre de définitions éclairantes dûment étayées;

— la législation en matière d'enregistrement des navires de mer et d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure est actualisée le cas échéant;

— le régime légal de la copropriété quiritaire est retravaillé de façon plus approfondie que ce qui était le cas jusqu'à présent;

— la législation sur la publicité des droits sur les navires a été précisée;

— les navires non commerciaux reçoivent un statut légal cohérent et sont, sous réserve de certaines exceptions pour les navires de souveraineté belges et étrangers, en principe soumis au droit de la navigation;

— la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs est mieux définie dans la loi, sans renoncer aux lignes de force du droit maritime belge actuel;

— la limitation de responsabilité du propriétaire de navire est réglementée de façon plus contrôlée, et la procédure de limitation est rendue plus efficace;

— le statut de l'équipage et des commandants reçoit une nouvelle définition, avec entre autres une approche plus réaliste des tâches et de la responsabilité personnelle du capitaine, et en accordant une attention particulière à la position du commandant de bâtiments de navigation non commerciaux;

— de in onbruik geraakte tuchtrechtelijke bevoegdheid van de kapitein wordt afgeschaft;

— in lijn met internationale regels wordt de mogelijkheid verstekelingen te verplichten tot arbeid aan boord beperkter omschreven;

— er wordt een hedendaagse suppletieve regeling van de bevrachtingsovereenkomst ingevoerd, welke is geïnspireerd door de internationale bevrachtingspraktijk;

— wat averij-grosse betreft wordt de verouderde suppletieve wettelijke regeling vervangen door een verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Rijnregelen, en worden de nationale procedurevoorschriften volledig gemoderniseerd;

— de bepalingen over aansprakelijkheid bij aanvaring, welke blijven aansluiten bij het Aanvaringsverdrag van 1910, zijn waar nodig op punt gesteld;

— het Bergingsverdrag van Londen van 1989 wordt in de Belgische wetgeving overgenomen met het oog op een weloverwogen gebruikmaking van de door het verdrag gelaten nationale beleidsruimte;

— de onnodige beperking van aansprakelijkheid bij wrakkenruiming in de territoriale zee wordt afgeschaft;

— voor wrakkenruiming in de exclusieve economische zone wordt het verdrag van Nairobi toegepast;

— in aanvulling op de Europese regels worden voor de eerste maal specifiek op de scheepvaart toegesneden wettelijke IPR-verwijzingsregels ingevoerd.

3.1.12. *Niet in het wetboek geregelde aangelegenheden*

De in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen coördinatie van de publiekrechtelijke wetgeving omvat alleen die wetten welke uitsluitend of in hoofdzaak betrekking hebben op de scheepvaart. Verscheidene wetten die mede op de scheepvaart van toepassing zijn of het scheepvaartbedrijf beïnvloeden, hebben een meer algemene draagwijdte en werden om die reden niet in het ontwerp opgenomen. Men denke hierbij onder meer aan:

— de bepalingen in het Burgerlijk Wetboek over de burgerlijke stand aan boord van schepen en over de zeetestamenten;

— la compétence disciplinaire désuète du capitaine est abrogée;

— conformément aux règles internationales, la possibilité d'obliger les passagers clandestins à travailler à bord est définie de façon plus limitée;

— une réglementation supplétive actualisée du contrat d'affrètement, inspirée de la pratique internationale en matière d'affrètement, est introduite;

— en ce qui concerne l'avarie commune, la législation supplétive obsolète est remplacée par un renvoi vers les Règles d'York et Anvers, et les Règles du Rhin, et les règles procédurales nationales sont entièrement modernisées;

— les dispositions relatives à la responsabilité en cas d'abordage qui restent conformes à la Convention sur les abordages de 1910, sont mises au point si nécessaire;

— la Convention sur l'assistance de Londres de 1989 est reprise dans la législation belge, en vue d'une utilisation opportune de la marge de manœuvre laissée par cette convention au niveau national;

— la limitation inutile de la responsabilité pour l'enlèvement des épaves dans la mer territoriale est abrogée;

— pour l'enlèvement des épaves dans la zone économique exclusive, la Convention de Nairobi s'applique;

— en plus des règles européennes, des règles de rattachement DIP spécifiques sur mesure sont pour la première fois appliquées au secteur de la navigation.

3.1.12. *Matières non réglementées dans le code*

La coordination des dispositions de droit public reprise dans le Code belge de la Navigation comprend seulement les lois ayant trait exclusivement ou principalement à la navigation. Diverses lois s'appliquant également à la navigation ou influençant ce secteur ont une portée plus générale et n'ont pour cette raison pas été reprises dans le projet. On pense notamment dans ce contexte:

— aux dispositions du Code civil sur l'état civil à bord des navires et sur les testaments maritimes;

— de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;

— de diverse wetten waarin de zeegebieden worden afgebakend en het beheer ervan wordt geregeld;

— de regelen met betrekking tot maatregelen of beslissingen van een vreemde Staat die betrekking hebben op een reglementering inzake mededinging, economische machtsposities of handelsbeperkende praktijken inzake internationaal vervoer ter zee en door de lucht, welke inmiddels zijn opgenomen in boek IV van het Wetboek van economisch recht;

— de Gezondheidswet van 1 september 1945.

3.2. ***Krachtlijnen van boek 1 (Algemene bepalingen)***

In dit boek zijn vooreerst enkele centrale begripsomschrijvingen uitgewerkt. Deze betreffen de bronnen van het scheepvaartrecht, de bevoegde overheden, schepen, wateren, reders, opvarenden, bevrachtingen en averij.

Onder meer was een fundamentele herwerking van de definities van de begrippen zeeschip en binnenschip uit de Zeewet nodig. De huidige definities zijn in economisch en technologisch opzicht achterhaald en te eng, en zij veroorzaken regelmatig betwistingen. Buitenlandse wetgevingen en ook internationale verdragen hanteren een bredere opvatting van het begrip schip. In het Belgisch Scheepvaartwetboek is een nieuwe, algemene definitie van het begrip schip opgenomen, waarin het winstoogmerk geen rol meer speelt. Door een principiële verruiming van het toepassingsgebied van de privaatrechtelijke scheepvaartregelgeving wordt ervoor gezorgd dat vaartuigen waarvan de exploitatie in economisch en technisch opzicht vergelijkbaar is, zoveel mogelijk gelijk worden behandeld. Dit codificeert de wetgevende tendens van de jongste decennia om het toepassingsgebied van de Zeewet *ad hoc* uit te breiden. In de nieuwe regeling wordt ruimte gelaten voor uitzonderingsbepalingen wanneer die gewettigd zijn door de bijzondere aard of functie van een bepaalde soort vaartuigen.

In de onderdelen van het wetboek waar ingevolge de gelding van internationale of Europese normen of om redenen eigen aan de inhoudelijke regeling afwijkende begripsbepalingen dienen te gelden, is aan dat vereiste voldaan door op de betrokken plaats uitdrukkelijk afwijkende definities in te schrijven, of door het

— à la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;

— aux diverses lois délimitant les espaces marins et régissant la gestion de ceux-ci;

— aux règles relatives à des mesures ou décisions d'un État étranger qui concernent une réglementation en matière de concurrence, de puissance économique ou de pratiques commerciales restrictives dans le domaine du transport maritime et aérien international, reprises entre-temps dans le livre IV du Code de droit économique;

— à la loi sanitaire du 1er septembre 1945.

3.2. ***Lignes de force du livre 1 (Dispositions générales)***

Ce livre comprend avant tout quelques définitions essentielles. Elles concernent les sources du droit de la navigation, les autorités compétentes, les navires, les eaux, les armateurs, les personnes embarquées, les affrètements et l'avarie.

Une véritable refonte des définitions des notions de navire de mer et de bateau de navigation intérieure, issues de la Loi Maritime, a notamment été nécessaire. D'un point de vue économique et technologique, les définitions actuelles sont dépassées et trop restrictives, et elles suscitent régulièrement des contestations. Des législations étrangères et des traités internationaux donnent une définition plus large de la notion de navire. Le Code belge de la Navigation propose une nouvelle définition générale de la notion de navire, dans laquelle le but lucratif n'a plus aucune espèce d'importance. L'élargissement de principe du champ d'application de la réglementation de la navigation en droit privé permet de traiter autant que possible sur un pied d'égalité les bâtiments dont l'exploitation est comparable sous l'angle économique et technique. Il en découle une codification de la tendance législative observée au cours des dernières décennies à élargir le champ d'application de la Loi Maritime *ad hoc*. Le nouveau régime prévoit une certaine marge pour introduire des dispositions d'exception lorsqu'elles se justifient par la nature ou la fonction particulière d'un type donné de bâtiments.

Dans les parties du code auxquelles des définitions dérogatoires doivent s'appliquer, à la suite de l'entrée en vigueur de normes internationales ou européennes ou pour des raisons propres aux règles de fond, il a été satisfait à cette exigence par l'inscription à l'endroit concerné de définitions expressément dérogatoires, ou

toepassingsgebied van het betrokken onderdeel op bijzondere wijze af te bakenen. Er is naar gestreefd om het aantal afwijkende definities zo beperkt mogelijk te houden.

3.3. ***Krachtlijnen van boek 2 (Zeevaart) – titel 2 – Zeeschepen***

De titel Zeeschepen regelt de volgende aangelegenheden:

— het statuut en de opdrachten van het Belgisch Scheepsregister;

— de registratie van zeeschepen;

— de meting van zeeschepen;

— de veiligheid van zeeschepen;

— het zaakstatuut van schepen;

— de scheepszekerheidsrechten (scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten, scheepsretentierechten en scheepshypotheken);

— het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag;

— de openbaarheid van rechten op schepen;

— het statuut van overheidsschepen.

De privaatrechtelijke bepalingen van dit boek regelen voor het eerst op samenhangende en overzichtelijke wijze het statuut van het schip als goed en als verhaalsobject voor schuldeisers, alsook de bijzondere positie van overheidsschepen.

Omtrent het zakenrechtelijk statuut in enge zin van schepen bevat de Zeewet slechts summiere bepalingen. De meeste andere nationale wetgevers hebben het statuut van schepen verder uitgewerkt dan bij ons is gebeurd. De ter zake in het nieuwe wetboek opgenomen bepalingen zijn gedeeltelijk door buitenlandse voorbeelden geïnspireerd. Ook is waar nuttig overgegaan tot een codificatie of bijsturing van beschikbare Belgische rechtspraak. Revolutionaire wijzigingen dringen zich in deze materie echter niet op. Er wordt vastgehouden aan het relatief ongereglementeerd karakter van het zakenrechtelijk statuut van schepen naar Belgisch recht. Dit biedt contractpartijen en andere belanghebbenden maximale flexibiliteit. Nieuw is onder meer dat de wettekst uitdrukkelijk de mogelijkheid erkent om feitelijke vermoedens omtrent het eigendomsstatuut te putten uit de publiekrechtelijke scheepsdocumentatie.

par la délimitation spécifique du champ d'application de la partie concernée. On a cherché à limiter dans la mesure du possible le nombre de définitions dérogatoires.

3.3. ***Lignes de force du livre 2 (Navigation maritime) – titre 2 – Navires de mer***

Le titre Navires de mer réglemente les questions suivantes:

— le statut et les tâches du Registre naval belge;

— l'enregistrement des navires de mer;

— le jaugeage des navires de mer;

— la sécurité des navires de mer;

— le statut réel des navires;

— les sûretés sur navire (droits de priorité sur navires, privilèges sur navire, droits de rétention sur navires et hypothèques sur navires);

— la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navire;

— la publicité des droits sur les navires;

— le statut des navires publics.

Les dispositions de droit privé de ce livre réglementent pour la première fois de façon cohérente et organisée le statut du navire en tant que bien et en tant que gage pour les créanciers, ainsi que la position particulière des navires publics.

S'agissant du statut au sens strict des navires en droit réel, la Loi Maritime ne contient que des dispositions sommaires. La plupart des autres législateurs nationaux ont élaboré le statut des navires de manière plus approfondie que chez nous. Aussi, les dispositions reprises en la matière dans le nouveau code s'inspirent partiellement d'exemples étrangers. On a également procédé à une codification ou une rectification de la jurisprudence belge disponible lorsque cela s'est avéré utile. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications révolutionnaires dans ce domaine, et on maintient le caractère relativement non réglementé du statut des navires de droit belge en droit réel. Cela offre un maximum de flexibilité aux parties contractantes et aux autres parties intéressées. Parmi les éléments nouveaux, citons le fait que le texte de loi reconnaît expressément la possibilité de puiser des présomptions de fait

Voorts wordt wettelijke verduidelijking voorgesteld met betrekking tot de onroerendmaking van schepen. Om het statuut van woonschepen te verbeteren wordt de vestiging van een recht van bewoning op schepen mogelijk gemaakt. Verder is een specifieke IPR-regeling uitgewerkt.

Uit een kritisch onderzoek van de Zeewet op het vlak van de bevoorrechting van schuldvorderingen blijkt dat de huidige Belgische regeling, die berust op het Scheepsvoorrechtenverdrag van 1926, gedeeltelijk verouderd is, afwijkt van de regeling in de meeste buurlanden en in de meeste belangrijke scheepvaart- en handelsnaties, relatief ongunstig is voor de scheepsfinancier en de Belgische vlag, en door de Belgische bank- en rederssectoren wordt verworpen. Anderzijds worden de alternatieve, meer eigentijdse verdragsregelingen uit 1967 en 1993 door een belangrijk deel van de belanghebbenden verworpen omdat zij het ladingschadevoorrecht tenietdoen. Internationaal kennen deze laatste verdragsregelingen bovendien een erg beperkt succes. Het logische besluit is dat een eigen Belgische wettelijke regeling zich opdringt, waarin het recht met betrekking tot maritieme voorrechten en hypotheken wordt geactualiseerd en de positie van de scheepsfinancier en dus van de vlag wordt versterkt, maar waarin anderzijds geen afbreuk wordt gedaan aan de ladingbelangen en aan andere voor België essentieel te achten belangen. De keuze voor een nationaal regime los van de verdragen is zeker niet uniek, ook niet bij vergelijking met de buurlanden. Bovendien belet de invoering van een nationale regeling geenszins dat, waar gepast, inhoudelijk in het ene of het andere verdragsregime inspiratie wordt gezocht. Het varen van een eigen wetgevende koers impliceert met andere woorden geenszins dat België geen aansluiting zou kunnen vinden bij internationale tendensen. Inhoudelijk wordt in het nieuwe wetboek geopteerd voor de invoering van scheepsvoorrangsrechten, voor een reductie van de scheepsvoorrechten (met behoud van het ladingschadevoorrecht) en voor de erkenning van scheepsretentierechten. Wat betreft het IPR is in Wetboek, gelet op de unanieme vraag van de koopvaardij, de binnenvaart en rechtspraktijk tijdens de tweede consultatie, de verwijzing naar de wet van vlagstaat behouden en wordt niet overgestapt naar de nochtans evenzeer verdedigbare *lex fori*. Verder zijn in het wetboek alle wetsbepalingen betreffende de scheepshypotheek samengebracht, inbegrepen de regeling betreffende de inbezitstelling van het schip.

Uit een analyse van het Belgische recht met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag kan worden besloten dat het wenselijk is dat België gebonden blijft door het Scheepsbeslagverdrag van 1952. Dit verdrag

concernant le statut de propriété dans les documents de bord de droit public. Par ailleurs, des précisions légales sont proposées en ce qui concerne la faculté de rendre les navires immeubles. Pour améliorer le statut des bateaux-logements, la constitution d'un droit d'habitation sur les navires est rendue possible. En outre, un régime spécifique de DIP est élaboré.

Il ressort d'une étude critique de la Loi Maritime en ce qui concerne les privilèges à accorder sur les créances que le régime belge actuel, qui se fonde sur la Convention privilèges sur navires de 1926, est partiellement dépassé, déroge au régime applicable dans la plupart des pays voisins et dans la plupart des nations maritimes et commerciales importantes, est relativement peu favorable au financier maritime et au pavillon belge, et est rejeté par les secteurs belges des banques et des armateurs. Par ailleurs, une part importante des parties intéressées rejette les régimes conventionnels alternatifs, plus actuels, de 1967 et 1993, car ces derniers suppriment le privilège pour dommage à la cargaison. En outre, ces derniers régimes conventionnels ne rencontrent qu'un succès très limité à l'échelle internationale. La conclusion logique est qu'il convient d'instaurer un régime légal belge propre actualisant le droit lié aux privilèges et hypothèques maritimes et renforçant la position du financier maritime, et donc du pavillon, sans pour autant porter préjudice aux intérêts de la cargaison et à d'autres intérêts à considérer comme essentiels pour la Belgique. Le choix d'un régime national indépendant des conventions n'est certainement pas unique, pas même en comparaison avec les pays voisins. En outre, l'introduction d'un régime national n'interdit en rien de s'inspirer de l'un ou l'autre régime conventionnel sur le plan du contenu si cela s'avère approprié. En d'autres termes, suivre sa propre route n'empêche nullement la Belgique de pouvoir adhérer aux tendances internationales. Sur le plan du contenu du nouveau code, on opte pour l'introduction de droits de priorité maritimes, pour une réduction des privilèges maritimes (avec le maintien du privilège lié à la cargaison) et pour la reconnaissance de droits de rétention maritimes. En ce qui concerne le DIP, compte tenu de la demande unanime de la marine marchande, de la navigation intérieure et de la pratique juridique pendant la seconde consultation, le renvoi dans le Code à la législation de l'État du pavillon est maintenu et on ne passe pas à la tout aussi défendable lex fori. En outre, le code regroupe toutes les dispositions légales relatives à l'hypothèque maritime, y compris le régime relatif à la mise en possession du navire.

Il ressort d'une analyse du droit belge en ce qui concerne la saisie conservatoire sur navire, qu'il est souhaitable que la Belgique reste liée par la Convention sur la saisie des navires de 1952. Cette convention est

wordt nog steeds gevolgd door het merendeel van de Europese landen en door alle buurlanden.

Er is geen aanleiding om bij wet wijziging te brengen in de vigerende "Omala"- en "Heinrich J"-rechtspraak van het Hof van Cassatie, welke immers een kwestie van verdragsautonome interpretatie betreffen. In het "Omala"-arrest bevestigde het Hof van Cassatie dat het bewarend beslag op het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft steeds mogelijk is, ook al staat de eigenaar niet voor de zeevordering in. In het "Heinrich J"-arrest besliste het Hof dat deze mogelijkheid niet strijdig is met het Scheepsbeslagverdrag van 1952.

Wel is het aangewezen de regeling met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag van het Gerechtelijk Wetboek over te hevelen naar het Belgisch Scheepvaartwetboek, en het Scheepsbeslagverdrag van 1952 zo volledig en accuraat mogelijk in de wettekst te integreren met het oog op de regeling van de situaties die niet door de rechtstreeks werkende bepalingen van het verdrag worden beheerst.

Vooreerst is de overheveling verantwoord gezien de autonomie van het scheepvaartrecht en de *summa divisio* tussen het scheepvaartrecht en het landrecht, welke in het wetboek worden herbevestigd. Het scheepvaartrecht wordt in het wetboek inderdaad erkend als een op zich staand geheel, en het recht met betrekking tot scheepsbeslag is daar een wezenlijk onderdeel van. De integratie in het Scheepvaartwetboek van de regeling betreffende het scheepsbeslag, welke een onderdeel is van een op zichzelf staande rechtstak, kan dan ook geen argument of precedent bieden om later eventueel andere sectorale of specifieke beslagregelingen uit het Gerechtelijk Wetboek te lichten.

Ten tweede beoogt het Belgisch Scheepvaartwetboek tot een zo omvattend mogelijke codificatie te komen. Vanuit dat opzicht ware het ongelukkig om een centraal, voor de rechtspraktijk uitzonderlijk belangrijk onderdeel van het scheepvaartrecht in een ander wetboek te laten functioneren.

Ten derde valt vanuit rechtshistorisch oogpunt te noteren dat het uitvoerend scheepsbeslag aanvankelijk was geregeld in de *Ordonnance de la marine* (titel XIV van boek I met als opschrift "De la Saisie et vente des Vaisseaux, et de la distribution du prix") en vervolgens in de *Code de commerce* (aldaar in titel II van boek II (artikelen 197-215) met het opschrift "De la saisie et vente des navires"). Pas in de Belgische Zeewet van 1879 (artikel 237) werd ervoor geopteerd om deze regeling te integreren in het Wetboek

toujours suivie par la majorité des pays européens et par tous les pays voisins.

Il n'y a aucune raison d'apporter des modifications de la loi aux arrêts de jurisprudence "Omala" et "Heinrich J" en vigueur de la Cour de Cassation, qui ne concernent qu'une question d'interprétation autonome de la convention. Dans l'arrêt "Omala", la Cour de Cassation confirme que la saisie conservatoire peut toujours être pratiquée sur le navire auquel la créance maritime se rapporte, même si le propriétaire ne répond pas de la créance maritime. Dans l'arrêt "Heinrich J", la Cour de Cassation a jugé que cette possibilité n'était pas incompatible avec la Convention sur la saisie des navires de 1952.

Il est cependant conseillé de transposer la réglementation de la saisie conservatoire sur navires du Code judiciaire au Code belge de la Navigation, et d'intégrer la Convention sur la saisie des navires de 1952 de façon aussi complète et précise que possible dans le texte de loi, afin de réglementer les situations qui ne sont pas régies par les dispositions directement applicables de la Convention.

Premièrement, la transposition est justifiée compte tenu de l'autonomie du droit maritime et de la *summa divisio* entre le droit maritime et le droit terrestre qui sont reconfirmées dans le code. Le droit de la navigation est en effet reconnu dans le code comme un ensemble complet et autonome et les droits relatifs à la saisie sur navires en constituent un élément essentiel. L'intégration dans le Code de la Navigation de la réglementation relative à la saisie sur navires qui fait partie d'une branche autonome du droit ne peut donc être un argument ou un précédent pour éventuellement extraire par la suite du Code judiciaire d'autres régimes sectoriels ou spécifiques en matière de saisie.

Deuxièmement, le Code belge de la Navigation vise à aboutir à la codification la plus globale possible. Dans cette optique, il serait malheureux de faire fonctionner un élément du droit maritime central et remarquablement important pour la pratique judiciaire dans un autre code.

Troisièmement, du point de vue de l'histoire du droit, il faut noter que la saisie-exécution sur navire était initialement régie dans l'*Ordonnance de la marine* (Titre XIV du Livre I portant pour titre "De la Saisie et vente des Vaisseaux, et de la distribution du prix") et, ensuite, dans le *Code de commerce* (dans le Titre II du Livre II (articles 197-215) portant pour titre "De la saisie et vente des navires"). C'est seulement dans la Loi Maritime belge de 1879 (article 237) que l'on a choisi d'intégrer ce régime dans le Code de Procédure civile. La matière

van Burgerlijke Rechtspleging. De materie van het scheepsbeslag werd volledig nieuw geregeld door de wet van 4 september 1908 “op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart”. Dit was een losstaande wet, welke noch in het Wetboek van Koophandel, noch in het Wetboek van Burgerlijke Rechtspleging werd ingevoegd. In 1961 werd het Scheepsbeslagverdrag van 1952 in de Belgische wetgeving opgenomen, via een wijziging van voormelde wet van 4 september 1908. De situatie veranderde pas in 1967, toen de regeling van het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag, blijkbaar zonder specifieke motivering, werd geïntegreerd in het Gerechtelijk Wetboek. Deze evolutie toont alleszins aan dat de wetgever de regeling van het scheepsbeslag vroeger zeker niet als een noodzakelijk onderdeel van een procesrechtelijke codificatie heeft gezien, en ze gedurende lange tijd eerder als een scheepvaartrechtelijke aangelegenheid beschouwde.

Ten vierde is de internationale basisregeling, met name het Scheepsbeslagverdrag van 1952, een typisch scheepvaartrechtelijke regeling, voorbereid en dagelijks toegepast door beoefenaars van het scheepvaartrecht, niet door procesrechtdeskundigen. De natuurlijke context van de betrokken regeling is derhalve die van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Ten vijfde worden in het recht met betrekking tot. het scheepsbeslag specifieke zeerechtelijke begrippen en regels gehanteerd, die beter kunnen worden begrepen binnen de inhoudelijke samenhang van een scheepvaartwetboek, waarin bijvoorbeeld ook de vorderingen die tot scheepsbeslag aanleiding kunnen geven zijn geregeld, alsmede de voorrechten en hypoheken die een rol spelen bij de verdeling van de opbrengst na uitvoerend scheepsbeslag. Al die regels vormen in feite één geheel, want zij bepalen de functie van het schip als verhaalsobject voor de schuldeisers. De regeling met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag is bovendien niet van nationale, maar van internationale oorsprong en sluit aan bij internationaal verkozen concepten en oplossingen, veeleer dan bij de interne gemeenrechtelijke regeling van het bewarend beslag. Ook in de rechtsleer is de opname van de regels betreffende het scheepsbeslag in het Gerechtelijk Wetboek betreurd, daar zulks onvermijdelijk leidt tot een verwatering van de bijzondere aard van die regels in de rechtspraak.

Ten zesde is de integratie van de regeling van het Scheepsbeslagverdrag van 1952 in het Belgisch Scheepvaartwetboek wenselijk omdat, zoals reeds vermeld, wordt beoogd in het Belgisch Scheepvaartwetboek zoveel mogelijk alle relevante eenmakingsverdragen te

de la saisie sur navires a fait l’objet d’une nouvelle réglementation complète par la loi du 4 septembre 1908 “relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux, ainsi qu’à la compétence en matière maritime et de navigation intérieure”. C’était une loi isolée, qui n’a été insérée ni dans le Code de Commerce, ni dans le Code de Procédure civile. En 1961, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer a été reprise dans la législation belge par le biais d’une modification de la loi du 4 septembre 1908 susmentionnée. La situation n’a changé qu’en 1967, lorsque la réglementation de la saisie conservatoire sur navire et de la saisie-exécution sur navire a été intégrée, apparemment sans motivation spécifique, dans le Code judiciaire. Cette évolution démontre en tout cas qu’autrefois, le législateur ne considérait certainement pas le régime de la saisie sur navire comme un élément indispensable d’une codification du droit procédural et que, pendant longtemps, il l’a vu plutôt comme une matière relevant du droit maritime.

Quatrièmement, le régime de base international, à savoir la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer, est un régime typique du droit maritime, préparé et appliqué quotidiennement par des praticiens du droit maritime, et non par des experts du droit judiciaire. Le contexte naturel du régime concerné est par conséquent celui du Code belge de la Navigation.

Cinquièmement, le droit relatif à la saisie sur navire utilise des notions et règles spécifiques de droit maritime qui peuvent mieux se comprendre dans la cohérence d’un code de la navigation dans lequel p. ex. les créances qui peuvent donner lieu à la saisie sur navire sont par exemple réglées, de même que les privilèges et hypothèques qui jouent un rôle dans la répartition du produit après saisie-exécution sur navire. Toutes ces règles forment en fait un ensemble, car elles déterminent la fonction du navire en tant que gage pour les créanciers. Le régime concernant la saisie conservatoire sur navire n’est du reste pas d’origine nationale mais internationale et s’inscrit dans des concepts et solutions choisis sur la scène internationale plutôt que dans le régime interne de droit commun de la saisie conservatoire. Dans la doctrine aussi, on déplore l’intégration des règles relatives à la saisie sur navire dans le Code judiciaire, étant donné que ceci conduit inévitablement à une dilution de la nature particulière de ces règles dans la jurisprudence.

Sixièmement, l’intégration de la réglementation de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dans le Code belge de la Navigation est souhaitable parce que, comme déjà indiqué, le but est de codifier autant que possible dans le Code belge

codificeren met het oog op de regeling van nationale situaties.

Ten zevende dient integratie in het Belgisch Scheepvaartwetboek de overzichtelijkheid, kenbaarheid en gebruiksvriendelijkheid van het nieuwe wetboek. Voor de magistratuur en de advocatuur is het gemakkelijker om de specifieke scheepvaartrechtelijke beslagregels terug te vinden in hetzelfde wetboek als de aanverwante materiële regels en de regels betreffende onder meer de scheepsvoorrechten en -hypotheken en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Bij de overheveling van de regels met betrekking tot het scheepsbeslag naar het nieuwe wetboek dient duidelijkheid te worden geschapen rond de (niet-)toepasselijkheid van een aantal algemene regels van het beslagrecht. Zo dient de "Orcombe"-rechtspraak met betrekking tot de gelding van artikel 1415 Gerechtelijk Wetboek te worden geneutraliseerd. Volgens het "Orcombe"-arrest van het Hof van Cassatie dient de beslagrechter conform het vermelde wetsartikel na te gaan of de vordering zeker en opeisbaar is en vaststaande of vatbaar voor een voorlopige raming. Dit gaat in tegen het Scheepsbeslagverdrag van 1952 luidens welk de rechter alvorens verlof tot beslag te verlenen enkel dient te onderzoeken of een allegatie van een zeevordering voorhanden is.

Bij gebrek aan wettelijk raamwerk bestaat in verband met het vaak voorkomende en ongetwijfeld nuttige bunkerbeslag rechtsonzekerheid. De mogelijkheid van bunkerbeslag dient dan ook bij wet te worden bevestigd, evenwel met de mogelijkheid om vrijgave van het schip te bekomen.

Ook de wettelijke regeling van het uitvoerend scheepsbeslag dient van het Gerechtelijk Wetboek naar het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden overgeheveld.

Vooral dient het Belgisch Scheepvaartwetboek duidelijk aan te geven in welke gevallen een schuldeiser uitvoerend scheepsbeslag kan leggen. Uit een kritische analyse van het vigerende recht en een internationale vergelijking blijkt het scenario de voorkeur te genieten waarin uitvoerend scheepsbeslag enkel nog wordt toegestaan uit hoofde van vorderingen tegen de scheepseigenaar en vorderingen gewaarborgd door een scheepsvoorrecht of een scheepshypotheek ("scheepszekerheidsrechten" in de nieuwe terminologie van het Belgisch Scheepvaartwetboek). Door deze wetgevende keuze zou België dichter aansluiten bij de internationale mediaan en in het bijzonder bij het recht van de buurlanden. Door de nieuwe regeling blijven de schuldeisers

de la Navigation toutes les conventions d'unification pertinentes, en vue de régler des situations nationales.

Septièmement, l'intégration dans le Code belge de la Navigation sert à la clarté, à la reconnaissabilité et à la convivialité du nouveau code. Pour les magistrats et avocats, il est plus facile de retrouver les règles en matière de saisie spécifiques au droit de la navigation dans le même code que les règles matérielles apparentées et les règles relatives, notamment, aux privilèges et hypothèques sur navire et à la responsabilité du propriétaire du navire

Lors de la transposition des règles relatives à la saisie de navire vers le nouveau code, il convient d'apporter plus de clarté à propos de l'(in)applicabilité de plusieurs règles générales du droit des saisies. La jurisprudence "Orcombe" concernant la validité de l'article 1415 C. jud. doit être neutralisée. Selon l' arrêt "Orcombe" de la Cour de Cassation, le juge des saisies doit déterminer conformément à l'article de loi mentionné, si la créance est certaine et exigible, et si elle est fixe ou doit faire l'objet d'une estimation préalable. Cela est contraire au texte de la Convention sur la saisie des navires de 1952 selon lequel le juge, avant d'autoriser la saisie, doit seulement examiner l'existence d'une allégation de créance maritime.

En l'absence d'un cadre juridique, il existe une insécurité juridique quant à la saisie sur soute qui est fréquente et indubitablement utile. Par ailleurs, la saisissabilité des soutes doit être confirmée par la loi, toutefois avec la possibilité d'obtenir la libération du navire.

Le régime légal de la saisie-exécution sur navire du Code judiciaire doit également être transposé au Code belge de la Navigation.

Le Code belge de la Navigation doit surtout indiquer clairement dans quels cas un créancier peut pratiquer une saisie-exécution sur navire. Une analyse critique du droit en vigueur et une comparaison internationale révèlent une préférence en faveur d'un scénario dans lequel la saisie-exécution sur navire n'est plus autorisée que du fait de créances contre le propriétaire du navire et de créances garanties par un privilège sur navire ou une hypothèque sur navire ("droits de sûretés sur navire" dans la nouvelle terminologie du Code belge de la Navigation). Par ce choix législatif, la Belgique se rapprocherait de la moyenne internationale et, en particulier, du droit des pays voisins. Grâce à ce nouveau régime, les créanciers restent bien protégés étant

goed beschermd, aangezien de scheepseigenaar in vele gevallen persoonlijk mede-gehouden zal blijven.

De verkoopprocedure wordt in het nieuwe wetboek korter en aantrekkelijker gemaakt door:

— de aanpassing van enkele wettelijke termijnen,

— de vaststelling van de veilingmethode over te laten aan de optredende gerechtsdeurwaarder;

— de invoering van de mogelijkheid om, voorafgaand aan de openbare verkoop, een private verkoopovereenkomst te sluiten;

— de mogelijkheid tot uitsluiting van het recht op hoger bod, doch alleen via de verkoopvoorwaarden.

Aan de bestaande wetsbepalingen betreffende het uitvoerend scheepsbeslag dienen ook een aantal redactionele verbeteringen te worden aangebracht.

De regeling van de openbaarheid van rechten op schepen betreft inzonderheid de procedurele voorschriften om rechten op schepen aan derden tegenstelbaar te maken. Zij betreft vooral het concrete functioneren van de diensten die vroeger onder de Scheepshypotheekbewaarder en thans onder de FOD Mobiliteit en Vervoer ressorteren, en de door de belanghebbende partijen te vervullen formaliteiten. Er is geen aanleiding om in verband met deze materie fundamentele innovaties in te voeren. De belangrijkste wijziging met een inhoudelijke impact is de verbreding van het voorwerp van de inschrijving tot niet-contractuele akten.

Overeenkomstig de doelstelling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen, wordt ervoor geopteerd overheidsschepen en particuliere schepen zoveel mogelijk op gelijke voet te behandelen. Aangezien schepen toebehorend aan Belgische overheden principieel aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen, dient hun rechtspositie niet langer te worden beheerst door de Staatsschepenwet.

Hoewel principieel wordt geopteerd voor een onderwerping van de Belgische overheidsschepen aan dezelfde regels als de particuliere schepen, kunnen op dit uitgangspunt enkele limitatief omschreven uitzonderingen worden gemaakt met betrekking tot gezagsschepen.

Wat vreemde overheidsschepen betreft wordt aldus de beperkte beslagimmuniteit uit het Staatsschepenverdrag

donné que le propriétaire du navire continuera dans de nombreux cas à engager sa responsabilité personnelle solidaire.

Dans le nouveau Code, la procédure de vente sera raccourcie et rendue plus attrayante par:

— l'adaptation de quelques délais légaux;

— la détermination de la méthode de vente aux enchères confiée à l'huissier de justice intervenant;

— l'introduction de la possibilité de conclure un contrat de vente privé préalablement à la vente publique;

— la possibilité d'exclusion du droit à une surenchère, mais uniquement par le biais des conditions de vente.

Par ailleurs, des améliorations rédactionnelles doivent également être apportées aux dispositions légales existantes relatives à la saisie-exécution sur navire.

La réglementation de la publicité des droits sur navires traite surtout des prescriptions de procédure visant à rendre les droits sur les navires opposables aux tiers. Elle concerne essentiellement le fonctionnement concret des services qui relevaient avant du Conservateur des hypothèques maritimes et qui ressortent désormais du SPF Mobilité et Transports, et les formalités à remplir par les parties intéressées. Il ne semble pas y avoir lieu d'introduire des innovations fondamentales en cette matière. La principale modification ayant un impact sur le contenu concerne l'extension de la formalité de l'inscription aux actes non contractuels.

Afin d'élaborer un régime intégré qui soit applicable à tous les navires, les navires publics et navires privés seront autant que possible traités sur un pied d'égalité. Et comme les navires appartenant aux pouvoirs publics belges seront en principe assujettis à toutes les dispositions du Code belge de la Navigation, leur position juridique ne devra plus être régie par la loi sur les navires d'État.

Même s'il est en principe opté pour un assujettissement des navires publics belges aux mêmes règles que les navires privés, quelques exceptions énumérées limitativement peuvent être prévues en ce qui concerne les navires de souveraineté.

En ce qui concerne les navires d'État étrangers, l'immunité de saisie limitée de la Convention sur les

van 1926 overgenomen. Wat Belgische overheidsschepen betreft, wordt alleen met betrekking tot gezagsschepen beslagimmuniteit behouden, voor zover er geen scheepshypotheek op werd gevestigd.

3.4. ***Krachtlijnen van het boek 2 – titel 3 (Reders)***

De titel Reders regelt:

— de scheepsmede-eigendom;

— de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars en de reders;

— betekeningen en dergelijke aan de scheepsagent;

— de diverse verplichte verzekeringen in de zeevaart;

— de beperking van aansprakelijkheid ten gunste van scheepseigenaars en reders, en de desbetreffende procedurest.

Ook in deze titel berusten de publiekrechtelijke bepalingen hoofdzakelijk op een coördinatie van bestaand recht. De krachtlijnen van de nieuwe privaatrechtelijke regels zijn als volgt.

De huidige Belgische wettelijke regeling van de scheepsmede-eigendom is uiterst beknopt. Daarbij moet worden vastgesteld dat scheepsmede-eigendom in België en in andere landen tot vandaag regelmatig wordt gebruikt. Met het oog op de vergroting van de rechtszekerheid en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag en mede in het licht van de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op niet-commerciële vaartuigen, is de invoering van een meer uitgewerkt, maar suppletief wettelijk kader ten zeerste gewenst. In het wetboek zijn daartoe passende bepalingen opgenomen.

Uit een kritische analyse van het huidige wettelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in België kan worden besloten dat dit regime geenszins bevrediging schenkt. De wettekst reflecteert de vigerende rechtspraak op gebrekkige wijze, de theoretische verantwoordingen bewijzen geenszins dat de huidige regeling *per se* moet worden behouden, en het Belgische zeerecht neemt op internationaal vlak een extreme positie is. Niet alleen is het Belgisch recht met betrekking tot het bewarend scheepsbeslag en de scheepsvoorrechten uitzonderlijk schuldeiservriendelijk, en vervult het schip dientengevolge een rol als gemakkelijk te benutten verhaalsobject, maar daarbovenop draagt de scheepseigenaar een erg verstrekkende

navires d'État de 1926 est reprise. En ce qui concerne les navires d'État belges, l'immunité de saisie n'est conservée que pour les navires de souveraineté dans la mesure où aucune hypothèque sur navire n'a été constituée.

3.4. ***Lignes de force du livre 2 – titre 3 (Armateurs)***

Le titre Armateurs réglemente:

— la copropriété quiritaire;

— la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs;

— les significations, etc. à l'agent maritime;

— les diverses assurances obligatoires dans la navigation;

— la limitation de responsabilité en faveur des propriétaires de navires et des armateurs, et les procédures correspondantes.

Dans ce titre, les dispositions de droit public reposent aussi principalement sur la coordination du droit existant. Les lignes de force des nouvelles règles de droit privé sont les suivantes.

La législation belge actuelle en matière de copropriété quiritaire est extrêmement limitée. Force est de constater que la copropriété de navires est jusqu'à présent régulièrement utilisée en Belgique et dans d'autres pays. Dans le but d'accroître la sécurité juridique et la capacité d'attraction du pavillon belge et notamment à la lumière de l'applicabilité du Code belge de la Navigation aux navires non commerciaux, l'introduction d'un cadre légal plus élaboré, mais supplétif, est particulièrement souhaitable. Le code comprend des dispositions appropriées en ce sens.

Une analyse critique du régime légal actuel de la responsabilité du propriétaire du navire en Belgique permet de conclure que ce régime n'apporte aucune satisfaction. Le texte de la loi reflète de façon lacunaire la jurisprudence en vigueur, les justifications théoriques ne prouvent nullement que la réglementation actuelle doit être en soi conservée et le droit maritime belge occupe sur le plan international une position extrême. Non seulement le droit belge est particulièrement favorable aux créanciers en matière de saisie conservatoire du navire et de privilèges maritimes, et le navire joue par conséquent le rôle de gage facile à utiliser, mais en outre le propriétaire du navire assume une co-obligation personnelle très importante s'agissant des dettes contractées

persoonlijke medegehoudenheid voor naar aanleiding van de exploitatie van het schip aangegane schulden. In geen enkel ander onderzocht rechtsstelsel is de concentratie van (mede-)aansprakelijkheid in de persoon van de scheepseigenaar even verregaand als in België. Uit de afweging van de in het geding zijnde belangen, de beschouwing van andere zekerheidsmechanismen en de vergelijking van mogelijke alternatieven valt te besluiten dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek best wordt geopteerd voor een herwerking, verfijning en insnoering van de in artikel 46 van de Zeewet vervatte aansprakelijkheidsregeling. Ook daartoe zijn in het wetboek bepalingen opgenomen.

Wat betreft de materieelrechtelijke regeling van de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, is het aangewezen voor de zeevaart de rechtstreekse werking van het LLMC-Verdrag te bevestigen, en voor de binnenvaart die van het CLNI 2012. Het regime van beide verdragen wordt in het wetboek overgenomen om aanvullend enkele nationale situaties te regelen. In het merendeel van de gevallen zal de rechter echter de rechtstreeks werkende verdragsbepalingen behoeven toe te passen.

De huidige Belgische regeling van de procedures voor aansprakelijkheidsbeperking is evenmin bevredigend. Rond diverse punten heerst rechtsonzekerheid. Vanuit internationaal perspectief gezien is de vigerende wetgeving bijzonder summier te noemen. Daarom is in het Belgisch Scheepvaartwetboek een meer uitvoerige regeling opgenomen. Inhoudelijk zijn in het wetboek nieuwe regelingen opgenomen betreffende:

— het inroepen van de aansprakelijkheidsbeperking als verweer;

— de tegen de fondsvorming aan te wenden rechtsmiddelen;

— de tussenkomst van de vereffenaar, met uitsluiting van een rechter-commissaris;

— de gevolgen van de fondsvorming, van de laattijdige aangifte van schuldvorderingen en van rechterlijke uitspraken ten gronde;

— de ontbinding en sluiting van het fonds;

— de rechterlijke bevoegdheid.

à l'occasion de l'exploitation du navire. Dans aucun autre système juridique examiné, la concentration de la (co)responsabilité dans la personne du propriétaire du navire n'est aussi poussée qu'en Belgique. En tenant compte de la pondération des intérêts en présence, en considérant d'autres mécanismes de sûreté et en comparant les alternatives possibles, la conclusion qui s'impose est qu'il vaut mieux opter, dans le Code belge de la Navigation, pour une nouvelle élaboration du régime de responsabilité figurant à l'article 46 de la Loi Maritime, dans le sens d'une plus grande précision et d'une plus grande concentration. Des dispositions sont aussi prises à ce propos dans le Code.

S'agissant de la réglementation de droit matériel de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, il convient de confirmer, pour la navigation maritime, l'application directe de la Convention LLMC, et pour la navigation intérieure, celle de la Convention CLNI 2012. Le régime de ces deux conventions est repris dans le Code en soutien de la réglementation de certaines situations nationales. Dans la majorité des cas, le tribunal devra cependant appliquer les dispositions conventionnelles directement applicables.

La réglementation belge actuelle sur les procédures de limitation de responsabilité n'est pas satisfaisante non plus. Sur différents points, l'insécurité juridique prévaut. Dans une perspective internationale, la législation en vigueur peut être qualifiée de particulièrement sommaire. Elle est également obsolète, notamment parce qu'elle renvoie à l'ancienne législation sur les faillites, aujourd'hui abrogée. C'est pourquoi une réglementation plus détaillée a été reprise dans le Code belge de la Navigation. Sur le plan du contenu, le code reprend de nouvelles dispositions réglementaires concernant:

— l'invocation de la limitation de responsabilité comme moyen de défense;

— les recours à utiliser contre la formation du fonds;

— l'intervention du liquidateur, à l'exclusion d'un juge-commissaire;

— les conséquences de la formation du fonds, de la déclaration tardive de créances et des décisions judiciaires sur le fond;

— la dissolution et la clôture du fonds;

— la compétence des tribunaux.

3.5. ***Krachtlijnen van boek 2 – titel 4 (Opvarenden)***

De titel Opvarenden bevat bepalingen over:

— de scheepsarbeid;

— de gezagvoerders;

— maritieme veiligheidsagenten;

— verstekelingen;

— scheepvaartvergrijpen.

Uit het onderzoek van de bepalingen van de Zeewet betreffende de kapitein blijkt dat deze volledig zijn voorbijgestreefd door de praktijk van het hedendaagse scheepvaartbedrijf en door buitenlandse wetgevingen en dat zij aanzienlijke lacunes vertonen. De bepalingen zijn verouderd en slecht gestructureerd en er ontbreekt een duidelijke juridische kwalificatie van de rechtspositie van de kapitein, een overzichtelijke omschrijving van zijn bevoegdheden, een regeling van zijn gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid, een duidelijke regeling van de rechterlijke bevoegdheid inzake geschillen tussen de kapitein en de reder, een IPR-regeling en een regeling van het statuut van andere gezagvoerders dan de kapitein. De archaïsche wettelijke regeling met betrekking tot scheepsdocumenten en scheepsverklaringen is praktisch nauwelijks bruikbaar.

Een fundamentele herziening van de bestaande regeling is derhalve noodzakelijk in het belang van alle betrokkenen: zowel de reders, de gezagvoerders zelf, de in maritieme zaken betrokken procespartijen en hun raadslieden, als de magistratuur.

In de bepalingen van het wetboek met betrekking tot de gezagvoerder zijn onder meer opgenomen:

— een IPR-regeling;

— een algemene kwalificatie van de juridische positie van de gezagvoerder;

— een algemene omschrijving van de taken van de kapitein en andere gezagvoerders;

— een regeling omtrent de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein;

3.5. ***Lignes de force du livre 2 – titre 4 (Personnes embarquées)***

Le titre Personnes embarquées contient des dispositions sur:

— le travail maritime;

— les commandants;

— les agents de sécurité maritime;

— les passagers clandestins;

— les infractions maritimes.

Il ressort d'une étude des dispositions de la Loi maritime relatives au capitaine que celles-ci sont complètement dépassées par la pratique de la navigation actuelle et par les lois étrangères et qu'elles présentent en outre d'importantes lacunes. Les dispositions sont obsolètes et mal structurées et il manque une description claire des pouvoirs du capitaine, un régime de ses pouvoirs de représentation judiciaire dans les litiges opposant le capitaine et l'armateur, un régime de DIP et un régime du statut des autres commandants à côté du capitaine. Le régime légal archaïque relatif aux documents ou rapports du capitaine est à peine applicable dans la pratique.

Une révision fondamentale du régime existant s'impose dès lors dans l'intérêt de tous, qu'il s'agisse de l'armateur ou du commandant, des parties impliquées dans un procès maritime et leurs conseils, ou encore des magistrats.

Sont entre autres repris dans la présente partie de DIP du Code belge de la Navigation au sujet du commandant:

— un régime de DIP;

— une qualification générale de la position juridique du commandant;

— une description générale des tâches du capitaine et autres commandants;

— un régime du pouvoir de représentation du capitaine;

— een specifieke regeling omtrent de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein en de betekening van procesakten;

— een bewijsregeling omtrent scheepsboeken;

— een regeling van de aflegging van scheepsverklaringen en een desbetreffende bewijsregeling;

— een bijhorende verjaringsregeling.

3.6. ***Krachtlijnen van boek 2 – titel 5 (Zee en havens)***

De titel Zee en havens bevat bepalingen over:

— het statuut van de zeegebieden;

— de reglementering van de politie en de scheepvaart in de territoriale zee;

— maritieme beveiliging;

— de voorkoming van verontreiniging door schepen.

3.7. ***Krachtlijnen van boek 2 – titel 6 (Bevrachting en vervoer)***

De titel Bevrachting en vervoer bevat regelingen over:

— de bevrachtings-, goederenvervoer- en passagiersvervoerovereenkomsten in de zeevaart;

— de bevrachtings-, goederenvervoer- en passagiersvervoerovereenkomsten in de binnenvaart;

— de overeenkomsten betreffende sleep- en duwvaart.

De bepalingen van de Zeewet over de bevrachtingsovereenkomst in de zeevaart zijn volledig verouderd. Zij dateren uit de tijd van de zeventiende-eeuwse zeilvaart. De wettelijke regeling bevat geen definitie van het begrip bevrachtingsovereenkomst. De Belgische rechtspraak is geneigd om de bepalingen over de bevrachtingsovereenkomst ook toe te passen op de vervoerovereenkomst. De Zeewet zelf is hier niet erg duidelijk over en maakt overigens ook geen onderscheid tussen de verschillende soorten bevrachtingsovereenkomsten. Verder zijn de bepalingen erg casuïstisch, gebrekkig gestructureerd en alleszins voorbijgestreefd door internationaal gangbare standaardcontracten.

— un régime spécifique du pouvoir de représentation judiciaire du capitaine et de notification des actes de la procédure;

— un régime de preuve des livres de bord;

— un régime de dépôt des rapports et un régime de preuve afférent;

— un régime de prescription approprié.

3.6. ***Lignes de force du livre 2 – titre 5 (Mer et ports)***

Le titre Mer et ports contient des dispositions sur:

— le statut des zones maritimes;

— la réglementation de la police et de la navigation dans la mer territoriale;

— la sûreté maritime;

— la prévention de la pollution par des navires.

3.7. ***Lignes de force du livre 2 – titre 6 (Affrètement et transport)***

Le titre Affrètement et transport contient des dispositions sur:

— les contrats d'affrètement, les contrats de transport de marchandises et les contrats de transport de passagers dans la navigation maritime;

— les contrats d'affrètement, les contrats de transport de marchandises et les contrats de transport de passagers dans la navigation intérieure;

— les contrats relatifs au poussage et au remorquage.

Les dispositions de la Loi Maritime concernant le contrat d'affrètement dans la navigation sont totalement obsolètes. En effet, elles remontent à l'époque de la navigation à voile du dix-septième siècle. Le régime légal ne contient aucune définition de la notion de contrat d'affrètement. La jurisprudence belge a tendance à également appliquer les dispositions relatives au contrat d'affrètement au contrat de transport. La Loi Maritime en soi n'est pas très claire à ce propos et n'établit par ailleurs aucune distinction entre les différents types de contrats d'affrètement. D'autre part, les dispositions sont extrêmement casuistiques, mal structurées et pour le moins dépassées par des contrats types usuels au niveau international.

Mede in het licht van de resultaten van de consultaties door de Commissie Maritiem Recht en internationale aanbevelingen is ervoor geopteerd in het wetboek met betrekking tot bevrachtingsovereenkomsten een beperkte en aanvullende regeling op te nemen, die inzonderheid behulpzaam kan zijn in gevallen waarin de partijen geen gebruik van de gangbare standaardcontracten hebben gemaakt. De nieuwe regeling dient te berusten op de kernregelen van de internationaal gangbare standaardcontracten, meer bepaald BARECON 2001, NYPE 2015 en GENCON, met toevoeging van enkele specifiek wetgevende regelen. De nieuwe wettelijke regeling staat los van de regeling van de vervoerovereenkomst.

Wat betreft de regeling van de overeenkomst van overzees goederenvervoer verdient het in de huidige internationale context de voorkeur dat België gebonden blijft door de Regels van Den Haag en Visby. Of de Regels van Rotterdam internationaal zullen doorbreken, is momenteel niet duidelijk, en het verdient de voorkeur dat België in dit verband een afwachtende houding aanneemt.

Wel is het noodzakelijk dat het nationale recht met betrekking tot goederenvervoer over zee op een aantal punten wordt gecorrigeerd. In het wetboek worden de volgende maatregelen getroffen:

— het toepassingsgebied van de wettelijke regeling wordt uitgebreid tot vervoerovereenkomsten in het algemeen, ongeacht het soort vervoersdocument;

— de bescherming van het dwingende regime wordt uitgebreid tot alle partijen die bij de vervoerovereenkomst zijn betrokken;

— het vorderingsrecht tegen de zeevervoerder wordt enigermate breder uitgewerkt dan onder het huidige recht;

— de regeling met betrekking tot deklading wordt in overeenstemming gebracht met de economische realiteit en hedendaagse internationale regelgevende tendensen;

— de regelingen van de Zeewet met betrekking tot. foutvracht en halve vracht worden geëxpliciteerd;

— het recht op aflevering wordt geregeld voor de gevallen waarin geen cognossement is uitgegeven;

— het retentierecht en het voorrecht van de vervoerder worden uitdrukkelijk wettelijk geregeld;

Notamment à la lumière des résultats des consultations de la Commission de Droit Maritime et des recommandations internationales, il a été décidé dans le code, en ce qui concerne les contrats d'affrètement, de reprendre un régime restreint et supplétif qui pourra être particulièrement utile dans des cas où les parties n'ont pas fait usage des contrats types usuels. Le nouveau régime doit reposer sur les règles de base des contrats types usuels au niveau international, plus précisément sur BARECON 2001, NYPE 2015 et GENCON, avec ajout de quelques règles législatives spécifiques. Le nouveau régime légal est indépendant du régime du contrat de transport.

En ce qui concerne le régime du contrat de transport outre-mer de marchandises, dans le contexte international actuel, il est préférable que la Belgique reste tenue par les Règles de La Haye et de Visby. Actuellement, il n'est pas évident de savoir si les Règles de Rotterdam perceront au niveau international et il est préférable que la Belgique adopte une attitude attentiste à cet égard.

Il est cependant nécessaire que plusieurs points du droit national relatif au transport de marchandises par mer soient corrigés. Dans le Code, les mesures suivantes sont prises:

— le champ d'application du régime légal est étendu aux contrats de transport en général, indépendamment du type de document de transport;

— la protection du régime impératif est étendue à toutes les parties concernées par le contrat de transport;

— le droit d'action contre le transporteur maritime est quelque peu élargi par rapport au droit actuel;

— le régime relatif au chargement en pontée est rendu conforme à la réalité économique et aux tendances réglementaires internationales actuelles;

— les régimes de la Loi Maritime relatifs au faux fret et au demi-fret sont explicités;

— le droit de délivrance est réglé pour les cas où aucun connaissement n'a été émis;

— le droit de rétention et le privilège du transporteur sont expressément réglementés par la loi;

— de actiemogelijkheden voor de vervoerder bij niet-afhaling worden gedefinieerd;

— er wordt een regeling ingevoerd met betrekking tot aansprakelijkheid voor vertraging;

— de rechtsmacht van de Belgische rechters met betrekking tot geschillen over zeevervoerovereenkomsten wordt geëxpliciteerd;

— de geldigheid van onder meer bevoegdheidsbedingen wordt nader geregeld.

Wat passagiersvervoer wordt verwezen naar de rechtstreeks werkende bepalingen van het PAL-Verdrag 2002. Bovendien wordt dit regime in het wetboek opgenomen teneinde het te laten gelden voor alle internationaal en nationaal vervoer. De toepassing van de bepalingen van de Algemene Vervoerwet van 1891 en van afdeling II van hoofdstuk III van titel VIII van boek III van het Burgerlijk Wetboek op passagiersvervoer over zee wordt uitgesloten, aangezien zij rechtsvragen regelen die ook door het PAL-regime worden geregeld. Sommige van de bepalingen van aanvullend recht uit titel IV van de Zeewet zijn daarentegen in het wetboek overgenomen, voor zover zij in het hedendaagse zeetransport nog relevant zijn en basisrechten en -verplichtingen van de partijen regelen.

3.8. ***Krachtlijnen van boek 2 – titelbi 7 (Scheepsvoorvallen)***

De titel Scheepsvoorvallen omvat de regels betreffende:

— averij en inzonderheid averij-grosse;

— aansprakelijkheid bij aanvaring;

— aansprakelijkheid wegens verontreiniging (CLC-Verdrag 1992, FUND-Verdrag, BUNKER-Verdrag, nucleaire schade);

— de opvang van schepen in toevluchtsoorden;

— berging;

— wrakverwijdering (in de territoriale zee en in de exclusieve economische zone);

— het onderzoek van scheepvaartongevallen.

Wat betreft het privaatrecht zijn de krachtlijnen als volgt.

— les possibilités d'action pour le transporteur en cas de non-enlèvement sont définies;

— un régime est introduit concernant la responsabilité en cas de retard;

— la compétence des juges belges concernant des litiges relatifs à des contrats de transport par mer est explicitée;

— la validité, entre autres, de clauses de compétence est réglée en détail.

En ce qui concerne le transport de passagers, il est fait référence aux dispositions d'emblée applicables de la Convention PAL 2002. En outre, ce régime sera inclus dans le code pour le rendre applicable à tout le transport international et national. L'application des dispositions de la Loi générale sur le Transport de 1891 et de la Section II du Chapitre III du Titre VIII du Livre III du Code civil relatif au transport de passagers par mer est exclue, étant donné qu'elles règlent des questions juridiques qui sont également régies par le régime PAL. Certaines des dispositions de droit supplétif issues du titre IV de la Loi Maritime, par contre, ont été reprises dans le Code, dans la mesure où elles sont toujours pertinentes pour le transport maritime actuel et règlent des droits et obligations de base des parties.

3.8. ***Lignes de force du livre 2 – titre 7 (Événements de mer)***

Le titre Événements de mer contient des règles relatives à:

— l'avarie et notamment l'avarie commune;

— la responsabilité en cas d'abordage;

— la responsabilité en cas de pollution (Convention CLC 1992, Convention FUND, Convention BUNKER, dommage nucléaire);

— l'accueil des navires dans les lieux de refuge;

— l'assistance;

— l'enlèvement des épaves (dans la mer territoriale et dans la zone économique exclusive);

— l'enquête sur les accidents de navigation;

En ce qui concerne le droit privé, les lignes de force sont les suivantes.

De in de Zeewet voorkomende materiële en formele regels met betrekking tot averij-grosse zijn sterk verouderd. Zij gaan terug op oude Franse wetgeving, die in Frankrijk reeds in 1967 werd afgeschaft. Gelet op de systematische contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, zijn de materiële regels van aanvullend recht vervat in de Zeewet bij voorbaat weinig nuttig en is het feit dat zij sterk verschillen van de genoemde internationale private regelstelsels hinderlijk. Met betrekking tot de materiële regels inzake averij-grosse is de verwijzing in het Belgisch Scheepvaartwetboek naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, met aanvulling van enkele lacunes en met opname van een definitie van averij-grosse die eveneens naar de betrokken Regels verwijst, de beste wetgevende optie. Daarnaast zijn in het wetboek een aantal procedurele bepalingen opgenomen die, weliswaar met moderniseringen en aanpassingen, op bepaalde bestaande procedurele bepalingen zijn gebaseerd. Ook is een beperkte IPR-regeling opgenomen. Ten slotte zijn elementaire bepalingen over bijzondere averij en averij in het algemeen behouden.

Uit de analyse van het huidige recht met betrekking tot aanvaring blijkt dat de bepalingen van het Aanvaringsverdrag van 1910 en de Zeewet, wat de principes betreft, ruime voldoening schenken en dat er dan ook geen aanleiding is tot fundamentele veranderingen. België dient bij voornoemd verdrag partij te blijven. In het Scheepvaartwetboek wordt verwezen naar de rechtstreeks werkende verdragsbepalingen. Daarenboven worden de verdragsregels in het wetboek overgenomen teneinde nationale situaties te regelen. In de desbetreffende bepalingen zijn de volgende ingrepen uitgewerkt:

— een nauwere aansluiting van de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek bij de tekst van het Aanvaringsverdrag van 1910;

— een onbeperkte gelding van het regime ten aanzien van overheidsschepen;

— een verduidelijking van de formuleringen, steeds binnen de eisen van de verdragsconformiteit;

— de opname van een kruisverwijzing naar de aanvaringsbevoegdheidsverdragen en artikel 637 Ger.W.;

— de invoering een elementaire IPR-verwijzingsregel met betrekking tot aanvaringen in volle zee.

Les règles matérielles et formelles apparaissant dans la Loi Maritime concernant l'avarie commune sont dépassées. Elles remontent à une vieille législation française, qui est abolie en France depuis 1967 déjà. Vu l'application contractuelle systématique des Règles d'York et d'Anvers, et des Règles d'Avarie commune IVR, les règles matérielles de droit supplétif contenues dans la Loi Maritime sont au départ peu utiles et le fait qu'elles diffèrent fortement des systèmes de règles internationaux privés mentionnés est embarrassant. En ce qui concerne les règles matérielles en matière d'avarie commune, la meilleure option législative est de renvoyer dans le Code belge de la Navigation aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie commune IVR, en comblant quelques lacunes et en reprenant une définition de l'avarie commune qui renvoie également aux Règles en question. Par ailleurs, plusieurs dispositions procédurales sont reprises dans le Code, lesquelles sont basées sur certaines dispositions procédurales existantes, ayant certes fait l'objet de modernisations et d'adaptations. Un règlement de DIP limité a également été intégré. Enfin, des dispositions élémentaires sur l'avarie particulière et l'avarie en général ont été maintenues.

L'analyse du droit actuel en matière d'abordage révèle que les dispositions de la Convention sur les abordages de 1910 et de la Loi Maritime donnent largement satisfaction en ce qui concerne les principes, et qu'il est donc inutile de procéder à des modifications en profondeur. La Belgique doit rester partie à la Convention précitée. Dans le Code de la navigation, on renvoie au régime conventionnel d'application directe. En outre, les règles conventionnelles sont reprises dans le Code, afin de régler les situations régionales. Les dispositions en question comprennent les mesures suivantes:

— une meilleure correspondance entre les dispositions du Code belge de la Navigation et le texte de la Convention sur les abordages de 1910;

— une application illimitée du régime à l'égard des navires d'État;

— une clarification des formulations, tout en respectant les exigences de conformité à la convention;

— l'incorporation de renvois aux conventions sur les compétences en matière d'abordage et à l'article 637 du C. Jur.;

— l'introduction d'une règle élémentaire de conflit de droit international privé en ce qui concerne les abordages en haute mer.

Er is geen enkele reden gebleken voor een opgeven van de Belgische gebondenheid door het CLC-Verdrag 1992, het FUND-Verdrag en het Bunkerolieverdrag (telkens in hun meest recente redactie). Deze regimes bevatten essentiële waarborgen voor een behoorlijke vergoeding van door schepen veroorzaakte verontreinigingsschade, vinden wereldwijd toepassing en gelden ook in de buurlanden van België. In dezelfde context is momenteel geen reden gebleken waarom de gebondenheid door de NUCLEAR-Overeenkomst zou moeten worden opgegeven.

Bedoelde – weliswaar deels rechtstreeks werkende – verdragsregimes worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerd, met aandacht voor enkele onder de vigerende regeling gebleken wetgevingstechnische knelpunten. De bestaande implementatiewetten – met name de wet van 19 december 2012 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 en de Fonds-Uitvoeringswet – worden eveneens in het wetboek geïntegreerd. Hetzelfde geldt voor de bestaande Atoomschepenwet. Specifiek wat betreft het Bunkerolieverdrag is het wenselijk bij nationale wetsbepaling *responder immunity* in te voeren. Dergelijke maatregel werd aanbevolen door de Conferentie die het Verdrag vaststelde en is een aanmoediging voor dienstverleners die tot de voorkoming of de beperking van verontreiniging bijdragen.

Ofschoon België partij is bij het Bergingsverdrag van 1989, bevat de Zeewet nog steeds de bepalingen van het Bergingsverdrag van 1910. Het belangrijkste objectief van de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende berging is het Bergingsverdrag van 1989 correct in het Belgische scheepvaartrecht in te passen met het oog op de regeling van de berging van schepen die niet onder het Bergingsverdrag van 1989 vallen, van boorplatforms en -installaties en van Belgische gezagsschepen. Hierdoor wordt gebruik gemaakt van de door het Bergingsverdrag van 1989 aan de nationale wetgever gelaten beleidsruimte. Ter ondersteuning van de Belgische scheepvaart- en havensector en het Belgische maritieme forum dient inzonderheid een voor de bergers gunstig wetgevend klimaat te worden gecreëerd. Momenteel geven bergers immers de voorkeur aan arbitrage in Londen. Ter aanvulling of uitwerking van het regime vervat in het Bergingsverdrag van 1989 zijn in het wetboek de volgende ingrepen uitgewerkt:

On ne relève aucun motif pour lequel la Belgique devrait cesser d'être liée par la Convention CLC 1992, la Convention FUND et la Convention sur les hydrocarbures de soute (chaque fois dans leur version la plus récente). Ces régimes offrent des garanties essentielles pour une indemnisation raisonnable des dommages dus à la pollution causée par des navires, ils sont d'application dans le monde entier et s'appliquent également dans les pays voisins de la Belgique. Dans le même contexte, aucune raison n'est apparue jusqu'à présent faisant que la Belgique devrait cesser d'être liée par la Convention nucléaire.

Les régimes conventionnels en question, bien qu'en partie directement applicables, sont intégrés dans le Code belge de la Navigation, en prêtant attention à quelques problèmes de légistique apparus dans la réglementation actuellement en vigueur. Les lois de transposition existantes – à savoir la loi du 19 décembre 2012 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 et la Loi de mise en œuvre du fonds – sont également intégrées dans le code. Il en va de même pour la loi existante sur la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire. En ce qui concerne spécifiquement la Convention sur les hydrocarbures de soute, il est souhaitable d'introduire la *responder immunity* dans la réglementation nationale. Une telle mesure a été préconisée par la Conférence qui a établi la Convention et représente un encouragement pour les prestataires de services qui contribuent à prévenir ou à limiter la pollution.

Bien que la Belgique soit partie à la Convention sur l'assistance de 1989, la Loi Maritime contient toujours les dispositions de la Convention sur le sauvetage de 1910. Le principal objectif des dispositions du Code belge de la Navigation relatives au sauvetage est d'intégrer de manière appropriée la Convention sur l'assistance de 1989 dans le Droit maritime belge, en vue de réglementer l'assistance à des navires qui ne relèvent pas de la Convention sur l'assistance de 1989, des plateformes et installations de forage et des navires de souveraineté belges. Il est fait pour cela usage de la marge de manœuvre laissée au législateur national par la Convention sur l'assistance de 1989. Afin de soutenir le secteur maritime et portuaire belge, et le forum maritime belge, il convient notamment de créer un climat législatif favorable pour les assistants. À l'heure actuelle, l'arbitrage à Londres a, en effet, la préférence des assistants. Les mesures suivantes ont été élaborées dans le code, en vue de compléter ou d'élaborer le régime contenu dans la Convention sur l'assistance de 1989:

— , een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van de bergingsregels tot onder meer alle platforms en booreilanden die voldoen aan het begrip schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek, ook wanneer zij niet op locatie in bedrijf zijn;

— een principiële bevestiging van het recht van de overheid op bergloon;

— een ruime regeling van de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij de sluiting van bergingsovereenkomsten;

— de verplichting voor de berger om de diverse belanghebbenden voor het bergloon aan te spreken;

— wat het recht op bergloon van de bemanning betreft, een verwijzing naar het relevante arbeidsovereenkomstenrecht, dus zonder opname van een specifieke materiële regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek;

— de uitsluiting van de vordering van een bergloon lastens geredde personen;

— de invoering van een uitdrukkelijke regeling met betrekking tot de verschuldigdheid van interesten;

— de invoering van een bijkomende verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen;

— de overname van de in het Bergingsverdrag van 1989 opgenomen IPR-verwijzingsregels;

3.9. ***Krachtlijnen van boek 3 (Binnenvaart)***

Zie de commentaar bij boek 2. Wat bewarend beslag op binnenschepen betreft, verdient het de voorkeur vast te houden aan de algemene grondvereisten voor bewarend beslag op roerende goederen neergelegd in het Gerechtelijk Wetboek. Deze optie is tijdens de tweede publieke consultatie ondersteund vanuit de binnenvaartsector.

3.10. ***Krachtlijnen van boek 4 (Handhaving)***

Het wetboek voert een uitgekiende regeling van administratieve beboeting in. De bepalingen zijn deels geïnspireerd door die van het Sociaal Strafwetboek.

— un élargissement limité du champ d'application des règles d'assistance notamment à toutes les plateformes et plateformes de forage qui satisfont à la notion de navire au sens du Code belge de la Navigation, même si elles ne sont pas en service sur le site en question;

— une confirmation de principe du droit de l'État à une rémunération pour assistance;

— des dispositions larges concernant le pouvoir de représentation lors de la conclusion de conventions d'assistance;

— l'obligation pour l'assistant de se tourner vers les diverses parties intéressées pour les frais d'assistance;

— en ce qui concerne le droit de l'équipage à une rémunération pour assistance, un renvoi au droit des contrats de travail pertinent, donc sans intégration d'une règle matérielle spécifique dans le Code belge de la Navigation;

— l'exclusion de la réclamation des frais de sauvetage à charge des personnes sauvées;

— l'introduction d'un régime explicite concernant l'exigibilité des intérêts;

— l'introduction d'un délai de prescription supplémentaire pour les actions récursoires;

L'incorporation des règles de conflit de lois du droit international privé reprises dans la Convention sur l'assistance de 1989.

3.9. ***Lignes de force du livre 3 (Application)***

Voir les commenentaires de livre 2. En ce qui concerne la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure, on préfère s'en tenir aux exigences générales de base pour la saisie conservatoire mobilière visées dans le Code judiciaire. Cette option a bénéficié du soutien du secteur de la navigation intérieure pendant la seconde consultation publique.

3.10. ***Lignes de force du livre 4 (Application)***

Le code de conduite introduit un régime sophistiqué d'amendes administratives. Les dispositions sont en partie inspirées par celles du Code pénal social.

4. **Artikelsgewijze toelichting**

EERSTE BOEK

ALGEMENE BEPALINGEN

TITEL 1

Begrippen

Artikel 1.1.1.1

Bronnen van scheepvaartrecht

Dit artikel definieert een aantal bronnen van scheepvaartrecht.

Ter aanduiding van de IMO- en de binnenvaartverdragen in paragraaf 1 wordt, omwille van de consistentie, uitsluitend gebruik gemaakt van de internationaal gangbare afkortingen.

Teneinde de bepalingen van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen te eerbiedigen, wordt in de Nederlandstalige versie van het Belgisch Scheepvaartwetboek gesproken over de "Regels van York en Antwerpen" (49°), in plaats van de in het Nederlandse taalgebied meer gebruikelijke benaming "York-Antwerp Rules". Deze benaming sluit aan bij de Franse benaming "les Règles d'York et d'Anvers".

Voorts wordt gesproken over de "*Avarij*-Grosse Regels IVR" (7°), terwijl in de ontworpen materiële wetsbepalingen voor het overige de term *averij*, met een "e" in plaats van een "a" wordt gehanteerd. Deze discrepantie is een onvermijdelijk gevolg van het feit dat "Avarij-Grosse Regels IVR" de officiële benaming van het bedoelde instrument is.

België is nog geen partij bij het het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met Bijlagen, opgemaakt te Londen op 3 mei 1996 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2010, opgemaakt te Londen op 30 april 2010 (20°);

In paragraaf 2 worden twee belangrijke bronnen van zelfregulering gedefinieerd.

Paragraaf 2, 1°, geeft vooreerst een eenvoudige definitie van het "gebruik". Zij weerspiegelt een brede opvatting van het gebruik en is mede geïnspireerd door buitenlands recht. Zij impliceert dat geen onderscheid

4. **Commentaire des articles**

PREMIER LIVRE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE 1ER

Notions

Article 1er.1.1.1

Sources de droit de la navigation

Le présent article définit un certain nombre de sources de droit de la navigation.

Pour désigner les conventions de l'OMI et de navigation intérieure au paragraphe 1er, on utilise exclusivement, pour des raisons de cohérence, les abréviations internationalement en usage.

Afin de respecter les dispositions de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi de langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, on parle dans la version néerlandaise du Code belge de la Navigation des "Regels van York en Antwerpen" (49°) plutôt que de la dénomination "York-Antwerp Rules" plus utilisée en Communauté flamande. Cette dénomination se rapproche de la dénomination française "les Règles d'York et d'Anvers"

On parle ensuite en néerlandais des "*Avarij*-Grosse Regels IVR" (7°), alors que dans les dispositions légales matérielles en projet, on utilise pour le reste le terme *averij*, avec un "e" à la place d'un "a". Cette différence est une conséquence inévitable du fait que "Avarij-Grosse Regels IVR" est la dénomination officielle de l'instrument visé.

La Belgique n'est pas encore partie à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec Annexes, faite à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres de 2010, fait à Londres le 30 avril 2010 (20°);

Au paragraphe 2, deux sources importantes d'autorégulation sont définies.

Le paragraphe 2, 1°, donne tout d'abord une définition simple du terme "usage". Elle reflète une conception large de l'usage et s'inspire également du droit étranger. Elle implique qu'il ne faut plus établir de distinction

meer is te maken tussen gewoonte en gebruik en inzonderheid. dat geen *opinio juris* moet worden bewezen. De gelijkstelling van gewoonten en gebruiken strookt met een ruim aangehangen rechtsgeleerde visie. Zeker in het zeerecht – en ook in recente zeerechtverdragen – wordt meestal geen scherp onderscheid tussen gewoonten (Engels "customs") en gebruiken ("usages") gemaakt. Wanneer in de scheepvaartrechtelijke context toch sprake zou zijn van een "gewoonte" in de klassieke handelsrechtelijke betekenis van het woord (*usus* met *opinio juris*), kan deze ook onder het hier geregelde rechtsregime van het "gebruik" worden gevat. Anderzijds worden louter tussen partijen gebruikelijke handelwijzen of bedingen niet onder het begrip gebruik gevat. Deze elementen kunnen een rol spelen bij de interpretatie of de aanvulling van de overeenkomst en bij de bewijsvoering rond kennisname en aanvaarding, maar zijn als dusdanig geen bron van scheepvaartrecht.

Een regel kan maar als gebruik worden erkend *nadat* hij algemeen in praktijk is gekomen ("toepassing heeft gevonden"). Het volstaat dus niet dat een beroepsorganisatie een nieuwe regel als gebruik decreteert opdat het dadelijk om een gebruik zou gaan. Dergelijke kwalificatie ware voor de rechter overigens niet bindend.

Er wordt geen volstrekt algemene toepassing van de desbetreffende regels geëist. Dat bepaalde dienstverleners de regel niet volgen, verhindert dus niet dat het om een gebruik gaat. Het volstaat dat de regel "algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden". Deze definitie bekrachtigt andermaal de in recente Belgische en Franse rechtsleer verdedigde stelling dat er geen wezenlijk onderscheid (meer) bestaat tussen gewoonten en gebruiken.

De betrokken "bedrijfstak" kan op nationaal, maar ook op regionaal of lokaal vlak worden afgebakend. Ook plaatselijke gebruiken worden uitdrukkelijk erkend. In de praktijk zullen vooral havengebruiken vaak een plaatselijk karakter hebben. Ook het huidige artikel 112 van de Zeewet verwijst overigens naar het plaatselijk gebruik.

Onder de ontworpen definitie kunnen eventueel ook regelingen worden thuisgebracht die worden beschouwd als onderdeel van de internationale *lex maritima*. In 2015 startte een Internationale Werkgroep van het Comité Maritime International met een onderzoek naar de mogelijkheid de *lex maritima* op schrift te stellen.

Onder vigeur van de Zeewet als gebruik erkende regels kunnen in principe ook onder de nieuwe bepalingen als dusdanig blijven gelden.

entre la coutume et l'usage et, plus particulièrement, qu'il ne faut pas fournir la preuve d'une *opinio juris*. L'assimilation des coutumes aux usages s'aligne sur l'avis relativement unanime de la doctrine. Le droit maritime – y inclus les conventions de droit maritime récentes – n'établit généralement pas une nette distinction entre les coutumes (anglais "customs") et les usages ("usages"). Au cas où il serait néanmoins question, dans le contexte du droit de la navigation, d'une "coutume" au sens traditionnel du droit commercial (*usus* avec *opinio juris*), celle-ci peut également être comprise comme "usage" dans le régime du droit de la navigation régi ici. La conduite ou les clauses usuelles entre parties ne relèvent en revanche pas de la notion d'usage. Ces éléments peuvent jouer un rôle lorsqu'il s'agit d'interpréter ou de compléter le contrat, et lorsqu'il faut fournir la preuve de la prise de connaissance et de l'acceptation, mais ils ne constituent pas en tant que tels une source du droit de la navigation.

Une règle ne peut être reconnue comme un usage qu'*après* être devenue une pratique courante ("a trouvé une application"). Il ne suffit donc pas qu'une organisation professionnelle ait décrété qu'une nouvelle règle devient un usage pour qu'il s'agisse effectivement d'un usage. Une telle qualification ne lie d'ailleurs nullement le juge.

L'application générale absolue des règles en question n'est pas requise. Ce n'est donc pas parce que certains prestataires de services ne respectent pas la règle qu'il ne s'agit pas d'un usage. Il suffit que la règle ait "trouvé une application générale ou quasi générale". Cette définition renforce une fois de plus la thèse récemment défendue par les doctrines belge et française selon laquelle il n'y a pas (plus) de différence entre coutumes et usages.

La "branche d'activité" concernée peut être délimitée sur le plan national, mais également sur le plan régional ou local. Les usages locaux sont aussi expressément reconnus. Dans la pratique, ce seront surtout les usages portuaires qui auront un caractère local. L'actuel article 112 de la Loi Maritime renvoie d'ailleurs, lui aussi, à l'expression "usage des lieux".

La définition en projet peut éventuellement aussi couvrir des régimes considérés comme relevant de la *lex maritima* internationale. En 2015, un groupe de travail international du Comité Maritime International a lancé, une étude sur la possibilité de consigner par écrit la *lex maritima*.

Les règles reconnues comme des usages dans la Loi Maritime peuvent en principe rester valables en tant que telles en vertu des nouvelles dispositions.

De nieuwe regeling verhindert evenmin de verdere toepassing in de scheepvaart- en havensector van reeds bestaande, algemeen-handelsrechtelijke gewoonten en gebruiken.

Naar de in paragraaf 2, 2°, gedefinieerde "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen" wordt onder meer ook verwezen in de Zwitserse zeerechtcodificatie. Drie elementen zijn in de definitie van bijzonder belang. Ten eerste gaat het om "beginselen", zoals bijvoorbeeld de op fout gebaseerde aansprakelijkheid bij aanvaring, en niet om gedetailleerde technische regelingen zoals een verjaringstermijn. Ten tweede gaat het om beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening, dus om regels die de onderbouw vormen van het wettenrecht, en welke in veel gevallen berusten op traditionele opvattingen of oude gewoonten. Ten derde betreft het beginselen die op internationaal gebied worden weerspiegeld, bijvoorbeeld in verdragen, in nationale wetten of internationale of buitenlandse rechtspraak en/of rechtsleer. De beginselen behoren eveneens tot de *lex maritima*.

Het is een taak van rechtspraak en rechtsleer om deze beginselen verder uit te werken, in het bijzonder aan de hand van rechtshistorisch en rechtsvergelijkend onderzoek. In België dient dergelijk onderzoek in feite nog te starten. Concretisering van de bedoelde beginselen is dus een nieuwe, door de ontworpen bepaling opgelegde opgave. De reeds vermelde werkgroep van het CMI zal trachten de internationaal aanvaarde algemene scheepvaartrechtelijke beginselen te concretiseren.

Artikel 1.1.1.2

Overheden

Dit artikel bevat definities van een aantal overheidsorganisaties die bij de tenuitvoerlegging van het wetboek een centrale rol spelen. Daarbij wordt rekening gehouden met het prerogatief van de uitvoerende macht om de overheidsadministratie te organiseren. Om die reden wordt, althans in algemene zin, geen melding gemaakt van de thans functionerende Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer of het ervan afhangende Directoraat-Generaal Scheepvaart. In de huidige structuur van de federale overheid zullen deze entiteiten bij de implementatie van het wetboek alleszins de hoofdrol spelen. Evenmin wijst het wetboek één bevoegde minister aan, aangezien in de praktijk verschillende ministers (of staatssecretarissen) voor de uitvoering van het wetboek bevoegdheid kunnen bezitten. Enkele malen verwijst het wetboek wel naar de

Le nouveau régime ne fait pas non plus obstacle à la poursuite d'application, dans le secteur de la navigation et portuaire, des coutumes et usages existants en matière de droit commercial général.

Il est aussi notamment fait référence aux "principes généraux du droit de la navigation" définis au paragraphe 2, 2°, dans la codification suisse du droit maritime. Trois éléments sont particulièrement importants dans la définition. Premièrement, il s'agit de "principes", p. ex. la responsabilité basée sur la faute lors de l'abordage, et non de règles techniques détaillées comme un délai de prescription. Deuxièmement, il s'agit de principes qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation, c'est-à-dire de règles sur lesquelles s'appuie le droit légal, et reposant dans de nombreux cas sur des conceptions traditionnelles ou des coutumes anciennes. Troisièmement, il est question de principes qui se reflètent sur le plan international, par exemple dans des conventions, dans des lois nationales ou encore dans la doctrine et/ou jurisprudence internationales ou étrangère. Les principes relèvent également de la *lex maritima*.

Il appartient à la jurisprudence et à la doctrine de développer davantage ces principes en se basant sur une étude comparative et historique du droit. En Belgique, nous n'avons pas encore entamé une telle étude dans les faits. La concrétisation de ces principes est donc une nouvelle donnée imposée par la disposition en projet. Le groupe de travail du CMI déjà mentionné tentera de concrétiser les principes généraux du droit de la navigation internationalement acceptés.

Article 1er.1.1.2

Autorités

Le présent article comprend des définitions d'un certain nombre d'organisations publiques qui jouent un rôle central dans la mise en œuvre du code. Dans ce contexte, il est tenu compte de la prérogative du pouvoir exécutif d'organiser l'administration publique. Pour cette raison, il n'est par exemple pas fait mention, au moins de manière générale, du Service public fédéral Mobilité et Transports actuellement en fonction ou de la Direction Générale Navigation qui en dépend. Dans l'actuelle structure des pouvoirs publics fédéraux, ces entités joueront quoi qu'il en soit le rôle principal dans la mise en œuvre du code. Le code ne désigne pas non plus un ministre compétent en particulier, étant donné que dans la pratique plusieurs ministres (ou secrétaires d'État) peuvent posséder le pouvoir d'exécution du code. A quelques reprises, le Code se réfère toutefois

minister(s) bevoegd voor een specifiek beleidsdomein, inzonderheid de zeevaart.

De term “bevoegde overheid” (2°) is in algemene zin gedefinieerd. In sommige bepalingen heeft het begrip, of de meervoudsvorm “bevoegde overheden”, een bredere betekenis. Dat blijkt dan echter voldoende duidelijk uit de context en behoeft geen afwijkende definitie.

Binnen de federale overheid zullen sowieso entiteiten moeten functioneren onder de naam “Belgisch Scheepsregister” (3°) en “Scheepvaartcontrole” (4°). Van die laatste entiteit maken “scheepvaartcontroleurs”’ deel uit. Het is nodig deze entiteiten met naam in het wetboek aan te duiden omdat ze belangrijke uitvoeringsbevoegdheden bezitten en in het bijzonder instaan voor de nakoming van verdragsverplichtingen. De benaming “Belgisch Scheepsregister” is bovendien nodig om de Belgische vlag te profileren op internationaal vlak. Hier wordt wel bepaald dat het een onderdeel is van de FOD Mobiliteit en Vervoer om rekening te houden met de wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring. Krachtens deze wet wordt de registratie van Belgische zeeschepen van de FOD Financiën naar de FOD Mobiliteit en Vervoer overgeheveld.

Uiteraard blijft het de Koning die met de organisatie van de bedoelde diensten belast is. Dat wordt trouwens uitdrukkelijk bevestigd in de desbetreffende materiële wetsbepalingen.

De term “scheepvaartcontroleurs” vervangt omslachtige, in de huidige wetgeving voorkomende formuleringen als “de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe door de Koning aangesteld zijn”.

Artikel 1.1.1.3

Schepen

In paragraaf 1, 1°, is een nieuwe definitie van het begrip “schip” opgenomen. “Schip” is de generieke term; zeeschepen en binnenschepen zijn bijzondere soorten schepen, die verderop worden gedefinieerd (onder 7° respectievelijk. 9°).

Omwille van de transparantie, en in lijn met andere codificaties zoals Boek 8 NBW, wordt ervan uitgegaan dat het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing zal zijn op alle schepen, tenzij uitdrukkelijk een uitzondering is gestipuleerd in het wetboek of, op basis van de hieronder toegelichte paragraaf 3, in een koninklijk

à un domaine politique distinct, particulièrement la navigation maritime.

Le terme “autorité compétente” (2°) est défini de manière générale. Dans certaines dispositions, la notion, ou le pluriel, “autorités compétentes”, a une signification plus large. Dans de tels cas, cela ressort suffisamment claire du contexte et ne nécessite pas de définition dérogatoire.

Au sein des pouvoirs publics fédéraux, des entités devront de toute façon fonctionner sous l’appellation “Registre naval belge” (3°) et “Contrôle de la navigation” (4°). Les “contrôleurs de la navigation” font partie de cette dernière entité. Il est nécessaire de nommer ces entités dans le code parce qu’elles possèdent d’importants pouvoirs d’exécution et assurent en particulier le respect des obligations conventionnelles. L’appellation “Registre naval belge” est en outre nécessaire au profilage du pavillon belge sur le plan international. Ici il est déterminé comme étant une partie du SPF Mobilité et Transports pour prendre en compte la loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l’enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes. En vertu de cette loi, l’enregistrement des navires marins belges du SPF Finances est transféré vers le SPF Mobilité et Transports.

Il va sans dire que le Roi demeure chargé de l’organisation des services visés. Ce point est d’ailleurs expressément confirmé dans les dispositions légales matérielles correspondantes.

L’expression “contrôleurs de la navigation” remplace des formulations lourdes que l’on retrouve dans la législation actuelle, comme “les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation et désignés par le Roi à cet effet”.

Article 1er.1.1.3

Navires

Le paragraphe 1er, 1°, reprend une nouvelle définition de la notion de “navire”. Le “navire” est le terme générique; les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure sont des types de navires spécifiques, tels que définis ci-après (respectivement aux points 7° et 9°).

Pour des raisons de transparence et dans la lignée d’autres codifications, telles que le Livre 8 du Code civil néerlandais, on part du principe que le Code belge de la Navigation s’appliquera à l’ensemble des navires, sauf exception expressément stipulée dans le code ou dans un arrêté royal pris en vertu du paragraphe 3

besluit. Deze werkwijze strookt in wezen met die in Boek 8 NBW.

De ontworpen definitie van het begrip schip is nieuw en gedeeltelijk geïnspireerd door de definitie van het begrip schip in de Belgische Scheepsregistratiewet. Ook de definities in Boek 8 NBW werden in aanmerking genomen. Andere buitenlandse wetgevingen zijn ter zake minder gesofisticeerd en/of duidelijk en bieden daarom minder bruikbare grondstof. Aangezien de ontworpen definitie eerder breed is, komt zij meteen tegemoet aan de tijdens de eerste consultatie door diverse respondenten geuite wens om aan te sluiten bij brede definities in internationale verdragen zoals het MARPOL-Verdrag.

In lijn met de twee vermelde wetten wordt de Nederlandse term "schip" verkozen boven de term "vaartuig". Voor een aantal tuigen die doelbewust onder de definitie worden gebracht, zoals een drijvende kraan, komt de aanduiding als "schip" misschien enigszins geforceerd over. De term "vaartuig" is ongetwijfeld algemener, ofschoon taalkundig evenmin perfect geschikt. De hier beoogde tuigen hebben immers niet alle de gewoonlijke bestemming om te *varen*. In het Nederlandse spraakgebruik en in het Nederlandstalige zeerecht is de term *water*tuig, die adequater zou zijn, echter niet ingeburgerd. Na rijpe overweging werd aan het woord "schip" vastgehouden omwille van de terminologische consistentie van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het wetboek draagt het opschrift "Scheepvaartwetboek" en hanteert diverse met het onderdeel "scheeps-"samengestelde termen, zoals "scheepseigenaar", "scheepsvoorrecht", "scheepshypotheek" en "scheepsmede-eigendom", die niet kunnen worden vervangen door een samenstelling met "-vaartuig".

In de Franse versie is als equivalent van "schip" "navire" verkozen boven "bâtiment". De laatste term is enger en duidt op schepen met een aanzienlijke tonnenmaat.

Een schip is blijkens de definitie steeds een "tuig", zodat boomstronken niet in aanmerking komen. Het woord tuig is overgenomen uit de Scheepsregistratiewet. Gelet op dit gebruik van het woord tuig is het overbodig om uit de definitie in Boek 8 NBW de woorden "blijkens zijn constructie" over te nemen, die er in wezen dezelfde onderscheidende functie hebben.

In de ontworpen definitie wordt het centrale criterium van de geschiktheid tot gebruik als "middel van verkeer"

commenté ci-dessous. Cette façon de procéder rejoint en substance celle du Livre 8 du Code civil néerlandais.

La définition en projet du concept de navire est neuve et s'inspire partiellement de la définition de la notion de navire dans la Loi belge relative à l'enregistrement des navires. Les définitions du Livre 8 du Code civil néerlandais ont également été prises en considération. D'autres législations étrangères sont à cet égard moins sophistiquées et/ou moins claires et constituent dès lors une matière première moins utile. Étant donné son caractère plutôt large, la définition en projet répond directement au souhait exprimé par plusieurs participants à la première consultation de se rallier aux définitions larges des conventions internationales, comme la convention MARPOL.

Dans la lignée des deux lois types mentionnées, le terme néerlandais "schip" est préféré à celui de "vaartuig". Pour un certain nombre d'engins inclus délibérément dans la définition, comme une grue flottante, la désignation en tant que "schip" semble quelque peu forcée. Le terme "vaartuig" est incontestablement plus général, bien que du point de vue linguistique, il ne soit pas non plus tout à fait approprié. Les engins visés ici ne sont en effet pas tous destinés à la *navigation*. En néerlandais, le terme *water*tuig qui serait plus adéquat n'est toutefois d'usage courant ni dans la langue néerlandaise ni dans le droit maritime néerlandophone. Après mûre réflexion, le mot "schip" a été retenu pour des raisons de cohérence terminologique au sein du Code belge de la Navigation. Le code est intitulé "Scheepvaartwetboek" et utilise divers termes composés ou dérivés du terme "scheeps-", tels que "scheepseigenaar", "scheepsvoorrecht", "scheepshypotheek" et "scheepsmede-eigendom", qui ne peuvent être remplacés par un mot dérivé du terme "-vaartuig".

Dans la version française, l'on a privilégié, comme equivalent de "schip", "navire" par rapport à "bâtiment". Ce dernier terme est plus étroit et désigne les navires de fort tonnage.

Selon la définition, un navire est toujours un "engin", de sorte que des souches d'arbres n'entrent pas en ligne de compte. Le mot "engin" est repris de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Étant donné l'utilisation du mot "engin", il est inutile de reprendre de la définition du Livre 8 du Code civil néerlandais les mots "blijkens zijn constructie" ("eu égard à sa construction"), qui y remplit au fond la même fonction distinctive.

Dans la définition en projet, le critère central de l'aptitude à être utilisé comme "moyen de circulation"

uit de Scheepsregistratiewet overgenomen. Het is passender dan het ruimere drijfcriterium uit Boek 8 NBW.

Zo is een vlottende navigatieboei een schip in de zin van Boek 8 NBW, maar geen schip in de zin van de Scheepsregistratiewet. Het lijkt weinig zinvol om navigatieboeien in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek als schepen te beschouwen. Dergelijke boeien vormen eerder een onderdeel van de verkeersinfrastructuur dan dat zij zelf een middel van verkeer uitmaken. Aanwending van het verkeersmiddelcriterium biedt precies de oplossing. Dit criterium leidt er bijvoorbeeld ook toe dat een van boord geslagen container niet als een schip kan worden beschouwd. Dergelijke container is (of was) misschien een middel van vervoer, maar geen middel van verkeer. Meer in het algemeen moet de hoedanigheid van schip worden ontzegd aan direct in het water drijvende lading die wordt voortgesleept (zoals ook bouwblokken van een schip in aanbouw).

Zoals hieronder uitgelegd betekent dit alles niet dat het drijfcriterium wordt opgegeven. Het drijven of gedreven hebben is een aanvullend vereiste.

Ofschoon de parlementaire voorbereiding van de Scheepsregistratiewet uitwijst dat het deelnemen aan het scheepvaartverkeer als criterium te onderscheiden is van de functionele bestemming van het tuig (vervoeren, oceanografisch onderzoek, enzovoort), wordt het "middel van verkeer"-criterium hier nader omschreven.

De reden is dat een aantal doorgaans stationair gebezigde tuigen die in het wetboek thuishoren, zoals woonboten en lichtschepen, volgens het gewoon spraakgebruik slechts zeer ondergeschikt of helemaal niet deelnemen aan het "verkeer", zodat het verkeerscriterium taalkundige verwarring kan veroorzaken.

In de ontworpen omschrijving wordt het begrip "verkeer te water" gebruikt, dat onder 2° nader wordt gedefinieerd.

In deze nadere definitie wordt duidelijk gemaakt dat ook stationaire of immobiele tuigen aan het verkeer blijven deelnemen.

In het algemeen geldt dat stationeren, zoals het aanmeren en het aangemeerd zijn, en het ankeren en het voor anker liggen, mede als vormen van verkeer te water gelden.

est repris de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Ce critère est plus approprié que le critère de la flottabilité, nettement plus large, du Livre 8 du Code civil néerlandais.

Ainsi, une bouée de navigation flottante est un navire ("schip") au sens du Livre 8 du Code civil néerlandais, mais pas un navire au sens de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Il semble peu judicieux de considérer les bouées de navigation comme des navires au sens du Code belge de la Navigation. De telles bouées constituent une partie de l'infrastructure nécessaire à la circulation, plutôt qu'un moyen de circulation par elles-mêmes. L'adoption du critère du moyen de circulation offre précisément la solution. Ce critère a par exemple aussi pour effet qu'un conteneur passé par-dessus bord ne peut pas être considéré comme un navire. Un tel conteneur est (ou était) peut-être un moyen de transport, mais pas un moyen de circulation. De manière plus générale, il faut priver de la qualité de navire les cargaisons flottant directement sur l'eau qui sont remorquées (comme également les unités de construction d'un navire en cours de construction).

Tel qu'expliqué ci-dessous, tout ceci ne signifie pas que l'on abandonne le critère de la flottabilité. La possibilité de flotter ou d'avoir flotté est une condition complémentaire.

Bien que les travaux préparatoires de la Loi relative à l'enregistrement des navires indiquent que le critère de la participation à la navigation sur l'eau doit être distingué de celui de la destination fonctionnelle de l'engin (transport, recherche océanographique, etcetera), le critère du "moyen de circulation" est ici précisé.

La raison est qu'un certain nombre d'engins qui ont leur place dans le code, tels les bateaux-logements et les bateaux-phares, qui sont généralement utilisés à l'état stationnaire, ne participent, selon l'usage linguistique ordinaire, qu'à titre subsidiaire, voire pas du tout à la "circulation", de sorte que le critère de la circulation est susceptible de créer une confusion linguistique.

Dans la définition en projet, la notion utilisée est celle de la "circulation sur l'eau", notion faisant l'objet d'une définition plus précise au point 2°.

Il ressort de cette définition que les engins stationnaires ou immobiles continuent à participer à la circulation.

D'une façon générale, le stationnement, par exemple le fait d'amarrer ou d'être amarré, de jeter ou d'avoir jeté l'ancre, constitue également une forme de participation à la circulation.

Een passagiersschip dat dient als congresruimte, hotel of restaurant, en dat daartoe een vaste ligplaats inneemt, blijft een schip. Een lichtschip dat op een bepaalde plaats is verankerd, blijft een schip, want het kan steeds verplaatst of vervangen worden. Een opgelegd schip en een schip in herstelling dat op het water dan wel op een scheepshelling of in een droogdok ligt, blijven eveneens schepen. Hetzelfde geldt voor een schip dat wordt verbouwd, ook wanneer het zodanig wordt uiteengenomen dat het tijdelijk niet meer kan drijven, zoals in het geval van een zgn. jumboïsering, waarbij een schip in tweeën wordt gezaagd om er een verlengstuk in in te bouwen. Dergelijke schepen behouden overigens ook in publiekrechtelijk opzicht hun individualiteit. Bovendien ware het onlogisch om onafgewerkte, pas van stapel gelopen vaartuigen als schepen te beschouwen, terwijl bestaande vaartuigen die alleen maar worden aangepast, dit statuut te ontnemen. Er moet dus worden aangenomen dat een schip in ombouw blijft voldoen aan alle in de definitie vermelde criteria, ook wanneer het tijdelijk niet aan het verkeer kan deelnemen of tijdelijk niet meer drijft.

Vaste tuigen (gedefinieerd onder 4°) die blijvend met het land of de bodem zijn verbonden, worden, zoals in de Scheepsregistratiewet, uitgesloten.

Te denken valt aan op hun exploitatieplaats aangekomen en definitief verankerde of afgezonken boorplatforms, aan drijvende windmolens die met kabels in de zeebodem verankerd zijn, aan de aan de kaai bevestigde vlotsteigers of roro-pontons (linkspans), die nadat ze naar hun bestemming zijn gesleept, definitief in de haveninfrastructuur worden geïntegreerd en aan vaartuigen die met stangen of andere vaste verbindingen aan de dijk, het jaagpad of de kaai zijn bevestigd. Drijvende caissons of bouwelementen voor bijvoorbeeld een brug die naar een bouwplaats worden gesleept zijn – voor zover ze al zijn te beschouwen als middel van verkeer te water – geen schepen zodra ze op hun bestemming zijn vastgemaakt en met andere woorden in het bouwwerk zijn geïntegreerd. Analoge criteria moeten worden toegepast ten aanzien van drijvende droogdokken, woonschepen en andere drijvende woongelegenheden, drijvende hotels, restaurants en gevangenissen, stationaire tanklichters en bunkervaartuigen en dergelijke meer.

In principe kan ervan worden uitgegaan dat een tuig dat louter is aangemeerd met behulp van kabels, touwen, meerpalen en/of dukdalven, zodat het op eenvoudige wijze kan worden losgemaakt, een schip blijft, terwijl een vaste inbouw van het tuig of andere aanhechting ervan aan de wal of de bodem in de zin

Un navire à passagers servant d'espace pour congrès, hôtel ou restaurant, et occupant à cet effet un emplacement fixe, reste un navire. Un bateau-phare amarré à un endroit donné reste un navire, parce qu'il est susceptible d'être déplacé ou remplacé. Un navire désarmé et un navire en réparation qui se trouve dans l'eau, dans un chantier naval ou en cale sèche, restent des navires. Il en va de même pour un navire en transformation, même lorsqu'il est démonté de manière telle qu'il ne puisse temporairement plus flotter, par exemple dans le cas d'une jumboïsation, action par laquelle le navire est scié en deux en vue d'y insérer une pièce visant à le rallonger. Du point de vue du droit public, ces navires conservent d'ailleurs également leur individualité. De plus, il serait illogique de considérer des bâtiments inachevés qui viennent à peine d'être lancés comme des navires, et d'ôter ce statut aux bâtiments existants qui ne font que l'objet d'une adaptation. Il faut donc admettre qu'un navire en cours de transformation continue à remplir tous les critères mentionnés dans la définition, même lorsqu'il n'est temporairement pas en état de participer à la circulation ou de flotter.

Les engins fixes (définis au point 4°) qui sont en permanence attachés à la terre ou au sol sont, tout comme dans la Loi relative à l'enregistrement des navires, exclus.

Pensons aux plates-formes de forage qui sont arrivées à leur lieu d'exploitation et qui y sont ancrées définitivement, aux éoliennes flottantes qui sont ancrées au sol marin par des câbles, aux pontons flottants fixés au quai ou aux pontons ro-ro ("linkspans") qui, après avoir été remorqués jusqu'à leur destination, sont intégrés définitivement à l'infrastructure portuaire, ainsi qu'aux bâtiments qui sont reliés à l'aide de tringles ou d'autres connections fixes à la digue, au sentier de halage ou au quai. Les caissons flottants ou éléments de construction destinés par exemple à un pont qui sont remorqués vers un lieu de construction ne sont pas – pour autant qu'il faille les considérer comme un moyen de circulation – des navires dès l'instant où ils sont fixés à leur lieu de destination et sont en d'autres termes intégrés à la construction. Des critères analogues doivent être appliqués en ce qui concerne les cales sèches flottantes, les bateaux-logements et autres habitations flottantes, les hôtels, restaurants et prisons flottants, les bateaux-citernes et bateaux de ravitaillement à l'état stationnaire, etc.

En principe, l'on peut partir du principe qu'un engin purement amarré à l'aide de câbles, amarres, pieux et/ou ducs-d'Albe, et pouvant donc facilement être désamarré, reste un navire, alors que l'ancrage de l'engin à la berge ou au sol ou toute autre fixation au sens de la disposition légale en fait un engin fixe, qui ne peut

van de wetsbepaling een vast tuig maakt, dat niet meer als schip kan worden beschouwd. Het feit dat het tuig een vaste plaats inneemt of die slechts hoogst zelden verlaat, is geen relevant element.

Specifiek wat FPSO's, FSO's en FSU's betreft moet worden opgemerkt dat er zowel permanent aangemeerde als deconnecteerbare varianten van deze offshore-tuigen bestaan. Soms betreft het omgebouwde tankschepen. De mogelijkheid om deze tuigen los te maken biedt onder meer het voordeel dat kan worden geanticipeerd op orkanen. Er is geen aanleiding om in het licht van de karakteristieken van deze tuigen van de systematiek van de ontworpen bepalingen af te wijken. Deconnecteerbare FPSO's e.d. zullen in de regel als schepen moeten worden beschouwd. Of de vasthechting aan de zeebodem voldoende permanent is om van een vast tuig te kunnen spreken, is een feitenkwestie. Op grond van de hieronder toegelichte paragraaf 3 kan de Koning ook als vast tuig te kwalificeren FPSO's etc. echter met schepen gelijk stellen, zodat bijvoorbeeld financiering aan de hand van een scheepshypotheek mogelijk wordt. Dergelijke gelijkstelling kan overigens ook gebeuren voor andere tuigen zoals vast bevestigde woonschepen.

De definitie van schip uit de Scheepsregistratiewet wordt voorts verengd door te eisen dat het moet gaan om een verkeersmiddel dat kan worden gebruikt op *openbare* wateren.

Het begrip openbare wateren wordt afzonderlijk gedefinieerd in artikel 1.1.4, 1°. De bedoeling is om vaartuigen die worden gebezigd in private vijvers of andere afgesloten waterbekkens te weren. Te denken valt aan plezier- of dienstvaartuigen gebezigd in of op van het openbaar waterwegennet afgesloten stuwmeren, bouwwerven, groeven, zeilvijvers, roeibanen, zwembaden, recreatieparken of kermisattracties. Steeds geldt het "openbaar" karakter van de wateren als hoofdonderscheidingscriterium. Zo is het denkbaar dat een van het waterweggennet afgesloten en desgevallend zelfs bestuursrechtelijk als onbevaarbare waterloop beschouwd water toch een openbaar water in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek is, inzonderheid. wanneer de beherende overheid dit water, desgevallend onder vigeur van een publiekrechtelijke reglementering, openstelt voor publiek gebruik, of dergelijk gebruik gedoogt. Te denken valt aan door commerciële rondvaartboten gebezigde binnenwateren in historische stadscentra en op het Kanaal Brugge-Damme, waarop wordt gevaren in een gesloten circuit. Privaatrechtelijk beheerde en niet aan enige publiekrechtelijke normering onderworpen

plus être considéré comme navire. Le fait que l'engin occupe une place fixe ou ne la quitte que très rarement n'est pas un élément pertinent.

Pour ce qui concerne spécifiquement les FPSO, FSO et FSU, il faut noter qu'il existe de ces engins off-shore tant des variantes amarrées en permanence que des variantes susceptibles d'être déconnectées. Il s'agit parfois de navires-citernes transformés. La possibilité de déconnecter ces engins présente notamment l'avantage que l'on peut anticiper les ouragans. Il n'y a, à la lumière des caractéristiques de ces engins, pas de raison de déroger à la systématique des dispositions en projet. Les FPSO et autres engins analogues susceptibles d'être déconnectés devront en règle être considérés comme des navires. La question de savoir si l'ancrage au fond de la mer est suffisamment permanent pour pouvoir parler d'engin fixe est une question de fait. En vertu du paragraphe 3 commenté ci-dessous, le Roi peut toutefois assimiler aux navires les FPSO, etc. qui doivent être qualifiés d'engins fixes, afin par exemple de rendre possible leur financement par une hypothèque sur navire. Une telle assimilation est d'ailleurs également possible pour d'autres engins tels que les bateaux-logements ancrés de façon fixe.

La définition du terme "navire" de la Loi relative à l'enregistrement des navires est ensuite rétrécie en exigeant qu'il s'agisse d'un moyen de circulation apte à être utilisé sur les eaux *publiques.*

La notion d'eaux publiques fait l'objet d'une définition distincte à l'article 1er.1.4, 1°. Le but est d'écarter les bâtiments utilisés sur des étangs privés ou d'autres bassins fermés. L'on pense aux bateaux de plaisance ou de service employés dans ou sur les barrages sans communication avec le réseau public des voies navigables, les chantiers de construction, les carrières, les plans d'eau destinés à la pratique de la voile, les bassins pour la pratique de l'aviron, les piscines, les parcs récréatifs ou les attractions foraines. C'est toujours le caractère "public" des eaux qui sert de critère de distinction principal. Ainsi, il est concevable qu'un cours d'eau sans communication avec le réseau des voies navigables et, le cas échéant considéré par le droit administratif comme innavigable, fasse néanmoins partie des eaux publiques au sens du Code belge de la Navigation, en particulier lorsque l'autorité gestionnaire ouvre ce cours d'eau à l'utilisation publique ou en tolère l'utilisation publique, le cas échéant en vertu d'une réglementation de droit public, en particulier un règlement (communal). L'on pense aux eaux intérieures dans les centres-ville historiques et sur le Canal Bruges-Damme occupées par

zeilvijvers en meren zijn geen openbaar water. Uiteraard zullen zich randgevallen kunnen voordoen.

Openbare wateren kunnen zowel tot de binnenwateren behoren als tot de territoriale zee, de exclusieve economische zone, de volle zee of andere desgevallend volkenrechtelijk onderscheiden mariene rechtsgebieden.

Wanneer een baggerschip zich tijdelijk buiten de openbare wateren begeeft, bijvoorbeeld om een havendok in aanleg uit te graven, verliest het zijn karakter van schip niet. Het statuut van schip behoudt de voorrang. Hetzelfde geldt wanneer een zeiljacht geschikt om op zee of rivieren te varen, wordt gebruikt op een afgesloten private zeilvijver. Dat dergelijk jacht het statuut van schip behoudt, betekent echter nog niet dat het integrale Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is op alle voorvallen waarin dat vaartuig in een niet-openbaar water betrokken raakt. Het is belangrijk voor ogen te houden dat het openbaar water-criterium slechts een component is van de wettelijke definitie van het begrip schip, maar als dusdanig niet het territoriale toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek determineert. Overigens belet niets dat de rechter voorvallen op niet-openbare wateren, ook deze waarin andere tuigen dan schepen betrokken zijn, binnen de perken van de andere toepasselijke regelgeving, beoordeelt op basis van een analogische toepassing van bepaalde in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regels.

Het drijfcriterium is onder meer behulpzaam om te bepalen wanneer het schip ontstaat.

Een schip in aanbouw dat het bouwdok of de helling nog niet verlaten heeft, is nog geen schip geworden. Een schip in aanbouw dat van stapel is gelopen en te water ligt met het oog op afbouw, is wel reeds een schip. Het criterium van de stapelloop of het verlaten van het droge bouwdok belet niet dat het schip in aanbouw, ingevolge een bijzondere bepaling in het wetboek, en in lijn met de huidige wetgeving, reeds eerder vatbaar is voor registratie of teboekstelling (zie artikel 2.2.1.1, § 4) en hypothekering (zie artikel 2.2.5.25).

Van de definitie in de Scheepsregistratiewet wordt enigszins afgeweken door niet letterlijk de basiscomponent “drijvend tuig” op te nemen. Deze laatste omschrijving doet een probleem rijzen met betrekking tot aan de grond gelopen of op het droge gevallen schepen, waarvan de – niet noodzakelijk abnormale of

des bateaux de croisières commerciaux, où la navigation se fait en circuit fermé. Les plans d’eau et lacs destinés à la voile sous gestion privée qui ne sont pas soumis à de quelconques normes de droit public ne constituent pas des eaux publiques. Des cas limites pourront bien entendu se présenter.

Les eaux publiques peuvent appartenir tant aux eaux intérieures qu’à la mer territoriale, à la zone économique exclusive, à la haute mer ou, le cas échéant, à d’autres aires marines reconnues par le droit des gens.

Lorsqu’un dragueur se rend temporairement en dehors des eaux publiques, par exemple pour creuser un bassin portuaire en cours de construction, il ne perd pas son caractère de navire. Le statut de navire conserve la priorité. Il en va de même lorsqu’un bateau à voile apte à naviguer en mer ou en rivière est utilisé sur un plan d’eau fermé privé. Le fait qu’un tel bateau à voile conserve son statut de navire ne signifie toutefois pas pour autant que l’intégralité du Code belge de la Navigation s’applique à l’ensemble des événements dans lesquels ce bâtiment est impliqué lorsqu’il se trouve dans des eaux non publiques. Il est important de garder à l’esprit que le critère des eaux publiques n’est que l’une des composantes de la définition légale de la notion de navire, mais qu’il ne détermine pas en tant que tel le champ d’application territorial du Code belge de la Navigation. Rien ne s’oppose d’ailleurs à ce que, pour apprécier les événements se produisant dans des eaux non publiques, de même que ceux impliquant d’autres engins que des navires, le juge applique par analogie, dans les limites des autres règles applicables, certaines règles reprises du Code belge de la Navigation.

Le critère de la flottabilité est notamment utile pour déterminer quand le navire prend naissance.

Un navire en construction qui n’a pas encore quitté le chantier naval ou la cale de construction n’est pas encore devenu un navire. En revanche, un navire en construction qui a été lancé et se trouve dans l’eau en vue de son parachèvement constitue bien un navire. Le critère du lancement ou le fait de quitter la cale sèche n’empêche toutefois pas que le navire en construction soit, à la suite d’une disposition spéciale du code, et conformément à la législation actuelle, déjà susceptible d’enregistrement ou d’immatriculation (voir l’article 2.2.1.1, § 4) et d’hypothèque (voir article 2.2.5.25).

L’on déroge quelque peu à la définition de la Loi relative à l’enregistrement des navires en ne reprenant pas littéralement la composante de base de l’“engin flottant”. Cette dernière expression donne lieu à un problème en ce qui concerne les navires échoués ou en cale sèche, dont la position temporaire – qui n’est

ongewilde – tijdelijke positie niet tot een verandering van het juridisch statuut mag leiden. Om dit probleem te ondervangen wordt in de hoofddefinitie onder 1°, naar analogie met Boek 8 NBW, de omschrijving "dat drijft of heeft gedreven" gehanteerd.

Op te merken valt dat drijven onder water kan gebeuren; dit is ook de zienswijze van de Nederlandse wetgever en de Franse rechtsleer. Onderzeeërs zijn dus schepen. Een tuig dat zich op de zeebodem verplaatst zonder die bodem te verlaten, drijft niet en is dus geen schip.

Het verkeer te water waarvoor het schip geschikt moet zijn, betreft overigens verkeer in, onder of over water. Ingevolge de ontworpen definitie zijn draagvleugelboten (*hydrofoils*, waaronder *jetfoils*) en luchtkussenvaartuigen (*hovercrafts* wel degelijk als schepen te beschouwen. Deze tuigen verplaatsen goederen of passagiers van oever tot oever terwijl ze op het water steun vinden, en staan dan ook nader tot het schip dan tot het luchtvaartuig. Ook deze oplossing, die aansluit bij de hieronder besproken Belgische publiekrechtelijke luchtvaartwetgeving, strookt met onder meer de Franse en Nederlandse zienswijze. Om duidelijk te maken dat luchtkussenvaartuigen schepen zijn en geen luchtvaartuigen, wordt dit uitdrukkelijk in de ontworpen wettekst bevestigd aan de hand van een begripsomschrijving die onder meer strookt met deze in Boek 8 NBW. Aangezien de luchtkussenvaartuigen ook zonder deze explicitering aan de wettelijke definitie zouden voldoen, is het niet wenselijk ze louter met schepen *gelijk te stellen*. Voor draagvleugelboten, die met behulp van ski-achtige elementen steeds contact houden met het water, is dergelijke explicitering overbodig; dat deze tuigen aan de definitie van het schip voldoen kan geen enkele twijfel opwekken. Op te merken valt dat luchtkussenvaartuigen uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van het Passagiersverdrag 2002 worden gesloten.

Watervliegtuigen (gedefinieerd onder 5°) daarentegen worden uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van het wetboek gesloten. Ook in andere landen als Frankrijk en Nederland worden deze tuigen buiten het zeerecht gehouden. In principe is een watervliegtuig nochtans een tuig dat met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing drijft of gedreven heeft en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water. Watervliegtuigen zijn in de eerste plaats echter luchtvaartuigen. Zij komen maar met het water in contact naar aanleiding van het opstijgen, landen, taxiën en stationeren. Ter vergelijking: een luchtvaartuig wordt geen voertuig voor wegvervoer omdat het bij opstijgen, landen, taxiën en stationeren

pas nécessairement anormale ou involontaire – ne peut entraîner un changement de statut juridique. C'est pour parer à ce problème que, par analogie avec le Livre 8 du Code civil néerlandais, on emploie dans la définition principale au point 1° la définition "qui flotte ou a flotté".

À noter qu'il est possible de flotter sous l'eau; il s'agit d'ailleurs du point de vue du législateur néerlandais et de la doctrine française. Les sous-marins sont donc des navires. En revanche, un engin qui se déplace sur le fond des mers sans le quitter ne flotte pas et n'est donc pas un navire.

La circulation à laquelle le navire doit être approprié concerne d'ailleurs la circulation dans, sous ou sur l'eau. En conséquence de la définition en projet, les hydroglisseurs (les *hydrofoils* et parmi ceux-ci les *jetfoils*) et les aéroglisseurs (*hovercrafts*) doivent être considérés comme des navires. Ces engins transportent des marchandises ou des passagers d'une rive à l'autre en prenant appui sur l'eau, et sont dès lors plus proches du navire que de l'aéronef. Cette solution, qui correspond à la législation de droit public belge en matière de navigation aérienne abordée ci-dessous, se situe dans la lignée des points de vue français et néerlandais. Pour bien montrer que les aéroglisseurs sont des navires et non des aéronefs, le texte légal en projet prévoit expressément une définition qui est notamment conforme à celle du Livre 8 du Code civil néerlandais. Étant donné que les hydroglisseurs répondraient à la définition légale même sans cette précision explicite, il n'est pas souhaitable de simplement les *assimiler* aux navires. Pour les hydroglisseurs, qui gardent à tout moment le contact avec l'eau à l'aide d'éléments comparables à des skis, une telle précision explicite est superflue; le fait que ces engins répondent à la définition du navire ne peut susciter aucun doute. À noter que les aéroglisseurs ("véhicules sur coussin d'air") sont expressément exclus du champ d'application de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Les hydravions (définis au point 5°), par contre, sont expressément exclus du champ d'application du code. Dans d'autres pays, comme la France et les Pays-Bas, ces engins sont également exclus du droit maritime. En principe, pourtant, un hydravion est un engin qui flotte ou a flotté avec ou sans force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau. Cependant, les hydravions sont en premier lieu des aéronefs. Ils n'entrent en contact avec l'eau que lors du décollage, de l'amerrissage, du roulage et du stationnement. À titre de comparaison: un aéronef ne devient pas un véhicule routier, parce qu'il prend appui sur des roues pour décoller, atterrir, circuler et stationner. En

op wielen steunt. Bovendien worden watervliegtuigen reeds door bestaande andere wetgevingen als luchtvaartuigen beschouwd. Zo valt te wijzen op de publiekrechtelijke Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart. Deze wet verstaat onder luchtvaartuig "alle toestellen die in de dampkring kunnen gehouden worden ten gevolge van de reactiekrachten welke de lucht er op uitoefent" (artikel 1, tweede lid). In diverse uitvoeringsbesluiten wordt het luchtvaartuig op een vergelijkbare wijze gedefinieerd als "ieder toestel dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent met uitzondering van deze krachten op het aardoppervlak". Deze begripsomschrijvingen, welke overigens beoogden luchtkussenvaartuigen uit te sluiten, zijn in de ontworpen wettekst gebruikt als basis voor de omschrijving van het begrip watervliegtuig en sluiten onder meer aan bij de definitie van het luchtvaartuig in Boek 8 NBW.

Bij de uitsluiting van watervliegtuigen moet worden aangetekend dat deze tuigen heden wel zijn onderworpen aan bepaalde verkeersreglementeringen voor de scheepvaart. Zo definieert het Zeeaanvaringsreglement het vaartuig als "elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing *en watervliegtuigen*, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water" en wordt een schip of boot in het Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren identiek omschreven als "elk vaartuig met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing *en een watervliegtuig*, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water" (cursiveringen toegevoegd). Dergelijke omschrijvingen strekken ertoe om watervliegtuigen te onderwerpen aan de verkeersregels voor de scheepvaart. Op internationaal niveau kan bijvoorbeeld melding worden gemaakt van het Aanvullend Protocol bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, dat "vaartuig" definieert als "ieder soort tuig dat kan varen, daaronder begrepen een tuig zonder diepgang en een watervliegtuig, dat wordt gebruikt of kan worden gebruikt als vervoermiddel op het water, met uitzondering van een oorlogsbodem, een escorteschip of een ander vaartuig dat toebehoort aan een regering of dat door haar wordt uitgebaat, voor zover het uitsluitend wordt gebruik voor een openbare niet-commerciële dienst". Deze specifieke uitbreidingen tonen aan dat het voor bepaalde specifieke aangelegenheden toch nodig kan zijn om watervliegtuigen aan het scheepvaartrecht te onderwerpen. Met betrekking tot de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde materies is dergelijke eventuele uitbreiding bovendien steeds mogelijk via een koninklijk besluit genomen op basis van paragraaf 3.

Om analoge redenen worden amfibievoertuigen (gedefinieerd onder 6°) uit de definitie van het schip

outre, d'autres législations existantes considèrent déjà les hydravions comme des aéronefs. Relevons ainsi la Loi de droit public du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cette loi définit les aéronefs comme étant "tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air" (article 1er, alinéa 2). L'aéronef est défini de manière comparable dans divers arrêtés d'exécution comme "tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre". Dans le texte de loi en projet, ces définitions, qui visaient d'ailleurs à exclure les aéroglisseurs, servent de base à la définition de la notion d'hydravion et sont en concordance avec la définition de l'aéronef dans le Livre 8 du Code civil néerlandais.

En ce qui concerne l'exclusion des hydravions, il faut noter qu'à l'heure actuelle ces engins sont néanmoins soumis à certains règlements de navigation maritime. C'est ainsi que le Règlement international pour prévenir les abordages en mer définit le bâtiment comme "tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et *les hydravions*, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau" et que le bateau est défini de façon identique dans le Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures comme "toute embarcation, y compris les objets sans déplacement *et les hydravions*, utilisée ou apte à être utilisée comme moyen de transport sur l'eau" (italiques ajoutés). De telles définitions ont pour but de soumettre les hydravions aux règles de circulation pour la navigation. Sur le plan international, il peut par exemple être fait mention du Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, qui définit le "navire" comme "tout type d'engin aquatique, y compris un engin sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception d'un navire de guerre, d'un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un gouvernement ou exploité par lui, tant qu'il est utilisé exclusivement pour un service public non commercial". Ces extensions montrent que dans certaines matières spécifiques, il peut tout de même être nécessaire de soumettre les hydravions au droit de la navigation. En ce qui concerne les matières régies par le Code belge de la Navigation, une telle éventuelle extension reste possible par le biais d'un arrêté royal pris sur la base du paragraphe 3.

Pour des raisons analogues, les véhicules amphibies (définis au point 6°) sont exclus de la définition du navire.

gesloten. In de regel is een amfibievoertuig blijkens zijn primaire bestemming en voorkomen eerder een wegvoertuig. Het te water gaan is in die zin maar ondergeschikt. Het toepassingsgebied van de bepalingen van het wetboek betreffende de registratie, de tebeoekstelling en de veiligheid is echter tot de amfibievoertuigen uitgebreid (artikelen 2.2.1.1, § 2, en 2.2.3.1, § 3). Ook hier geldt dat een eventuele verdere uitbreiding bij koninklijk besluit van het toepassingsgebied van sommige deelregelingen zou kunnen worden overwogen. Amfibievoertuigen zijn overigens nu reeds onderworpen aan de publiekrechtelijke reglementering met betrekking tot het verkeer te water.

In de ontworpen definitie wordt geen enkel belang gehecht aan scheepsbouwkundige karakteristieken zoals de aan- of afwezigheid van eigen voortstuwingsmiddelen (bijvoorbeeld motorschip tegenover duwbak), de aard van die eventuele middelen (motor, zeil, roeispanen, enzovoort), de afmetingen en de tonnage (waterverplaatsing, inhoud of laadvermogen) en het aanwezig zijn van een dek of een holte. Opblaasboten, reddingsvlotten, jetski's, zeilplanken, andere aan de definitie beantwoordende tuigen voor strandvermaak enzovoort zijn schepen in de zin van het wetboek. Deze zienswijze sluit niet alleen aan bij Franse rechtspraak en bij de geldende verkeersreglementering ter zee, maar ook, en vooral, bij de realiteit dat deze tuigen even goed deelnemen aan het verkeer te water als andere tuigen, en bij de algemene doelstelling van het wetboek om ook de pleziervaart er onder thuis te brengen. De in bepaalde rechtsleer aangehaalde bezwaren dat zeilplanken speeltuigen zijn, en geen schepen, en dat deze tuigen niet zijn blootgesteld aan de gevaren van de zee, kunnen geenszins overtuigen. De tuigen varen wel degelijk en de gebruikers zijn daadwerkelijk aan het zeegevaar blootgesteld, misschien zelfs meer dan een professioneel zeeman aan boord van een hoogtechnologisch koopvaardijschip. Het bezwaar dat de onderwerping van zeilplanken en dergelijke aan het zeerecht rechtsonzekerheid teweegbrengt omdat niet duidelijk is of alle regels van het zeerecht er wel toepassing kunnen op vinden, is evenmin geldig, want naar aanleiding van de alhier ondernomen nieuwe codificatie kan de wetgever precies expliciet verduidelijken welke regels eventueel géén toepassing kunnen vinden. Wat betreft reddingsboten van zee- en binnenschepen en dergelijke moet worden verduidelijkt dat deze geen individueel bestaan kennen naarmate ze onderdeel vormen van het scheepstoebehoren. Ze worden alleen schepen in de zin van het wetboek zodra ze uit het scheepstoebehoren worden losgemaakt en zelf aan het verkeer te water beginnen deel te nemen.

D'après sa destination primaire et son apparence, un véhicule amphibie est, en règle générale, plutôt un véhicule routier. La possibilité d'être utilisé sur l'eau est, en ce sens, subordonnée. Toutefois, le champ d'application des dispositions du code relatives à l'enregistrement, l'immatriculation et la sécurité a été étendu aux véhicules amphibies (articles 2.2.1.1, § 2, et 2.2.3.1, § 3). Ici aussi, il reste qu'une éventuelle extension additionnelle par arrêté royal du champ d'application de certains régimes partiels pourrait être envisagée. À l'heure actuelle d'ailleurs, les véhicules amphibies sont déjà soumis à la réglementation de droit public en matière de circulation sur l'eau.

Dans la définition en projet, aucune importance n'est accordée aux caractéristiques navales telles que la présence ou l'absence de moyens de propulsion propres (par exemple un navire à moteur par opposition à une barge de poussage), la nature de ces éventuels moyens de propulsion (moteur, voile, rames, etcetera), les dimensions et le tonnage (déplacement, capacité ou port en lourd) et la présence d'un pont ou d'un creux. Les canots pneumatiques, les radeaux de sauvetage, les jet skis, les planches à voile, les autres engins de plage, etcetera répondant à la définition sont des navires au sens du code. Cette position se rallie non seulement à la jurisprudence française et à la réglementation en vigueur de la circulation maritime, mais aussi, et surtout, à la réalité qui montre que ces engins participent tout autant à la circulation dans l'eau que les autres engins, et enfin à la finalité générale du code qui entend inclure la navigation de plaisance. Les objections invoquées en certaine doctrine que les planches à voile sont des jouets, et non des navires, et que ces engins ne sont pas exposés aux périls de la mer, ne peuvent nullement convaincre. Ces engins naviguent bel et bien et leurs usagers sont exposés effectivement aux dangers de la mer, peut-être même plus qu'un marin professionnel à bord d'un navire de marine marchande haute technologie. L'objection que le fait de soumettre les planches à voile, etc. au droit maritime engendre une insécurité juridique parce qu'on ne sait pas clairement si toutes les règles du droit maritime peuvent s'appliquer, n'est pas non plus valable, car à l'occasion de la nouvelle codification entreprise ici, le législateur peut précisément indiquer de façon explicite les règles qui ne s'appliquent éventuellement pas. En ce qui concerne les chaloupes de sauvetage de navires de mer et de bateaux de navigation intérieure, etcétera, il faut préciser que celles-ci ne connaissent pas d'existence individuelle dans la mesure où elles font partie des accessoires du navire. Elles ne deviennent des navires au sens du code qu'à partir du moment où elles sont détachées des accessoires du navire et commencent par elles-mêmes à participer à la circulation sur l'eau.

De functionele bestemming van het schip (goederenvervoer, passagiersvervoer, toeristische rondvaarten, slepen, vissen, berging, baggeren, loodsen, havenbehandelingen waaronder laden en lossen, wonen, brandweer, wetenschappelijk onderzoek, medische zorgen, politietoezicht, douanetoezicht, redden van mensenlevens, voorkoming en bestrijding van milieuverontreiniging, offshore-bevoorrading, ophalen, bewerken, stockeren en overladen op zee van olie, gas en andere delfstoffen – dit zijn de activiteiten van de reeds vermelde FPSO's enzovoort –, museale activiteiten, horeca-diensten, recreatie, ondersteuning van overheidsdiensten, enzovoort) is evenmin relevant.

De aanwezigheid van een bemanning speelt evenmin een rol. Onbemande schepen zijn in de zin van het wetboek eveneens schepen. Ook autonome op afstand bediende schepen, eventueel met een bemanningslid aan boord, worden aanzien als schepen in de zin van dit wetboek.

Anders dan in de Zeewet, is het al dan niet voorhanden zijn van winstoogmerk zonder belang. Pleziervaartuigen zijn dus schepen in de zin van het wetboek, ongeacht of ze recreatief of commercieel worden gebruikt. Varend erfgoed dat voldoet aan de definitie valt in principe eveneens onder het wetboek, ongeacht of het met winstoogmerk wordt geëxploiteerd. Een afzonderlijke definitie van varend erfgoed of historische schepen is onnodig gebleken. Overheidsvaartuigen zijn eveneens schepen, maar de toepasselijkheid van het wetboek wordt afzonderlijk geregeld in titel 7 van boek 2.

In de ontworpen bepalingen is geen afzonderlijke definitie van het wrak opgenomen. Evenmin is bepaald wanneer een tuig zijn hoedanigheid van schip verliest. Twee richtsnoeren kunnen evenwel behulpzaam zijn. Vooreerst zal een tuig zijn hoedanigheid van schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek verliezen zodra één van de essentiële in de wettelijke definitie opgenomen elementen niet meer voorhanden is. Hierbij valt vooral te denken aan het niet meer geschikt zijn is om te dienen als middel van verkeer te water. Een schip dat naar de bodem van de zee is gezonken en niet kan worden opgehaald, is uiteraard geen schip meer. Hetzelfde geldt voor een door aanvaring, brand, explosie of een andere oorzaak beschadigd schip dat de wettelijk vereiste karakteristieken niet meer bezit en niet meer voor herstelling tot schip vatbaar is. Een schip dat wordt gesloopt of verschroot verliest eveneens zijn karakter van schip. Het precieze ogenblik waarop dit gebeurt kan niet in de wet worden gedefinieerd. Het ligt echter in de rede om de doorhaling van de registratie of teboekstelling op grond van de relevante bepaling (zie artikel 2.2.1.6, § 1, 2°, a), en artikel 3.2.1.4, § 1, 2°, a))

La destination fonctionnelle du navire (transport de marchandises, transport de passagers, promenades touristiques, remorquage, pêche, assistance, dragage, pilotage, manutentions portuaires dont le chargement et le déchargement, habitation, service d'incendie, recherche scientifique, soins médicaux, surveillance policière, surveillance douanière, sauvetage de vies humaines, prévention et lutte contre la pollution de l'environnement, ravitaillement off-shore, extraction, transformation, stockage et transbordement en mer de pétrole, gaz et autres minéraux [il s'agit là des activités des FPSO mentionnés ci-dessus, etcétera], activités de musées, services horeca, récréation, support de services publics, etcétera) est également sans pertinence.

La présence d'un équipage ne joue pas non plus de rôle. Les navires sans équipage sont également des navires au sens du code. Aussi les navires autonomes télécommandés, éventuellement avec un membre d'équipage à bord, sont considérés comme navires dans le sens de ce code.

Contrairement à la Loi Maritime, l'absence ou la présence de but lucratif est sans importance. Les bateaux de plaisance sont donc des navires au sens du code, qu'ils soient utilisés à titre récréatif ou commercial. Le patrimoine nautique qui répond à la définition relève en principe également du code, qu'il soit exploité avec ou sans but lucratif. Une définition distincte du patrimoine nautique ou des navires historiques s'est avérée inutile. Les navires d'État sont également des navires, mais l'applicabilité du code est réglée de façon distincte au titre 7 du livre 2.

Les dispositions en projet ne contiennent pas de définition distincte de l'épave. Elles ne définissent pas non plus quand un engin perd sa qualité de navire. Deux directives peuvent toutefois être utiles. Tout d'abord, un engin perdra sa qualité de navire au sens du Code belge de la Navigation dès l'instant où l'un des éléments essentiels repris dans la définition légale ne sera plus présent. L'on pense surtout dans ce contexte au cas où l'engin n'est plus apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau. Un navire qui a coulé au fond de la mer et ne peut plus être relevé n'est évidemment plus un navire. Il en va de même pour un navire endommagé à la suite d'un abordage, d'un incendie, d'une explosion ou de toute autre cause qui ne possède plus les caractéristiques exigées par la loi et qui ne peut plus être réparé en vue de recouvrer sa qualité de navire. Un navire qui est démoli ou mis à la casse perd également son caractère de navire. Le moment précis où cela se produit ne peut être défini dans la loi. Il est toutefois raisonnable de prendre également en compte comme critère la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation en vertu de la disposition pertinente

mee als criterium in aanmerking te nemen. Een tweede richtsnoer is dat een tijdelijke degradatie of verandering van het schip niet volstaat om het die juridische kwalificatie te ontzeggen. Deze zienswijze geldt reeds onder het huidige recht. Het karakter van een zaak mag met andere woorden niet van ogenblik tot ogenblik wijzigen door nu eens wel en dan weer niet onder de definitie te vallen.

Zoals de ontworpen bepaling duidelijk aangeeft, gelden de definities slechts voor de toepassing van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Ze doen met andere woorden geen afbreuk aan de definities opgenomen in andere regelgeving. In dat opzicht wordt de techniek overgenomen die wordt gebezigd in de huidige Zeewet.

Ten aanzien van de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerde verdragen geldt het principe dat de algemene, hier toegelichte definities eveneens van toepassing zijn, tenzij in de mate dat zij zouden leiden tot een *verenging* van het toepassingsgebied van de verdragsregeling die niet met de vereiste verdragsautonome interpretatie verenigbaar is.

Volledigheidshalve dient gewezen op het feit dat andere regelgeving begripsbepalingen bevat die hetzij direct naar de definities van de Zeewet verwijzen, hetzij er onrechtstreeks door zijn geïnspireerd. Ofschoon eerstgenoemde bepalingen ook na opheffing van de artikelen 1 en 271 Zeewet best worden geïnterpreteerd in lijn met de betekenis van die laatste wetsbepalingen, wordt hierbij gesuggereerd dat de bevoegde regelgevers de bedoelde definities aanpassen. De wettelijke definities die alleen redactioneel geïnspireerd zijn door deze van de Zeewet, blijven voorlopig alleszins onveranderd gelden.

Binnen de categorie van de schepen wordt een onderscheid gemaakt tussen zeeschepen (7°) en binnenschepen (9°). Deze begrippen worden volledig nieuw gedefinieerd. De ontworpen definities houden rekening met enkele recente technologische, economische en regelgevende evoluties.

In het ontworpen wetboek wordt uitgegaan van de principiële, ook in buitenlandse bronnen erkende "voorrang" van het zeerecht. Dergelijke voorrang heeft uiteraard niets te maken met een of andere hogere beleidsmatige waardering van de zeevaart dan van de binnenvaart, maar berust alleen op de vaststelling dat de specifieke begrippen en regelen van het zeerecht zijn geïnspireerd door de centrale notie van het zeegevaar. Naar een klassieke, in diverse rechtsstelsels gedeelde opvatting, is de essentie van het zeeschip dat het, anders dan het binnenschip, aan maritieme risico's is blootgesteld. De achterliggende notie van

(voir article 2.2.1.6, § 1er, 2°, a), et article 3.2.1.4, § 1er, 2°, a)). Une deuxième directive est qu'une dégradation ou modification temporaire du navire ne suffit pas à lui ôter sa qualification juridique. Cette position vaut déjà en vertu du droit actuel. Autrement dit, le caractère d'une chose ne peut pas changer d'un instant à l'autre en relevant tantôt de la définition et tantôt pas.

Tel que la disposition en projet l'indique clairement, les définitions ne valent que pour l'application du Code belge de la Navigation. En d'autres termes, elles ne portent pas atteinte aux définitions reprises dans une autre réglementation. À cet égard, la technique utilisée par l'actuelle Loi Maritime est reprise.

En ce qui concerne les conventions intégrées dans le Code belge de la Navigation, le principe est que les définitions générales commentées ici s'appliquent également, sauf dans la mesure où elles entraîneraient un *rétrécissement* du champ d'application du régime de la convention qui serait incompatible avec l'interprétation autonome requise.

À des fins d'exhaustivité, il faut souligner que d'autres réglementations contiennent des définitions qui soit se réfèrent directement aux définitions de la Loi Maritime, soit en sont indirectement inspirées. Bien qu'il soit indiqué, même après l'abrogation des articles 1er et 271 de la Loi Maritime, d'interpréter ces autres réglementations en conformité avec le sens desdites dispositions légales, il est suggéré dans ce contexte que les législateurs compétents adaptent les définitions visées. Les définitions légales qui ne sont inspirées de celles de la Loi Maritime que sur le plan rédactionnel restent, en tout cas provisoirement, en vigueur telles quelles.

Au sein de la catégorie des navires, une distinction est établie entre les navires de mer (7°) et les bateaux de navigation intérieure (9°). Ces notions sont définies de façon entièrement nouvelle. Les définitions en projet tiennent compte de certaines récentes évolutions technologiques, économiques et réglementaires.

Le code en projet est construit sur le principe de la "primauté" du droit maritime, également reconnue dans des sources étrangères. Une telle primauté n'a bien entendu aucun rapport avec l'une ou l'autre appréciation politique de la navigation maritime supérieure à celle de la navigation intérieure, mais ne repose que sur le constat que les concepts et règles spécifiques au droit maritime s'inspirent de la notion centrale des périls de la mer. Selon une conception classique, partagée dans divers systèmes juridiques, l'essence du navire de mer réside dans le fait que, contrairement au bateau de navigation intérieure, il est exposé aux risques maritimes.

het zeegevaar wettigt dat alle schepen die met dat gevaar worden geconfronteerd, als zeeschepen worden beschouwd en aan het zeerecht worden onderworpen. Daarenboven moeten alle vaartuigen die zich op zee begeven in principe dezelfde vaarregels in acht nemen. Ook hun feitelijk vaargedrag moet met andere woorden aan dezelfde normen voldoen.

Om de afbakening zo helder mogelijk te maken, en om discussies over de aard van het schip tot een minimum te beperken, verwijst de ontworpen definitie van het zeeschip, enigszins naar analogie met het Duitse, Franse en Nederlandse recht, vooreerst naar de administratieve realiteit. In de overgrote meerderheid van de gevallen zal de geschiktheid van een schip om op zee te varen eenvoudig kunnen worden afgeleid uit de officiële scheepsdocumenten (certificaat van registratie, veiligheidscertificaten). Ook de opname in het Belgisch register van zeeschepen kan logischerwijze als beslissend worden beschouwd. Er is echter geen reden om het administratief statuut van het schip alleen in aanmerking te nemen wat Belgische schepen betreft: hetzelfde criterium geldt even goed voor buitenlandse schepen. Zowel voor Belgische als buitenlandse schepen volstaat het dus dat één officieel scheepsdocument het maritiem karakter van het schip uitwijst om dat schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek als zeeschip te beschouwen. Hierdoor vindt het privaatrechtelijk zeerecht beter aansluiting bij het publiekrechtelijk zeerecht en wordt verwarring beperkt. Onrechtstreeks wordt primauteit toegekend aan de definities in het publiekrechtelijke zeerecht van de vlagstaat van het schip. Het feit dat de bepaling van het juridisch statuut van het schip daardoor voor een deel kan afhangen van een door de eigenaar of exploitant zelf te maken keuze, is geen bezwaar, wel sterk integendeel.

Wanneer het maritiem karakter niet blijkt uit de scheepsdocumenten, kan het nog altijd worden afgeleid uit de feitelijke bestemming om op zee te worden gebruikt, die moet blijken uit de constructie, of uit het gewoonlijk feitelijk gebruik op zee.

Dit aanvullend criterium, dat doorgaans alleen in randgevallen zal worden aangewend, is enigszins geïnspireerd door Boek 8 NBW, maar wijkt er toch betekenisvol van af. Door een objectief verband te leggen met de constructie van het schip wordt het bewijs vergemakkelijkt. De bouwspecificaties en -plannen kunnen eventueel opheldering brengen, en verschaffen ook derden enige zekerheid. Wanneer een schip blijkens zijn constructie bestemd is om op zee te worden gebruikt, is het niet van belang of dit schip daadwerkelijk op zee wordt gebruikt.

La notion sous-jacente des périls de la mer justifie que tous les navires confrontés à ces périls soient considérés comme des navires de mer et soumis au droit maritime. En outre, tous les bâtiments qui se rendent en mer doivent en principe respecter les mêmes règles de navigation. Autrement dit, leur comportement nautique de fait doit lui aussi satisfaire aux mêmes normes.

Afin de rendre la délimitation aussi claire que possible, et de réduire à un minimum les discussions quant à la nature du navire, la définition en projet du “navire de mer” fait tout d’abord référence, quelque peu par analogie avec les droits allemand, français et néerlandais, à la réalité administrative. Dans l’immense majorité des cas, l’aptitude d’un navire à naviguer en mer se déduira simplement des documents de bord officiels (certificat de enregistrement, certificats de sécurité). En toute logique, le fait de figurer dans le registre belge des navires de mer peut également être considéré comme déterminant. Il n’y a toutefois aucune raison de ne prendre en compte le statut administratif du navire que pour les navires belges: le même critère vaut tout autant pour les navires étrangers. Tant pour les navires belges que pour les navires étrangers, il suffit donc qu’un seul document de bord officiel indique le caractère maritime du navire pour que celui-ci doive être considéré comme un navire de mer au sens du Code belge de la Navigation. Ce faisant, le droit maritime privé se rattache mieux au droit maritime public et l’on réduit les confusions. De façon indirecte, la primauté est octroyée aux définitions du droit maritime public de l’État du pavillon du navire. Le fait que la détermination du statut juridique du navire puisse de la sorte dépendre en partie d’un choix à faire par le propriétaire ou l’exploitant lui-même ne constitue pas un inconvénient, bien au contraire.

Lorsque le caractère maritime ne ressort pas des documents de bord, il peut encore toujours être déduit du fait que le navire est en réalité destiné à être utilisé en mer, ce qui doit ressortir de sa construction, ou du fait qu’il soit habituellement utilisé en mer en réalité.

Ce critère complémentaire, qui ne sera en général utilisé que dans les cas limites, s’inspire dans une certaine mesure du Livre 8 du Code civil néerlandais, tout en s’en écartant de façon significative. En instaurant un rapport objectif avec la construction du navire, la preuve s’en trouve facilitée. Les spécificités et les plans de construction peuvent éventuellement clarifier la situation, et également procurer une certaine sécurité à des tiers. Lorsque, eu égard à sa construction, un navire est destiné à être utilisé en mer, il est sans importance qu’il soit effectivement utilisé en mer.

Anders dan in het Nederlandse wetboek, wordt evenmin geëist dat dergelijk schip uitsluitend of hoofdzakelijk voor gebruik in zee is bestemd. In dit opzicht wordt andermaal voorrang aan het zeerecht gegeven. Hierin volgt de ontworpen tekst het voorontwerp van Nederlands wetboek en de oude Duitse zienswijze van Prüßmann en Rabe.

Het laatste subcriterium is dat van het feitelijke gebruik in zee. Wanneer de hoedanigheid van zeeschip noch uit de scheepsdocumenten, noch uit de constructie kan worden afgeleid, kan zij nog altijd volgen uit het feitelijke gebruik. Het criterium is of het schip op enig voor de betrokken aangelegenheid (bijvoorbeeld de rechtssituatie of het geschil) relevant tijdstip feitelijk op de zeewateren werd gebruikt. Een schip dat op zee in een voorval is betrokken, zal, behoudens afwijkende bepaling, dus principieel aan het zeerecht onderworpen zijn. Omgekeerd zal een schip dat blijkens zijn documenten of zijn constructie een zeeschip is, conform de hierboven toegelichte criteria dit statuut behouden wanneer het zich op de binnenwateren begeeft en daar in een voorval betrokken is.

Het begrip zeewateren is onder 8° eenvoudig omschreven als “alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten”. Het gaat inzonderheid om de territoriale zee, de exclusieve economische zone en de volle zee. Hierbij is het irrelevant welke Staat over de zeewateren soevereiniteit of soevereine rechten uitoefent. De definitie van zeewateren fungeert alleen in de hier besproken context en is daarom niet opgenomen in artikel 1.1.1.4, dat een aantal wateren definieert met het oog op de toepassing van het wetboek in het algemeen.

In de ontworpen definities van zeeschip en binnenschip spelen elementen als de tonnage, de afmetingen, de aard van de voortstuwing en de functionele bestemming geen enkele rol.

Conform het bovenstaande worden kruiplijncoasters die beschikken over een zeebrief maar zich eveneens als binnenschip kunnen voordoen en vaak de binnenwateren bevaren, in de context van het Belgisch Scheepvaartwetboek als zeeschip beschouwd.

In dezelfde logica behouden zeesleepboten die – eventueel tijdelijk – worden ingezet op de Beneden-Zeeschelde eveneens hun karakter van zeeschip.

Het ontworpen wetboek bevat evenwel een aantal afwijkende regelingen voor de zogenaamde estuaire

Contrairement au code néerlandais, il n’est pas non plus exigé qu’un tel navire soit exclusivement ou principalement destiné à être utilisé en mer. À cet égard, la primauté est à nouveau donnée au droit maritime. Le texte en projet se rallie ainsi à l’avant-projet de code néerlandais et à l’ancienne position allemande de Prüßmann et Rabe.

Le dernier sous-critère est celui de l’utilisation de fait en mer. Lorsque la qualité de navire de mer ne ressort ni des documents de bord ni de la construction, elle peut encore découler de l’usage de fait. Le critère est de savoir si, à un moment quelconque pertinent pour apprécier la matière concernée (p. ex. la situation juridique ou le litige), le navire a été effectivement utilisé sur les eaux maritimes. Sauf disposition dérogatoire, un navire impliqué dans un événement en mer sera donc, en principe, soumis au droit maritime. Inversement, conformément aux critères commentés ci-dessus, un navire qui en vertu de ses documents ou de sa construction est un navire de mer, conservera ce statut lorsqu’il se rendra dans les eaux de navigation intérieure et y sera impliqué dans un événement.

La notion d’eaux maritimes est définie en termes simples au point 8° comme “toutes les eaux situées du côté de la mer de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée”. Il s’agit en particulier de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et de la haute mer. Dans ce contexte, il est sans pertinence de savoir quel État exerce la souveraineté ou des droits souverains sur les eaux maritimes. La définition d’eaux maritimes fonctionne seulement dans le contexte abordé ici et n’est par conséquent pas reprise à l’article 1er.1.1.4, qui définit un certain nombre d’eaux en vue de l’application du code en général.

Dans les définitions en projet du navire de mer et du bateau de navigation intérieure, des éléments comme le tonnage, les dimensions, la nature de la propulsion et la destination fonctionnelle ne jouent aucun rôle.

Conformément à ce qui précède, les “low-profile coasters” qui disposent d’une lettre de mer, mais qui peuvent également se présenter comme des bateaux de navigation intérieure et naviguent souvent dans les eaux intérieures sont considérés comme des navires de mer dans le contexte du Code belge de la Navigation.

Dans la même logique, les remorqueurs de mer utilisés – éventuellement à titre temporaire – sur l’Escaut maritime inférieur conservent également leur caractère de navires de mer.

Le code en projet contient toutefois un certain nombre de réglementations dérogatoires pour les “navires

schepen. Het gaat om binnenschepen die in een beperkt deel van de kustwateren varen en daartoe speciaal zijn aangepast, onder andere door een verhoging van de uitwatering van het schip en een versterking van de boeg. Dergelijke schepen verbinden de Belgische kusthavens met de andere Belgische havens en zijn thans onderworpen aan een specifieke reglementering die bepaalde onderdelen van de publiekrechtelijke maritieme regelgeving toepasselijk verklaart (zie inzonderheid K.B. 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt). Ofschoon taalkundig niet correct, is de Nederlandstalige term "estuair schip" ingeburgerd, reden waarom hij ook in het wetboek wordt gebruikt. Het Franse equivalent is "navire estuarien".

Volgens bepaalde rechtsleer zijn de estuaire schepen zeeschepen in de zin van de Zeewet. In het raam van de Scheepsregistratiewet werden "fluvio-maritieme" schepen "zonder enige twijfel" als zeeschepen aangemerkt. In de rechtspraak werd wisselend geoordeeld over de vraag of estuaire schepen zeegaande vaartuigen zijn in de zin van het CLC-Verdrag 1992. In het raam van de regeling van het bewarend scheepsbeslag werden ze als binnenschepen beschouwd.

Deze discrepantie onderlijnt des te meer de nood aan een wetgevende verduidelijking (die evenwel geen afbreuk kan doen aan de verdragsautonome interpretatie van de in de relevante verdragen gehanteerde begrippen).

In haar voorstellen ging de Commissie Maritiem Recht ervan uit dat de estuaire schepen, conform de hierboven uiteengezette logica, en om het in het wetboek gebezigde begrippenapparaat eenvoudig te houden, als zeeschepen zouden moeten worden beschouwd, omdat ze op zee komen en dus het zeegevaar trotseren. De uitbreiding die de binnenvaart, op basis van een vrijwillige keuze door de betrokken scheepsexploitanten, middels deze schepen neemt in de richting van de zee diende logischerwijze te worden vertaald door de estuaire schepen in het privaatrechtelijk zeerecht principieel als zeeschepen te behandelen. Gelet op het economische belang van de estuaire vaart voor de kusthavens, inzonderheid de haven van Zeebrugge, die via de binnenvaartkanalen slechts bereikbaar is voor relatief kleine binnenschepen, moest daarbij wel worden verzekerd dat de aanmerking van de estuaire schepen als zeeschepen niet zou resulteren in kostenverhogende exploitatievoorwaarden.

estuariens". Il s'agit de bateaux de navigation intérieure qui naviguent dans une partie limitée des eaux côtières et ont été spécialement adaptés à cet effet, notamment par une augmentation du franc-bord du navire et un renforcement de la proue. De tels navires relient les ports côtiers belges aux autres ports belges et sont à présent soumis à une réglementation spécifique qui déclare applicables certaines parties de la réglementation maritime de droit public (voir en particulier l'A.R. du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer). Bien qu'incorrect d'un point de vue linguistique, le terme néerlandais "estuair schip" est autorisé par l'usage, raison pour laquelle le code s'en sert également. L'équivalent français est "navire estuarien".

Selon une certaine doctrine, les navires estuariens sont des navires de mer au sens de la Loi Maritime. Dans le cadre de la Loi relative à l'enregistrement des navires, ls navires "fluvio-maritimes" ont été considérés "sans aucun doute" comme des navires de mer. La jurisprudence s'est exprimée de manière diverse sur la question de savoir si les navires estuariens sont des bâtiments de mer au sens de la Convention CLC de 1992. Dans le cadre de la réglementation relative à la saisie conservatoire des navires, ils ont été considérés comme des bateaux de navigation intérieure.

Cette discordance souligne d'autant plus la nécessité d'une précision législative (sans toutefois que celle-ci ne porte atteinte à l'interprétation autonome des notions utilisées dans les conventions internationales pertinentes).

Dans ses propositions, la Commission de Droit maritime est partie du principe que les navires estuariens, conformément à la logique exposée ci-dessus et afin de maintenir la simplicité des définitions utilisées dans le code, devraient être considérés comme des navires de mer, parce qu'ils vont en mer et bravent donc les périls de la mer. L'extension, sur la base d'un choix volontaire des exploitants de navire concernés, que prend ainsi la navigation intérieure au moyen de ces navires en direction de la mer, doit logiquement se traduire par la reconnaissance aux navires estuariens de la qualité de navires de mer, également en droit maritime privé. Au vu de l'importance économique de la navigation estuaire pour les ports côtiers, en particulier les ports de Zeebrugge, qui sont seulement accessibles via les canaux de navigation intérieure pour des bateaux de navigation intérieure relativement petits, il a toutefois fallu veiller dans ce contexte à ce que la considération des navires estuariens en tant que navires de mer n'aboutisse pas à des conditions d'exploitation génératrices d'une augmentation des coûts.

Om de op basis van uitvoerig onderzoek uitgewerkte begrippenlogica van het wetboek niet te verstoren, en om anderzijds tegemoet te komen aan de uitgesproken wens van de binnenvaartsector en de haven van Zeebrugge om de estuaire schepen als binnenschepen te beschouwen en, meer nog, om het specifieke statuut van deze schepen bij wet veilig te stellen, definieert het wetboek het estuaire schip als een aparte categorie (10°) en brengt het dit schip uitdrukkelijk onder in de categorie van de binnenschepen (9°), het tegelijk uitsluitend uit die van de zeeschepen (7°). De definitie van het estuair schip is gebaseerd op de thans vigerende reglementering maar is desalniettemin in algemene bewoordingen gesteld. Het begrip "estuair schip" wordt doorheen het wetboek gebruikt om zeker te stellen dat deze schepen onderworpen zijn aan de relevante regels die voor binnenschepen gelden.

De definitie van het pleziervaartuig (11°) is gebaseerd op analoge omschrijvingen in bestaande wetten. In plaats van te specificeren dat het winstoogmerk irrelevant is wordt, meer algemeen en in lijn met andere formuleringen in het wetboek, vermeld dat de bedrijfs- of beroepsdoeleinden zonder belang zijn.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn voorts definities opgenomen van de begrippen scheepsbestanddeel (12°) en scheepstoebehoren (13°). In de huidige scheepvaartwetgeving ontbreken dergelijke begripsomschrijvingen. In verband met maritieme voorrechten geldt wel een specifieke, aan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 ontleende maar terminologisch discutabele definitie van het toebehoren van schip en vracht (artikel 23, § 2, van de Zeewet), en voorts bepaalt de Zeewet dat de scheepshypotheek zich in principe uitstrekt tot "tuig en takelage, machines en ander toebehoren" (artikel 27). In Boek I van het Wetboek van Koophandel wordt "elke koop of verkoop van tuig en takelage en bevoorrading" als een daad van koophandel aangemerkt.

Een precieze omlijning van de begrippen scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren is ook voor andere kwesties van het hoogste belang. Te denken valt aan onder meer het voorwerp van een scheepsverkoop, natrekking, de vraag of een aanvaring heeft plaatsgehad, het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag en clausules van eigendomsvoorbehoud bij bouw- en herstellingswerken (in het licht van de relevante verdragsregelingen, onder voorbehoud van een verdragsautonome interpretatie).

Het moge duidelijk zijn dat een wettelijke verfijning wenselijk is. Naast het belang van de problematiek, de heersende rechtsonzekerheid en de technologische

Pour d'une part éviter de perturber la logique des notions du code élaborée sur la base d'une étude approfondie et pour d'autre part répondre au souhait exprimé du secteur de la navigation intérieure et du port de Zeebrugge de considérer les navires estuariens comme des bateaux de navigation intérieure et, davantage encore, pour préserver le statut spécifique de ces navires par la voie légale, le code définit le navire estuarien comme une catégorie distincte (10°) et l'inclut expressément dans la catégorie des bateaux de navigation intérieure (9°), en l'excluant de celle des navires de mer (7°). La définition du navire estuarien repose sur la réglementation actuellement en vigueur, mais est néanmoins formulée en termes généraux. La notion de "navire estuarien" est utilisée tout au long du code afin de s'assurer que ces navires sont soumis aux règles pertinentes s'appliquant aux bateaux de navigation intérieure.

La définition du "navire de plaisance" (11°) repose sur des définitions similaires dans des lois existantes. Au lieu de préciser que le but lucratif est sans pertinence, il est mentionné de manière plus générale et conformément à d'autres formulations dans le code que les objectifs professionnels sont sans importance.

Sont en outre reprises dans le Code belge de la Navigation des définitions des notions d'éléments du navire (12°) et d'accessoires du navire (13°). Il n'y a pas de telles définitions dans l'actuelle législation sur la navigation. En matière de privilèges maritimes, il existe en revanche une définition spécifique des accessoires du navire et du fret, empruntée à la Convention de 1926 relative aux privilèges maritimes (article 23, § 2 de la Loi Maritime), dont la terminologie est toutefois discutable; en outre, la Loi Maritime stipule que l'hypothèque maritime s'étend en principe aux "agrès, apparaux, machines et autres accessoires" (article 27). Dans le Livre I du Code de commerce, "[t]out achat ou vente d'agrès, apparaux et avitaillements" est réputé être un acte de commerce.

La délimitation précise des notions d'éléments du navire et d'accessoires du navire est de la plus grande importance pour d'autres matières également. L'on songe notamment à l'objet de la vente d'un navire, à l'accession, à la question de savoir si un abordage a eu lieu, à la saisie conservatoire et à la saisie-exécution des navires ainsi qu'aux clauses de réserve de propriété lors de travaux de construction et de réparation (à la lumière des réglementations conventionnelles pertinentes, sous réserve d'une interprétation autonome).

Il est évident qu'une précision légale est souhaitable. Outre l'importance de la problématique, l'insécurité juridique ambiante et la désuétude technologique des

veroudering van wettelijke termen als “tuig en takelage” kunnen ter ondersteuning ook buitenlandse voorbeelden worden aangehaald. Duitsland en Nederland kennen een uitdrukkelijke wettelijke regeling met duidelijke onderscheidingscriteria, welke gebaseerd is op en vervolgens verder ontwikkeld werd in een gesofisticeerde rechtspraak en rechtsleer, die, ofschoon uiteraard niet alle twijfelgevallen worden uitgesloten, het bedrijfsleven en de rechtspraktijk een goed houvast schijnt te bieden. Het Franse zeerecht, waaruit het huidige Belgische op het besproken punt is voortgesproten, lijkt minder verfijnd en is voor deze materie dan ook minder bruikbaar als referentiepunt. Bij gebrek aan wettelijke regeling kan het Engelse recht eveneens buiten beschouwing blijven.

Bij de redactie van de wettekst diende een belangenevenwicht voor ogen te worden gehouden. De scheepseigenaar en de schuldeiser hebben enerzijds belang bij een zo breed mogelijke opvatting van het begrip scheepsbestanddeel, want deze versterkt de functie van het schip als financieringszekerheid en verhaalsobject. Anderzijds laat een engere opvatting een flexibeler exploitatie toe, alsook gebruikmaking door schuldeisers van specifieke zekerheidsmechanismen met betrekking tot bepaalde onderdelen.

De hier uitgewerkte begripsomschrijvingen zijn in eerste instantie gebaseerd op Boek 8 NBW, de voorbereiding ervan en de commentaren erop. Dienovereenkomstig wordt een onderscheid gemaakt tussen scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en de zaken die geen van beide zijn. In het Duitse recht wordt hetzelfde onderscheid gemaakt, maar wordt nog een bijkomend onderscheid gemaakt tussen wezenlijke en niet-wezenlijke scheepsbestanddelen. Op deze laatste soort zaken kunnen derden nog steeds eigen rechten laten gelden, zoals een eigendomsvoorbehoud. Omwille van de eenvoud en de hanteerbaarheid van de wettekst en gelet op de ontworpen specifieke regeling omtrent de inschrijving van rechten op scheepstoebehoren (artikel 2.2.1.12) welke overigens eveneens aan het Nederlands recht wordt ontleend, is de bedoelde bijkomende onderscheiding uit het Duitse recht niet naar het Belgisch Scheepvaartwetboek getransponeerd.

In de definitie onder 12° worden de scheepsbestanddelen vooreerst gedefinieerd aan de hand van een algemene omschrijving waarbij onder a) enkele ook in het buitenland boven elke twijfel verheven basisonderdelen expliciet worden vermeld (de romp, de opbouw, waaronder de brug, de masten, het roer en de overige stuurinrichting).

Voorts is onder b) een definitie van met het schip verbonden bijzaken opgenomen. De algemene regeling omtrent onderdelen en bijzaken is ontleend aan het ook

termes légaux comme “agrès et apparaux”, les exemples étrangers peuvent également être mentionnés à l’appui de la nécessité d’une définition légale. L’Allemagne et les Pays-Bas ont un régime légal exprès avec des critères de distinction clairs, basé sur et ensuite développé par une doctrine et une jurisprudence sophistiquées, qui, bien que n’excluant bien entendu pas tous les cas limites, semble offrir un bon point de repère au monde des affaires et à la pratique du droit. Le droit maritime français, dont le droit belge actuel est issu sur le point abordé, semble moins raffiné et est dès lors moins utile comme référence en la matière. À défaut de régime légal, l’on peut ici aussi faire également abstraction du droit anglais.

Lors de la rédaction du texte légal, il fallait garder à l’esprit l’équilibre des intérêts en présence. Le propriétaire du navire et le créancier d’une part ont intérêt à ce que la notion d’éléments du navire soit définie de façon aussi large que possible, car elle renforce la fonction du navire comme sûreté de financement et objet de recours. D’autre part, une conception plus étroite permet plus de souplesse dans l’exploitation, ainsi que l’utilisation par les créanciers de mécanismes de sûreté spécifiques par rapport à certains éléments.

Les définitions élaborées ici sont basées en premier lieu sur le Livre 8 du Code civil néerlandais, ses travaux préparatoires et les commentaires auxquels il a donné lieu. En conséquence, une distinction est établie entre les éléments du navire, les accessoires du navire et les choses qui ne sont ni l’un ni l’autre. En droit allemand, la même distinction est établie, à laquelle s’ajoute encore une distinction supplémentaire entre les éléments du navire substantiels et ceux qui ne le sont pas. Sur cette dernière sorte de choses, les tiers peuvent encore faire valoir des droits propres, comme une réserve de propriété. Pour des raisons de simplicité et de maniabilité du texte légal et compte tenu du régime spécifique en projet en matière d’inscription des droits sur les accessoires du navire (article 2.2.1.12) qui est, par ailleurs, également emprunté au droit néerlandais, la distinction supplémentaire visée issue du droit allemand n’est toutefois pas transposée dans le Code belge de la Navigation.

Dans la définition au point 12°, les éléments du navire sont tout d’abord définis à l’aide d’une description générale, pour ensuite mentionner expressément sous a) certains éléments de base qui, à l’étranger également, sont sans le moindre doute considérés comme tels (la coque, la superstructure, dont le pont, les mâts, le gouvernail et les autres appareils à gouverner).

Sous b) figure une définition des autres choses attachées au navire. Le régime général concernant les éléments et autres choses attachées est emprunté au

op schepen toepasselijke Boek 3 NBW (artikel 4). Het impliceert bijvoorbeeld dat stalen platen bij verwerking in het casco bestanddelen van het schip worden. Ook de reling en een in het dek ingebouwd zwembad zijn als scheepsbestanddelen te beschouwen.

De aanduiding als scheepsbestanddelen van "de blijvend ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen" onder c) berust op een vereenvoudiging van de corresponderende Nederlandse wettekst (artikel 1.3 Boek 8 NBW) en op de uit informele gesprekken met Belgische experten gebleken wenselijkheid van een expliciete vermelding van tuigen en inrichtingen nodig voor de behandeling van de lading en analoge werktuigen. Hierbij werd onder meer gedacht aan luikdeksels, vaste lieren, laadbomen en dekkranen, aan koelinstallaties en aan tanks respectievelijk beunen, pijpleidingen, kranen, pompen respectievelijk zuiginstallaties van tank- en baggerschepen. Onder de wettekst vallen onder meer ook motoren ter opwekking van elektriciteit en verwarmings- en air conditioning-installaties.

Wat betreft deze tuigen en inrichtingen geldt een specifieke eis van blijvende (dit is definitieve) inbouw, die wat deze tuigen betreft geldt als *lex specialis* en voorrang heeft op de meer algemene criteria. Dat later nog werkzaamheden moet worden uitgevoerd, zoals het aanhangen van de schroef en het aansluiten van de leidingen, is niet relevant. Tijdelijke verwijdering met het oog op onderhoud of reparatie ontneemt de voortbewegingswerktuigen hun statuut van scheepsbestanddeel niet. Het in artikel 2.2.5.22 geregelde retentierecht van de scheepswerf zal zich ook bij tijdelijke verwijdering van boord over deze scheepsbestanddelen blijven uitstrekken. In overeenstemming met de gehanteerde criteria is een los aangehangen buitenboordmotor daarentegen geen scheepsbestanddeel; een vast aangebouwde buitenboordmotor wel. Een (inzonderheid door een bevrachter) aan boord gebrachte spreader met het oog op containerbehandeling in bepaalde aanloophavens wordt geen scheepsbestanddeel. Naar verluidt doen zich ook situaties voor waarbij gespecialiseerde ladingtanks van binnenschepen bij verkoop eigendom blijven van industriebedrijven. Dit voorbeeld wettigt een flexibele interpretatie van de ontworpen bepaling.

De definitie van het scheepstoebehoren onder 13° is slechts in beperkte mate geïnspireerd door Boek 8

Livre 3 du Code civil néerlandais qui s'applique également aux navires (article 4). Cela implique par exemple que les feuilles d'acier qui sont incorporées dans la coque deviennent des éléments du navire. Il en va de même du bastingage et d'une piscine intégrée au pont qu'il faut également considérer comme des éléments du navire.

La désignation, sous c), des "engins de propulsion, l'outillage et le dispositif destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure" comme éléments du navire résulte de la simplification du texte légal néerlandais correspondant (article 1er.3 du Livre 8 du Code civil néerlandais) et d'entretiens informels avec des experts belges dont il est apparu qu'il était souhaitable de mentionner expressément l'outillages et le dispositif nécessaires à la manutention de la cargaison et autres instruments analogues. L'on songe notamment dans ce cadre aux panneaux de cales, treuils fixes, mâts de charge et grues de pont, aux installations de réfrigération et aux citernes ou cales ouvertes, à la tuyauterie, aux robinets, pompes ou installations de suçage des navires-citernes et dragueurs. Relèvent notamment également du texte légal les moteurs destinés à produire de l'électricité ainsi que les installations de chauffage et de climatisation.

En ce qui concerne ces engins et dispositifs, le texte pose l'exigence spécifique qu'ils soient attachés à perpétuelle demeure (c'est-à-dire définitivement), ce qui pour ces engins constitue ainsi une *lex specialis* qui prime sur d'autres critères plus généraux. Le fait que des travaux doivent encore être effectués plus tard, comme la fixation de l'hélice et le raccordement de la tuyauterie, est sans pertinence. L'enlèvement temporaire en vue d'un entretien ou d'une réparation n'ôte pas aux engins de propulsion leur statut d'éléments du navire. Le droit de rétention du chantier naval régi par l'article 2.2.5.22 continuera à s'étendre à ces éléments du navire, même en cas d'enlèvement temporaire du bord. Conformément aux critères utilisés, un moteur hors-bord attaché de façon amovible ne relève pas des éléments du navire, contrairement à un moteur hors-bord fixé de façon inamovible, qui en fait partie. Un spreader embarqué (en particulier par un affréteur) en vue de la manutention de conteneurs dans certains ports d'escale ne fera pas partie des éléments du navire. Il semble aussi que dans certains cas des citernes destinées au chargement de marchandises spéciales à bord de bateaux de navigation intérieure restent la propriété des firmes industrielles. Cet exemple justifie une interprétation flexible de la disposition en projet.

La définition des accessoires du navire au point 13° ne s'inspire que dans une mesure limitée du Livre 8 du

NBW. De ontworpen tekst is abstracter, eenvoudiger en ruimer geformuleerd.

Vooreerst wordt er in de ontworpen tekst voor geopteerd om de verbruiksgoederen, zoals de scheepsbrandstoffen (bunkers), de levensmiddelen, de scheepsapotheek en de garnering, het statuut van scheepstoebehoren te geven.

Hiermee wordt afgeweken van het Nederlandse recht en wordt een in de Belgische rechtsleer woedende controverse beslecht. De visie dat bedoelde verbruiksgoederen wel degelijk scheepstoebehoren zijn, geldt in Duitsland en, wat betreft de brandstoffen, ook in Frankrijk.

Het zou sowieso bevreemdend zijn om – zoals hieronder verantwoord – een scheepsservies, washanden in de passagiershutten of een scheepscinemaprojector als scheepstoebehoren te beschouwen, maar scheepsbrandstoffen, levensmiddelen en geneesmiddelen niet. Een motorschip zonder brandstoffen kan nu eenmaal onmogelijk varen.

Bovendien moet ook hier rekening worden gehouden met de publiekrechtelijke reglementering. In verband met de voeding van bemanning en opvarenden zijn door en krachtens het Zeevaartinspectiereglement diverse strafrechtelijk gesanctioneerde normen opgelegd. Het ware dan ook artificieel om verbruiksgoederen uit het scheepstoebehoren te sluiten.

Wat betreft andere zaken dan verbruiksgoederen ligt in de nieuwe definitie van het scheepstoebehoren de nadruk op de voorwaarde van het bestemd zijn om het schip duurzaam te dienen. Het criterium van het door de vorm als zodanig zijn te herkennen is, anders dan in Boek 8 NBW, geen cumulatief te vervullen voorwaarde, maar slechts een bijkomende indicatie. Daaraan worden nog twee andere mogelijke indicaties toegevoegd: de aanwezigheid aan boord die is opgelegd door of krachtens de wet, en het nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip. De verwijzing naar wettelijke vereisten legt een verband met het Zeevaartinspectiereglement, dat in detail bepaalt welke uitrusting aan boord moet zijn. Deze laatste indicatie biedt echter niet altijd uitsluitsel. Het Zeevaartinspectiereglement zelf reglementeert ook de aanwezigheid van zogenaamse niet-voorgeschreven uitrusting en in het algemeen is er geen reden om de kwalificatie scheepstoebehoren te weigeren voor nuttige, inzonderheid de veiligheid van het varen ten goede komende zaken waarin een scheepseigenaar onverplicht investeert. Samengenomen leiden het criterium

Code civil néerlandais. Le texte en projet est formulé de façon plus abstraite, plus simple et plus large.

Tout d'abord, le texte en projet choisit de donner aux biens de consommation, comme les carburants du navire (soutes), les vivres, la pharmacie de bord et le fardage, le statut d'accessoires du navire.

Il est ainsi dérogé au droit néerlandais et la controverse qui sévit en doctrine belge se voit aplanie. Le point de vue selon lequel les biens de consommation visés constituent bel et bien des accessoires du navire prévaut en Allemagne et, en ce qui concerne les carburants, également en France.

Il serait pour le moins étrange – tel que justifié ci-dessous – de considérer comme accessoires du navire le service de table, les gants de toilette dans les cabines des passagers ou le projecteur de cinéma du navire, mais pas les carburants du navire, les vivres ou les médicaments. Le fait est et demeure qu'un navire ne peut naviguer sans carburants.

En outre, il faut ici aussi tenir compte de la réglementation de droit public. En ce qui concerne la nourriture de l'équipage et des personnes embarquées, diverses normes assorties de sanctions pénales sont imposées par le Règlement sur l'inspection maritime et en vertu de celle-ci. Il serait dès lors artificiel d'exclure les biens de consommation des accessoires du navire.

En ce qui concerne les choses autres que les biens de consommation, la nouvelle définition des accessoires du navire met l'accent sur la condition qu'elles doivent être destinées à une utilisation durable à bord. La forme de la chose comme critère de reconnaissance comme accessoires du navire ne constitue pas, contrairement au Livre 8 du Code civil néerlandais, une condition devant être remplie de façon cumulative, mais seulement une indication supplémentaire. Deux autres indications possibles ont encore été ajoutées: la présence à bord imposée par la loi ou en vertu de celle-ci, et le caractère nécessaire ou utile pour l'utilisation normal du navire. La référence aux exigences légales crée un lien avec le Règlement sur l'inspection maritime, qui prescrit en détail l'équipement devant se trouver à bord. Cette dernière indication n'est toutefois pas toujours déterminante. Le Règlement sur l'inspection maritime réglemente lui-même aussi la présence de l'équipement dit non réglementaire et de façon générale, il n'y a pas de raison de refuser la qualité d'accessoires du navire aux investissements utiles, en particulier pour la sécurité de la navigation, et qui ont été faits par le propriétaire

en de drie indicaties tot een eerder ruime opvatting van het begrip scheepstoebehoren.

Als voorbeelden van wat normaal tot het scheepstoebehoren is te rekenen kunnen worden aangehaald: ankers, reddingsboten, reddingsboeien, sleeptrossen, meerdraden, eenvoudig te ontkoppelen boordlichten, vistuig, zeilen, wegeringlatten, luikafdekkingsmateriaal (voor zover geen scheepsbestanddeel geworden), zomede sjor-, vastzettings- en ander stuwgerei; tevens scheepslogboeken. Niet echter (onder meer): lege rederijcontainers en uiteraard de lading zelf; deze zaken zijn niet bestemd om het schip duurzaam te dienen doch om met het schip van de ene naar de andere plaats overgebracht te worden. Om dezelfde reden kunnen ook lichters aan boord van een LASH-schip normaal niet als scheepstoebehoren worden beschouwd. Hutinventaris op passagiersschepen die een naam of een logo draagt, of speciaal aan het schip of de hut is aangepast, en dus een speciaal herkenbare vorm als scheepstoebehoren heeft, zal zeker tot dat scheepstoebehoren worden gerekend, maar hetzelfde geldt voor hutinventaris zonder speciale vorm of speciaal uitzicht. Beddengoed en eetgerei zijn immers altijd noodzakelijk om het schip operationeel te maken. De uitrusting van een cinemazaal aan boord van een cruiseschip valt ook onder het scheepstoebehoren, net zoals een los televisie- of videotoestel voor de bemanning.

Voor het intreden van het statuut als scheepstoebehoren is een eerste aanwezigheid aan boord vereist. Een tijdelijke verwijdering van boord wijzigt de kwalificatie als scheepstoebehoren echter niet; de status van scheepstoebehoren eindigt pas doordat het voorwerp zijn bestemming om het schip duurzaam te dienen verliest of, in het geval van verbruiksgoederen, wordt verbruikt.

Anders dan in Boek 8 NBW, worden navigatie- en communicatiemiddelen – waaromtrent vaak clausules van eigendomsvoorbehoud worden toegepast – niet als een aparte categorie scheepstoebehoren aangeduid. Concreet gaat het bijvoorbeeld om radio-, fax-, radar- en kompasapparatuur, welke zaken krachtens het Zeevaartinspectiereglement overigens eveneens verplicht aan boord moeten zijn en alleen daarom al als scheepstoebehoren moeten worden beschouwd. Onder Boek 8 NBW worden de navigatie- en communicatiemiddelen pas scheepstoebehoren vanaf de materiële verbinding met het schip, zodat het louter

du navire sans qu'il y soit obligé. Considérés dans leur ensemble, le critère et les trois indications mènent à une conception plutôt large de la notion d'accessoires du navire.

Parmi ce qui peut normalement être considéré comme relevant des accessoires du navire, l'on peut citer: les ancres, les chaloupes de sauvetage, les bouées de sauvetage, les amarres, les cordages, les feux susceptibles d'être déconnectés aisément, le matériel de pêche, les voiles, les vaigres, le matériel destiné à couvrir les cales (pour autant qu'il ne constitue pas des éléments du navire), ainsi que le matériel nécessaire à l'élingage, à la sécurisation et à l'arrimage; également les livres de bord. N'en relèvent en revanche pas (entre autres): les conteneurs vides appartenant à l'armement ni bien entendu la cargaison elle-même; ces choses ne sont pas destinées à une utilisation durable à bord, mais à être transférées avec le navire d'un endroit à un autre. Pour la même raison, les allèges à bord d'un navire LASH ne peuvent normalement pas non plus être considérées comme des accessoires du navire. Les objets munis d'un nom ou d'un logo figurant sur l'inventaire des cabines de paquebots, ou spécialement adaptés au navire ou à la cabine, et qui ont donc une forme spécialement reconnaissable en tant qu'accessoires du navire en relèveront certainement, mais la même règle vaut pour l'inventaire de cabine sans forme ou apparence spéciale. En effet, la literie et les couverts de table sont toujours nécessaires pour rendre le navire opérationnel. L'équipement d'une salle de cinéma à bord d'un paquebot de croisière relève également des accessoires du navire, tout comme les téléviseurs ou les appareils de vidéo destinés à l'équipage.

Pour acquérir le statut d'accessoire du navire, une première présence à bord est requise. L'enlèvement temporaire du bord ne modifie pas la qualification d'accessoire du navire; le statut d'accessoire du navire ne prend fin que lorsque l'objet perd sa destination d'utilisation durable à bord ou, dans le cas des biens de consommation, lorsqu'il est consommé.

Contrairement au Livre 8 du Code civil néerlandais, les moyens de navigation et de communication – qui font souvent l'objet de clauses de réserve de propriété – ne sont pas désignés comme catégorie distincte d'accessoires du navire. Concrètement, il s'agit par exemple d'équipements de radio, fax, radar et boussole, qui en vertu du Règlement sur l'inspection maritime doivent d'ailleurs obligatoirement se trouver à bord et qui, ne fût-ce que pour cette raison, doivent être considérés comme des accessoires du navire. Dans le Livre 8 du Code civil néerlandais, les moyens de navigation et de communication ne deviennent des accessoires du navire qu'à

aan boord brengen niet volstaat. Dergelijke onderscheiding lijkt onnodig, omdat het eigendomsstatuut van al het scheepstoebehoren overeenkomstig artikel 2.2.4.8 sowieso contractueel kan worden bepaald. Het Nederlandse verbindingscriterium lijkt bovendien te eng, omdat sommige niet met het schip verbonden navigatie- en communicatiemiddelen, die evident noodzakelijk zijn om veilig of zelfs in overeenstemming met de reeds aangehaalde publiekrechtelijke reglementering te kunnen varen, anders buiten de definitie van het scheepstoebehoren zouden vallen. Het gaat bijvoorbeeld om sextanten, die ook in Duitsland tot het scheepstoebehoren worden gerekend, en om zeekaarten, waarvan de aanwezigheid aan boord eveneens door het Zeevaartinspectiereglement wordt opgelegd.

Navigatie- en communicatiemiddelen welke niet van het schip kunnen worden afgescheiden, zonder dat beschadiging van betekenis aan hen of aan het schip wordt toegebracht, zijn alleszins te beschouwen als scheepsbestanddelen. Navigatie- en communicatiemiddelen die voldoen aan de definitie van scheepstoebehoren en die tegelijk onder de onder het 12°, c), bedoelde categorie van “de blijvend ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen” zouden vallen, moeten als scheepstoebehoren worden beschouwd, want de desbetreffende definitie geldt in dit verband als *lex specialis*. Tijdelijk, bijvoorbeeld met oog op proeven aan boord gebrachte navigatie- en communicatiemiddelen zijn noch scheepsbestanddeel, noch scheepstoebehoren. Dit volgt uit het eerder besproken algemene criterium van het aan boord gebracht zijn om het schip duurzaam te dienen.

In de wetsbepaling is afgezien van de invoering van een additionele indicatie in verband met de inschrijving van zaken in de scheepsinventaris, zoals die voorkomt in de Duitse wetgeving. Navraag leerde dat het begrip scheepsinventaris niet eenduidig is en dat de desbetreffende indicatie in de praktijk weinig praktisch nut zou opleveren, voor zover zij al geen misbruiken in de hand zou kunnen werken.

De ontworpen definitie van scheepstoebehoren (en overigens ook die van scheepsbestanddelen) geldt, behoudens afwijking neergelegd in specifieke bepalingen, voor de toepassing van het gehele Belgisch Scheepvaartwetboek, ook van de bepalingen over scheepsvoorrechten en scheepshypotheken. Hiermee wordt een eenvoudiger toestand gecreëerd dan in de Nederlandse wetgeving, welke voor die twee materies, ingevolge de implementatie van het Eerste Protocol

partir du moment où ils sont rattachés matériellement au navire, de sorte que la simple mise à bord ne suffit pas. Une telle distinction ne semble pas nécessaire, parce que de toute façon conformément à l’article 2.2.4.8, le statut de la propriété de tous les accessoires du navire peut être déterminé contractuellement. Le critère néerlandais du rattachement matériel semble en outre trop étroit, parce que dans le cas contraire certains moyens de navigation et de communication non rattachés au navire, alors qu’ils sont d’évidence nécessaires pour la sécurité de la navigation, voire requis par la réglementation de droit public évoquée ci-dessus, ne relèveraient pas de la définition des accessoires du navire. Il s’agit par exemple des sextants, qui en Allemagne sont également considérés comme relevant des accessoires du navire, et des cartes marines, dont la présence à bord est également imposée par le Règlement sur l’inspection maritime.

Doivent dans tous les cas être considérés comme des éléments du navire les moyens de navigation et de communication ne pouvant être détachés du navire sans entraîner de dommages significatifs pour eux ou pour le navire. Doivent être considérés comme accessoires du navire les moyens de navigation et de communication qui répondent à la définition des accessoires du navire et relevant également de la catégorie visée au 12°, c), des “engins de propulsion, l’outillage et le dispositif destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure”, car la définition correspondante constitue à cet égard une *lex specialis*. Les moyens de navigation et de communication mis à bord temporairement, par exemple pour effectuer des essais, ne constituent ni des éléments du navire ni des accessoires du navire. Cela découle du critère général précédemment abordé selon lequel la mise à bord doit servir à l’utilisation durable du navire.

Dans la disposition légale, on a renoncé à l’instauration d’une indication additionnelle relative à l’inscription des choses dans l’inventaire du navire, comme cela figure dans la législation allemande. Il s’est avéré que la notion d’inventaire du navire n’était pas univoque et que l’indication en question aurait peu d’utilité dans la pratique, pour autant qu’elle ne puisse pas engendrer d’abus.

La définition en projet des accessoires du navire (tout comme d’ailleurs celle des éléments du navire) vaut, sauf dérogation en vertu de dispositions spécifiques, pour l’application du Code belge de la Navigation dans son ensemble, y compris les dispositions relatives aux privilèges et hypothèques sur navires. L’on crée ainsi une situation plus simple qu’aux Pays-Bas, qui à la suite de l’intégration du Premier Protocole à la Convention relative à l’immatriculation des bateaux de navigation

bij het Binnenschepenverdrag 1965, een afwijkende omschrijving hanteert.

Zaken die noch scheepsbestanddeel, noch scheepstoebehoren zijn, zijn losse zaken, die in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek geen bijzonder statuut hebben.

Onder 15° en 16°, zijn definities opgenomen welke generiek aanduiden welke (zee)schepen Belgische dan wel vreemde (zee)schepen zijn. In de meeste oudere wetgevingen was dit niet gespecificeerd, en meer recente wetten zijn ter zake niet helemaal consistent.

Het begrip "Belgisch overheidsschip" (17°) wordt zeer ruim gedefinieerd en betreft elk zee- en binnenschip waarvan de eigenaar, de reder of de gebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is. Zowel schepen van centrale overheden als schepen van deelstaten, lokale besturen en gedecentraliseerde instellingen worden als overheidsschepen beschouwd. Opdat er sprake zou zijn van een overheidsschip, wordt niet vereist dat het schip eigendom is van een publiekrechtelijke rechtspersoon; ook schepen waarvan een publiekrechtelijke rechtspersoon de reder of de gebruiker is, doch waarvan de eigendom bij een niet-publiekrechtelijke rechtspersoon berust, worden als overheidsschepen beschouwd.

In geval van scheepsmede-eigendom is in beginsel doorslaggevend of de meerderheid van de aandelen in handen is van een publiekrechtelijke rechtspersoon. Indien de meerderheid van de scheepsaandelen in handen van een private rechtspersoon is, zal het betrokken schip echter toch als overheidsschip worden aangemerkt indien een publiekrechtelijke rechtspersoon reder van het schip is of indien het schip door een publiekrechtelijke rechtspersoon wordt gebruikt.

Dezelfde principes kunnen *mutatis mutandis* worden toegepast op schepen van publiek-private vennootschappen.

Het belang van de definitie van "Belgisch overheidsschip" ligt in de principiële bevestiging van de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op die categorie schepen (zie artikel 2.2.7.1, § 1) en voorts in de uitschakeling, ten aanzien van de bedoelde schepen, van artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek (zie artikel 2.2.7.2, § 2).

De definitie van het begrip "Belgisch gezagsschip" (18°) is doelbewust enger dan deze van een "vreemd gezagsschip" (20°). Het is de bedoeling dat in principe

intérieure de 1965, utilisent pour ces deux matières une définition dérogatoire.

Les choses qui ne sont ni des éléments du navire ni des accessoires du navire sont des choses isolées, sans statut particulier dans le cadre du Code belge de la Navigation.

Les points 15° et 16°, reprennent des définitions qui indiquent de manière générique quels navires (de mer) sont des navires (de mer) belges ou étrangers. Dans la plupart des législations antérieures, ce point n'était pas précisé, et les lois plus récentes ne sont pas totalement cohérentes en la matière.

La notion de "navire public belge" (17°) est définie dans un sens très large et concerne tout navire de mer et bateau de navigation intérieure dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge. Sont considérés comme des navires publics aussi bien les navires du pouvoir central que ceux d'entités fédérées, d'administrations locales et d'institutions décentralisées. Pour qu'il soit question de navire public, il n'est pas requis que le navire soit la propriété d'une personne morale de droit public; les navires dont l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public, mais qui appartiennent à une personne qui n'est pas une personne morale de droit public sont également considérés comme des navires publics.

En cas de copropriété quirataire, il est en principe déterminant de savoir si la majorité des quirats est détenue par une personne morale de droit public. Si la majorité des actions du navire est détenue par une personne morale de droit privé, le navire en question sera néanmoins assimilé à un navire public si l'armateur du navire est une personne morale de droit public ou si le navire est utilisé par une personne morale de droit public.

Les mêmes principes peuvent s'appliquer *mutatis mutandis* aux navires de sociétés mixtes.

L'intérêt de la définition de "navire public belge" réside dans la confirmation de principe de l'applicabilité du Code belge de la Navigation à cette catégorie de navires (voir article 2.2.7.1, § 1er) et dans la non-applicabilité, à l'égard des navires visés, de l'article 1412 *bis* du Code judiciaire (voir article 2.2.7.2, § 2).

La définition de la notion de "navire de souveraineté belge" (18°) est volontairement plus restreinte que celle de "navire de souveraineté étranger" (20°) L'intention

alle Belgische overheidsschepen integraal aan het Belgisch Scheepvaartwetboek worden onderworpen. Het is wenselijk uitzonderingen daarop te beperken tot eng gedefinieerde "Belgische gezagsschepen", die zowel zee- als binnenschepen kunnen zijn. De ontworpen definitie van een "Belgisch gezagsschip" berust dan ook op een uitputtende opsomming van gezagsactiviteiten en is restrictief te interpreteren. De bedoelde gezagsactiviteiten moeten de enige zijn waarvoor het schip gebruikt wordt ("uitsluitend"). Schepen van Belgische overheden die niet door de definitie worden gevat, zijn aan alle bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen. Met "staatshoofdelijke" activiteiten wordt de hypothese beoogd van vaartuigen die worden gebruikt voor functies van het staatshoofd (vervulling van grondwettelijke taken, ceremonies en representatie). In het Staatsschepenverdrag 1926 worden "staatsjachten" met gezagsschepen gelijkgesteld (klaarblijkelijk op voorwaarde dat zij uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële regeringsdienst). Het begrip "justitiële" activiteiten doelt inzonderheid op gevangenisboten. Het begrip "politionele" activiteiten duidt op alle opdrachten van gerechtelijke politie of algemene of bijzondere administratieve politie en omvat schepen gebruikt door de federale politie te water, de scheepvaartpolitie, de havenpolitie, de douane, etc. Het begrip "publiekrechtelijke rechtspersoon" moet eng worden geïnterpreteerd, maar ook economische overheidsbedrijven, zoals de lokale havenbesturen, kunnen eronder worden begrepen. Aldus zullen de schepen van de havenkapiteinsdienst die ressorteert onder een lokaal havenbestuur, in de regel moeten worden aangemerkt als "Belgische gezagsschepen". Schepen van een havenbestuur die niet in het kader van de uitoefening van politionele bevoegdheden worden ingezet, zullen daarentegen als gewone overheidsschepen en niet als gezagsschepen moeten worden aangemerkt. Ofschoon ook private personen dergelijke vaartuigen beheren, is ervoor geopteerd om door de overheid voor de redding van mensenlevens en de voorkoming en bestrijding van verontreiniging, eveneens als gezagsschepen aan te merken.

Opdat er sprake zou zijn van een "Belgisch gezagsschip", moet het schip daadwerkelijk voor één van de in de definitie genoemde activiteiten worden gebruikt. Schepen die uit gebruik zijn genomen of die voor andere activiteiten worden bestemd, kunnen derhalve niet (langer) als Belgische gezagsschepen worden beschouwd.

Loodsboten, sleepboten en andere schepen ingezet voor overheidsdienstverlening tegen betaling van retributies of contractuele prijzen vallen niet onder de definitie van een "Belgisch gezagsschip", zelfs wanneer

est de soumettre tous les navires publics belges intégralement au Code belge de la Navigation. Il est souhaitable de limiter les exceptions à cette règle aux "navires de souveraineté belge" restrictivement définis, qu'il s'agisse de navires de mer ou de bateaux de navigation intérieure. La définition en projet de "navire de souveraineté belge" repose dès lors sur une liste exhaustive des activités de l'autorité publique et doit donc être interprétée de manière restrictive. Les activités de souveraineté doivent être les seules auxquelles le navire est affecté ("exclusivement"). Les navires des autorités belges non couverts par cette définition sont soumis à toutes les dispositions du Code belge de la Navigation. Par des activités "pour le chef d'État", l'on vise l'hypothèse de navires affectés à des fonctions devant être accomplies par le chef d'État (accomplissement de tâches constitutionnelles, cérémonies et représentation). Dans la Convention relative aux navires d'État de 1926, les "yachts de l'État" sont assimilés à des navires de souveraineté (à la condition bien entendu d'être affectés exclusivement à un service gouvernemental non commercial). Par des activités "de justice", l'on entend plus particulièrement les navires-prisons. La notion d'activités "de police" désigne toutes les missions de la police judiciaire, de police administrative générale ou spéciale, et englobe également les navires utilisés par la police fédérale sur l'eau, la police de la navigation, la police portuaire, les services de douane, etc. La notion de "personne morale de droit public" doit être interprétée de façon restrictive, mais peut également inclure les entreprises publiques économiques, telles que les autorités portuaires locales. Ainsi, les navires de la capitainerie du port qui relèvent d'une administration locale portuaire devront en principe être considérés comme des "navires de souveraineté belges". Les navires d'une autorité portuaire qui ne sont pas utilisés dans le cadre de compétences de police seront en revanche considérés comme de simples navires publics, et non comme des navires de souveraineté. Bien que des particuliers gèrent également de tels bateaux, on a choisi de considérer également comme des navires de souveraineté les navires utilisés par les pouvoirs publics en vue du sauvetage de vies humaines et de la prévention et de la lutte contre la pollution.

Pour qu'il puisse être question de "navire de souveraineté belge", le navire doit être effectivement utilisé pour l'une des activités mentionnées dans la définition. Les navires désaffectés ou destinés à d'autres activités ne peuvent dès lors (plus) être considérés comme des "navires de souveraineté belges".

Les navires de pilotage, de remorquage et autres navires affectés, contre rétribution ou à des prix fixés contractuellement, à des services publics ne relèvent pas de la définition de "navire de souveraineté belge",

zij zonder winstoogmerk worden geëxploiteerd. Gewone opleidingsschepen, andere dan militaire opleidingsschepen, vallen evenmin onder de definitie van "Belgisch gezagsschip". Schepen voor wetenschappelijk onderzoek zijn ook geen gezagsschepen.

De definitie van het begrip "vreemd overheidsschip" (19°) is ontleend aan artikel 1 van het Staatsschepenverdrag 1926, rekening houdend met artikel I van het Staatsschepenprotocol 1934. De definitie moet verdragsautonoom en verdragsconform worden geïnterpreteerd.

Zoals in de tekst van het Staatsschepenverdrag 1926 wordt in de ontworpen definitie het begrip "Staat" gehanteerd. Ook dit begrip moet verdragsconform en verdragsautonoom worden uitgelegd. Daaruit volgt dat de ontworpen omschrijving niet alleen slaat op schepen die toebehoren aan een buitenlands centraal bestuur, maar eveneens op schepen van buitenlandse gedecentraliseerde instellingen, deelstaten, lokale besturen en andere publiekrechtelijke instellingen. Door de opstellers van het Staatsschepenverdrag 1926 werd dit ook steeds zo bedoeld.

In de definitie is, anders dan in de betreffende verdragsbepalingen, niet alleen sprake van schepen die aan vreemde overheden toebehoren of door hen worden geëxploiteerd, maar eveneens van schepen die door deze overheden worden bevracht. Dergelijke uitbreiding was reeds voorzien in de Belgische Staatsschepenwet en is in wezen in overeenstemming met het Staatsschepenprotocol 1934. In het eerste artikel van dit Protocol wordt immers aangegeven dat met de omschrijving "door de Staat geëxploiteerde schepen" in artikel 3 van het Staatsschepenverdrag 1926 ook de schepen worden bedoeld die door de Staten hetzij bij tijdbevrachting, hetzij bij reisbevrachting worden gecharterd.

De definitie van het "vreemd gezagsschip" onder 20° is gebaseerd op artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 en moet evenzo verdragsautonoom en verdragsconform worden geïnterpreteerd.

Als tijdstip waarop moet worden beoordeeld of een aan een buitenlandse overheid toebehorend of door een dergelijke overheid geëxploiteerd of bevracht schip wordt gebezigd voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd, vermeldt artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 het tijdstip van het ontstaan van de schuldvordering. Overeenkomstig het bepaalde in artikel II van het Staatsschepenprotocol 1934 dient echter eveneens rekening te worden gehouden met de bestemming van

même s'ils sont exploités sans but lucratif. Les navires-écoles ordinaires, qui ne sont pas des navires de formation militaire, ne relèvent pas non plus de la définition de "navire de souveraineté belge". Les navires de recherche scientifique non plus.

La définition de la notion de "navire public étranger" (19°) est empruntée à l'article 1er de la Convention relative aux navires d'État de 1926, compte tenu de l'article Ier du Protocole relatif aux navires d'État de 1934. La définition doit être interprétée de manière autonome et conformément à la convention.

La définition en projet utilise la notion d'"État", comme le texte de la Convention relative aux navires d'État de 1926. Cette notion doit, elle aussi, être interprétée de façon autonome et conforme à la convention. Il s'ensuit que la description en projet n'a pas uniquement trait aux navires appartenant à un pouvoir central étranger, mais également aux navires appartenant à des institutions décentralisées, des États fédérés, des administrations locales et autres institutions de droit public étrangers. C'est ce qu'ont d'ailleurs toujours visé les auteurs de la Convention relative aux navires d'État de 1926.

Contrairement aux autres dispositions de la convention concernées, la définition n'a pas uniquement trait aux navires appartenant à des autorités étrangères ou exploités par elles, mais également aux navires affrétés par ces autorités. Une telle extension était déjà prévue dans la Loi belge relative aux navires d'État et est en soi conforme au Protocole relatif aux navires d'État de 1934. L'article Ier de ce Protocole indique en effet qu'on entend aussi par la description "navires exploités lui" utilisée à l'article 3 de la Convention relative aux navires d'État de 1926 les navires affrétés par un État, soit à temps, soit au voyage.

La définition du "navire de souveraineté étranger" au point 20° est basée sur l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d'État de 1926 et doit aussi être interprétée de manière autonome et conforme à la convention.

En ce qui concerne la date à laquelle il convient d'évaluer si un navire appartenant à un pouvoir étranger ou exploité ou affrété par lui est affecté à un service gouvernemental et non commercial, l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d'État de 1926 mentionne la date à laquelle la créance est née. Conformément aux dispositions de l'article II du Protocole relatif aux navires d'État de 1934, il faut cependant aussi tenir compte de l'affectation du navire en question au moment de la saisie, de l'arrêt ou de

het betrokken schip ten tijde van de inbeslagneming, het ophouden of het terughouden. In de definitie van "vreemd gezagsschip" wordt met deze uitbreiding rekening gehouden.

Er is slechts sprake van een vreemd gezagsschip indien de genoemde types van vaartuigen eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon (dit wil zeggen om het even welke entiteit waarvoor volkenrechtelijke immuniteit geldt). Schepen die worden ingezet voor een functionele openbare dienst, doch toebehoren aan of worden geëxploiteerd door een private rechtspersoon (bijvoorbeeld in het kader van een concessie van openbare dienst) worden derhalve niet door de definitie beoogd.

In tegenstelling tot deze van het Staatsschepenverdrag 1926, beoogt de nieuwe definitie in principe zowel zee- als binnenschepen.

Het begrip scheepszekerheidsrechten (21°) omvat de scheepsvoorrangsrechten, de scheepsvoorrechten, de scheepsretentierechten en de scheepshypotheken. Zoals elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het voorvoegsel "scheeps-"gehanteerd om duidelijk te maken dat het gaat om begrippen en regels eigen aan het zee- en binnenvaartrecht. De in de praktijk veel gebruikte term *maritieme* voorrechten is verwarrend omdat de desbetreffende regeling even goed geldt voor binnenschepen, en zelfs voor alle vaartuigen die voldoen aan de in het wetboek gehanteerde definitie van het begrip schip. De term scheepsvoorrechten werd overigens eerder al gebruikt in de rechtsleer. De invoering van de term scheepszekerheidsrechten is des te nuttiger nu het gemeen recht ook in deze materie uitdrukkelijk buiten toepassing wordt verklaard (zie inzonderheid artikel 2.2.5.3, § 2). Het gebruik van een overkoepelende term scheepszekerheidsrechten is ten slotte verantwoord gelet op de regel dat het Belgisch Scheepvaartwetboek de creatie van andere zekerheidsrechten op schepen uitdrukkelijk uitsluit (zie artikel 2.2.5.5, § 1).

Paragraaf 2 van artikel 1.1.1.3 betreft de gelding van de definities van scheepsbestanddeel en scheepstoebehoren ten aanzien van schepen in aanbouw en correspondeert met een uitdrukkelijke bepaling in Boek 8 NBW (artikel 1.6).

Het is niet noodzakelijk te specificeren dat de begripsomschrijvingen ook gelden ten aanzien van schepen in ombouw of in herstelling, aangezien deze schepen reeds bestaan en per veronderstelling blijven voldoen aan de definitie van het schip in het Belgisch

la détention. La définition de "navire de souveraineté étranger" tient compte de cette extension.

Il n'est question de navire de souveraineté étranger que lorsque les types de navires précités sont la propriété d'une personne morale de droit public étrangère (c.-à-d. toute entité bénéficiant de l'immunité de droit international) ou lorsqu'ils sont exploités par elle. Les navires affectés à un service public fonctionnel, mais appartenant à une personne morale de droit privé (par exemple dans le cadre d'une concession de service public) ou exploités par elle, ne sont dès lors pas visés par la définition.

Contrairement à celle de la Convention relative aux navires d'État de 1926, la nouvelle définition vise en principe aussi bien les navires de mer que les bateaux de navigation intérieure.

Le concept de sûretés sur navires (21°) englobe les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires, les droits de rétention sur navires et les hypothèques sur navires. Comme ailleurs dans le Code belge de la Navigation, l'on a opté pour les termes "sur navires" afin d'indiquer clairement qu'il s'agit de notions et de règles propres au droit maritime et de navigation intérieure. Le terme de "privilèges *maritimes*", très usité dans la pratique, est source de confusion, car le régime visé est tout autant applicable aux bateaux de navigation intérieure, voire à l'ensemble des engins de navigation répondant à la définition de la notion de navire employée dans le Code. Le terme "privilèges sur navires" a du reste déjà utilisé dans la doctrine. L'introduction du terme de "sûretés sur navires" est d'autant plus profitable que le droit commun est expressément déclaré inapplicable en la matière (voir en particulier l'article 2.2.5.3, § 2). L'usage d'un terme générique de "sûretés sur navires" se justifie enfin par règle selon laquelle le Code belge de la Navigation exclut expressément la création d'autres sûretés sur navires (voir article 2.2.5.5, § 1).

Le paragraphe 2 de l'article 1er.1.1.3 prévoit que les définitions des éléments du navire et des accessoires du navire valent également à l'égard des navires en construction; cette validité correspond à une disposition expresse du Livre 8 du Code civil néerlandais (article 1er.6).

Inutile de préciser que les définitions valent également à l'égard des navires en transformation ou en réparation, étant donné que ces navires existent déjà et que, par hypothèse, ils continuent à répondre à la définition du navire du Code belge de la Navigation, de

Scheepvaartwetboek, zodat de definities van scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren automatisch van toepassing zijn.

Zoals in de Scheepsregistratiewet, Boek 8 NBW en de Engelse *Merchant Shipping Act 1995* kent paragraaf 3 van artikel 1.1.3 de uitvoerende macht de bevoegdheid toe om de wettelijke definities in verband met het begrip schip, en meteen het toepassingsgebied van de wettelijke regeling, bij koninklijk besluit aan te passen.

Dit is noodzakelijk om vijf redenen.

Vooreerst is het onmogelijk in het wetboek de ultieme grens te trekken tussen tuigen die nog net schip, zeeschip of binnenschip zijn, en tuigen die dat net niet meer zijn. De hier toegelichte bepaling is een vangnet voor bijzondere, concrete toestanden.

Ten tweede kan de aard van de materie eisen dat voor bepaalde soorten schepen afwijkende regelen worden ingevoerd. Dit is in het huidige scheepvaartrecht bijvoorbeeld reeds het geval met betrekking tot de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (zie artikel 273, § 1, 1°, en § 2 van de Zeewet).

Ten derde kan het noodzakelijk zijn om afwijkende definities of uitzonderingen in te voeren met het oog op de correcte implementatie van internationale verdragen, waarvan er sommige specifieke begrippen, definities of toepassingssferen kennen. In dit verband moet eraan worden herinnerd dat de verplichting tot verdragsautonome interpretatie in het wetboek is geëxpliciteerd.

Ten vierde is de afwijkingsmogelijkheid noodzakelijk om te kunnen inspelen op technologische ontwikkelingen. De scheepstechniek is in voortdurende evolutie en vaak duiken onverwachte ontwikkelingen op (zoals recent het hergebruik van windpropulsie in de koopvaardij, en binnen afzienbare tijd allicht de onbemande vaart). Om die reden is het ook wenselijk om in de mogelijkheid te voorzien de begrippen scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren nader of, waar noodzakelijk met het oog op de toepassing van aan te duiden bepalingen, afwijkend te omschrijven.

Ten vijfde kan de afwijkingsmogelijkheid nuttig zijn om hiaten in de regelgeving op te vangen. Zo valt te denken aan de eerder door de Scheepshypotheekbewaarder gesuggereerde vestiging van scheepshypotheken op windmolenparken in zee.

sorte que les définitions des éléments du navire et des accessoires du navire s'y appliquent automatiquement.

Comme dans la Loi relative à l'enregistrement des navires, dans le Livre 8 du Code civil néerlandais et dans le *Merchant Shipping Act 1995* anglais, le pouvoir exécutif se voit attribuer, par le paragraphe 3 de l'article 1er.1.3, le pouvoir d'adapter les définitions légales concernant la notion de navire, et partant le champ d'application du régime légal, par arrêté royal.

Ceci est nécessaire pour cinq raisons.

Premièrement, il est impossible de délimiter dans le Code de façon ultime les engins qui constituent encore tout juste un navire, un navire de mer ou un bateau de navigation intérieure, et les engins qui ne le sont tout juste plus. La disposition commentée ici est un filet destiné à saisir des situations particulières, concrètes.

Deuxièmement, la nature de la matière peut requérir que pour certains types de navires, des règles dérogatoires soient instaurées. Tel est déjà le cas dans le droit de la navigation actuel par exemple en matière de limitation de responsabilité du propriétaire de navire (voir article 273, § 1er, 1°, et § 2 de la Loi Maritime).

Troisièmement, il peut être nécessaire d'instaurer des définitions dérogatoires ou des exceptions en vue de l'application correcte des conventions internationales, dont certaines connaissent des notions, définitions ou sphères d'application spécifiques. À cet égard, il convient de rappeler que l'obligation d'interprétation autonome des conventions a été explicitée dans le code.

Quatrièmement, la possibilité de dérogation est nécessaire afin de pouvoir réagir aux développements technologiques. La technique des navires est en évolution constante et des évolutions inattendues se font souvent jour (comme récemment la réutilisation de la propulsion éolienne en marine marchande et, dans un avenir proche, peut-être la navigation sans équipage). Pour cette raison, il est également souhaitable de prévoir la possibilité de définir de façon plus précise les notions d'éléments du navire et d'accessoires du navire ou, si nécessaire en vue de l'application de dispositions à désigner, de façon dérogatoire.

Cinquièmement, la possibilité de dérogation peut être utile pour combler les lacunes de la réglementation. L'on peut songer ainsi à la suggestion faite précédemment par le Conservateur des hypothèques maritimes en ce qui concerne la constitution d'hypothèques sur navires sur les parcs éoliens en mer.

De in de bepaling bedoelde afwijkingen en preciseringen zullen in de praktijk doorgaans betrekking hebben op algemeen te omschrijven categorieën. Op voorwaarde dat het gelijkheidsbeginsel in acht wordt genomen kunnen ook afwijkingen of preciseringen worden ingevoerd met betrekking tot welbepaalde, geïndividualiseerde schepen of andere zaken.

Artikel 1.1.1.4

Wateren

In deze bepaling zijn een aantal begrippen gedefinieerd die categorieën van wateren aanduiden. Het begrip "openbare wateren" is reeds toegelicht bij de bespreking van de definitie van het schip in artikel 1.1.1.3. De andere begripsomschrijvingen zijn het resultaat van een stroomlijning van analoge definities opgenomen in bestaande publiekrechtelijke scheepvaartwetten. In tegenstelling tot de vroegere wetgevingen waarbij de wateren waarop zeeschepen konden komen exhaustief werd bepaald, wordt, rekening houdend met de zesde staatshervorming, geen dergelijke lijst meer opgenomen. Het behoort immers aan de Gewesten om te bepalen welke binnenwateren open staan voor zeeschepen.

Artikel 1.1.1.5

Averij

De algemene definitie van averij (1°) – welke, aangezien het begrip averij-grosse een autonome betekenis heeft, slechts van ondergeschikt belang is als component van de definitie van het begrip bijzondere averij – is overgenomen uit artikel 144 van de Zeewet. Het woordje "en", dat de twee zinsdelen verbindt, werd toegevoegd omwille van de taalkundige zuiverheid. Hiermee wordt teruggekeerd naar de originele tekst van de *Ordonnance de la marine* van 1681 (artikel 1, T. VII, L. III). De verwijzing naar de tijdslimieten waarbinnen de averij zich moet voordoen is onnodig en werd weggelaten.

De Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR bevatten elk een definitie van averij-grosse. Deze definities vertonen lichte verschillen. Om uiteenlopende interpretaties van de onderscheiden definities en inconsistente definities ingevolge eventuele wijzigingen van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR te vermijden, dient de definitie van averij-grosse in het Belgisch Scheepvaartwetboek te verwijzen naar hetgeen als dusdanig wordt beschouwd in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, naargelang het geval (2°). In de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse

Dans la pratique, les dérogations et précisions visées dans la disposition concerneront le plus souvent des catégories à définir de façon générale. À la condition que le principe d'égalité soit respecté, des dérogations ou précisions peuvent également être introduites en ce qui concerne des navires ou autres choses bien définis, individualisés.

Article 1er.1.1.4

Eaux

Cette disposition définit un certain nombre de notions qui désignent des catégories d'eaux. La notion d'"eaux publiques" a déjà été expliquée lors de la discussion sur la définition du "navire" à l'article 1er.1.1.3. Les autres définitions sont le fruit d'une uniformisation de définitions similaires reprises dans des lois existantes en matière de navigation de droit public. Contrairement aux législations antérieures déterminant de manière exhaustive les eaux sur lesquelles les navires de mer pouvaient naviguer, aucune liste similaire n'a encore été prévue suite à la sixième réforme de l'État. Il relève de la compétence des Régions de déterminer quelles eaux intérieures sont ouvertes aux navires de mer.

Article 1er.1.1.5

Avarie

La définition générale d'"avarie" (1°) – qui, étant donné que la notion d'avarie commune a une signification autonome n'a qu'un intérêt secondaire comme élément de la définition de la notion d'avarie particulière – est reprise de l'article 144 de la Loi Maritime. La préposition "et" qui relie les deux parties de la phrase a été ajoutée pour un motif de pureté linguistique. On revient ici au texte original de l'*Ordonnance de la marine* van 1681 (article 1er, T. VII, L. III). Le renvoi aux limites de temps dans lesquelles l'avarie doit se produire est inutile et a été supprimé.

Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR contiennent chacune une définition de l'avarie commune. Ces définitions présentent de légères nuances. Pour éviter une divergence d'interprétation des différentes définitions et une incohérence des définitions à la suite d'éventuelles modifications des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR, la définition d'avarie commune dans le Code belge de la Navigation doit référer à ce qui est considéré comme tel dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR, selon le cas (2°). Les Règles d'York et d'Anvers et les

Regels IVR zijn alvast alle gebruikelijke criteria om te bepalen of er sprake is van averij-grosse opgenomen. De Belgische wetgever hoeft zelf dus geen van deze criteria te omschrijven. Dit heeft als bijkomend voordeel dat nieuwe nationale interpretatieproblemen met betrekking tot het begrip averij-grosse worden vermeden en dat de Belgische rechters en rechtspractici bij de oplossing van problemen nuttig buitenlandse bronnen kunnen hanteren.

In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor het gebruik van de term "averij-grosse". Dit is een wijziging ten opzichte van de Zeewet, waarin het begrip "gemene averij" wordt gehanteerd. Weliswaar zou "gemene averij" kunnen worden beschouwd als taalkundig zuiverder en drukt het begrip beter de idee uit dat het gaat om averij die door de betrokkenen *gemeenschappelijk* moet worden gedragen. "Averij-grosse" is echter beter ingeburgerd in het taalgebruik van de rechtspractici. De term sluit bovendien beter aan bij de term "avarij-grosse", die wordt gebruikt in het NBW en in de Nederlandse tekst van de Avarij-Grosse Regels IVR.

Net als in de Zeewet wordt de bijzondere averij in het Belgisch Scheepvaartwetboek gedefinieerd op negatieve wijze (3°). Alle averij die geen averij-grosse is, is bijzondere averij. Aldus wordt verduidelijkt dat eenzelfde schadegeval niet tegelijk averij-grosse en bijzondere averij kan uitmaken.

In artikel 146 van de Zeewet wordt ten overvloede bepaald: "Er zijn twee soorten van averij: gemene averij en bijzondere averij". Deze regel hoeft in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet te worden overgenomen, aangezien hij reeds uit de samenlezing van de definities van averij en bijzondere averij kan worden afgeleid.

De in de hier toegelichte bepaling opgenomen definities van averij, averij-grosse en bijzondere averij gelden in principe voor alle gevallen waarin het wetboek die termen hanteert. In voorkomend geval zullen de termen anders of breder moeten worden verstaan, meer bepaald wanneer ze herkomstig zijn uit een verdragsregeling en dan verdragsautonoom moeten worden ingevuld, of wanneer in het betrokken concrete geval op contractuele basis een andere definitie geldt.

Règles d'Avarie-Commune IVR reprennent déjà tous les critères habituels pour déterminer s'il est question d'avarie commune. Le législateur belge ne doit donc préciser lui-même aucun de ces critères. Cela offre l'avantage supplémentaire d'éviter de nouveaux problèmes d'interprétation nationaux concernant la notion d'avarie commune et de permettre aux juges et praticiens du droit belges d'utiliser utilement des sources étrangères pour résoudre les problèmes.

Dans le Code belge de la Navigation, on a opté pour l'emploi du terme néerlandais "averij-grosse". Il s'agit d'un changement par rapport à la Loi Maritime, qui utilise la notion de "gemene averij". Le terme "gemene averij" pourrait, certes, être considéré comme offrant une plus grande pureté linguistique et la notion exprime mieux l'idée qu'il s'agit d'une avarie devant être supportée *en commun* par les parties concernées. Mais l'expression "averij-grosse" est mieux reçue dans le langage des praticiens du droit. Elle se rapproche en outre plus du terme "avarij-grosse", employé dans le Code civil néerlandais et dans le texte néerlandais des Règles d'Avarie-Commune IVR.

Tout comme dans la Loi Maritime, l'avarie particulière est définie de façon négative dans le Code belge de la Navigation (3°). Toutes les avaries qui ne sont pas des avaries communes sont des avaries particulières. Il est précisé ainsi qu'un même sinistre ne peut constituer à la fois une avarie commune et une avarie particulière.

L'article 146 de la Loi Maritime stipule de surcroît: "Les avaries sont de deux classes: avaries communes et avaries particulières". Cette règle ne doit pas être reprise dans le Code belge de la Navigation étant donné qu'on peut déjà la déduire de la lecture des définitions d'"avarie" et d'"avarie particulière".

Les définitions reprises dans la disposition commentée ici des termes "avarie", "avarie commune" et "avarie particulière" s'appliquent en principe à tous les cas dans lesquels le code utilise ces termes. Le cas échéant, les termes s'entendront différemment ou plus largement, en particulier lorsqu'ils proviennent d'une réglementation conventionnelle et devront dès lors être mis en œuvre de manière autonome, ou lorsqu'une autre définition s'applique dans le cas concret concerné sur base contractuelle.

Artikel 1.1.1.6

Registratie

Deze definities werden voornamelijk overgenomen uit de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

Artikel 1.1.1.6, § 3, is gebaseerd op artikel 31 van de oude wet. De in deze laatste bepaling vervatte interpretatieregel is voorlopig behouden, aangezien er nog steeds wet- en regelgeving voorhanden is waarin de woorden “teboekstelling” en “register van teboekstelling” of “scheepsregister” worden gebruikt in verband met zeeschepen. Het betreft onder meer de Uitleveringswet van 15 maart 1874, het ministerieel besluit 10 januari 1984 tot vaststelling van de informaties te verstrekken voor het onderzoek van een aanvraag ter verkrijging van een bijzondere vergunning of machtiging voor het storten van stoffen en materialen in zee, het ministerieel besluit van 13 juni 1994 betreffende de ondersteuning van de zeevisserij en de aquicultuur en het ministerieel besluit van 2 juni 2009 tot toekenning van een beëindigingspremie voor de definitieve onttrekking van vissersvaartuigen aan de zeevisserijactiviteit in het kader van een vlootaanpassingsregeling.

HOOFDSTUK 2

Bronnen

Overeenkomstig het advies van de Raad van State werd de bepaling dat het Belgisch scheepvaartwetboek onder voorbehoud van 4 wetten geldt geschrapt. Het betreft de wetgeving ter bescherming van de consument, de wetgeving betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, de wetgeving betreffende de geïntegreerde politie, en de wetgeving betreffende de regeling van de private en bijzonder bewaking. Deze wetgevingen moeten reeds als een lex specialis worden beschouwd ten opzichte van het Belgisch Scheepvaartwetboek waardoor het niet noodzakelijk is om een uitdrukkelijk voorbehoud te maken.

Artikel 1.1.2.1

Bekendmaking van akten van de IMO

In deze bepaling is een regeling verwerkt welke was opgenomen in de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart.

Article 1er.1.1.6

L’enregisrement

Ces définitions ont été principalement reprises de la loi du 21 décembre 1990 relative à l’enregistrement des navires.

À noter que l’article 1er.1.1.6, § 3, se base sur l’article 31 de l’ancienne loi. La règle d’interprétation formulée dans cette dernière disposition a été conservée pour le moment, étant donné que l’on dispose encore de la législation et de la réglementation dans lesquelles les termes “immatriculation”, “registre d’immatriculation” ou “registre naval” sont utilisés en lien avec les navires de mer. Cela concerne notamment la Loi sur les extraditions du 15 mars 1874, l’Arrêté ministériel du 10 janvier 1984 établissant les informations à fournir pour l’examen d’une demande pour l’obtention d’une licence spécifique ou autorisation d’immerger des substances et matériaux en mer, l’Arrêté ministériel du 13 juin 1994 relatif à l’aide à la pêche maritime et à l’aquiculture, et l’Arrêté ministériel du 2 juin 2009 attribuant une prime de cessation en vue du retrait définitif de bateaux de pêche des activités de pêche maritime dans le cadre d’une adaptation de la flotte.

CHAPITRE 2

Sources

La disposition que le Code belge de la Navigation s’applique sous réserve de 4 législations est supprimée conformément à l’avis du Conseil d’État. Il concerne la législation relative à la protection des consommateurs, la législation sur l’accès au territoire, le séjour, l’établissement et l’éloignement des étrangers, la législation sur la police intégrée, et la législation réglementant la sécurité privée et particulière. Ces législations doivent déjà être considérées comme une lex specialis par rapport au Code belge de la Navigation, ce qui implique qu’il n’est pas nécessaire de formuler une réserve expresse.

Article 1er.1.2.1

Publication des actes de l’OMI

A été traitée dans cette disposition une réglementation reprise dans la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime.

De voormelde wet van 24 april 2014 bepaalde echter niet waar de technische codes, richtsnoeren en standaarden kunnen worden geraadpleegd. Om in overeenstemming te zijn met artikel 190 van de Grondwet en in een nationale publicatie te voorzien, worden de integrale teksten terbeschikking gesteld op de website van het Belgisch Scheepsregister.

Artikel 1.1.2.2

Bekendmaking van wijzigingen van internationale verdragen en akten

Ook in deze bepaling is een regeling verwerkt welke was opgenomen in de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart. Ter aanvulling is het regime van toepassing verklaard op een aantal binnenvaartgerelateerde materies.

Ook de wijzigingen van de verdragen worden terbeschikking gesteld op de website van het Belgisch Scheepsregister.

Artikel 1.1.2.3

Uitvoering van internationale verdragen en akten

In dit artikel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, maar uitsluitend wat betreft het vervoer over zee en de waterweg. Uiteraard zijn uitsluitend de maatregelen bedoeld die betrekking hebben op de federale bevoegdheden, aangezien de scheepvaart langs de binnenwateren sinds de Zesde Staatshervorming voor een deel tot de gewestbevoegdheden behoort.

Voorts wordt de verouderde verwijzing naar artikel 87 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap vervangen door een verwijzing naar het corresponderende artikel 103 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De toegelichte bepaling sluit ook de specifieke machtiging in zich welke vervat ligt in artikel 4 van de wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende

Néanmoins, la loi du 24 avril 2014 précitée ne précisait pas où les codes techniques, les directives et les normes devaient être divulgués. Afin de se conformer à l'article 190 de la Constitution et de prévoir une publication nationale, les textes intégraux seront publiés sur le site du Registre naval belge.

Article 1er.1.2.2

Publication des modifications aux conventions et actes internationaux

A également été traitée dans cette disposition une réglementation reprise dans la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime. En complément, le régime a été déclaré applicable à un certain nombre de matières liées à la navigation intérieure.

Les modifications des conventions sont également mis à dispostion sur le site web du Registre navel belge.

Article 1er.1.2.3

Exécution des conventions et actes internationaux

Ont été traitées dans cet article les dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, mais exclusivement en ce qui concerne le transport par mer et la voie navigable. Il est évident que l'on a visé exclusivement les mesures qui ont trait aux compétences fédérales, étant donné que la navigation le long des eaux intérieures relève en partie des compétences régionales depuis la sixième réforme de l'État.

De plus, le renvoi obsolète à l'article 87 du Traité instituant la Communauté économique européenne est remplacé par un renvoi à l'article 103 correspondant du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

La disposition commentée implique également l'autorisation spécifique contenue à l'article 4 de la loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, et portant

uitvoering van het Verdrag. Laatstgenoemde bepaling is dan ook niet in het Scheepvaartwetboek herhaald.

Artikel 2*bis* van voornoemde wet van 18 februari 1969, over de onmiddellijke inning, is niet overgenomen. Zowel uit de formulering van de wetsbepaling (inzonderheid het gebruik van het woord "voertuig") als uit de memorie van toelichting bij de wet van 6 mei 1985 waarbij het artikel werd ingevoerd, blijkt dat het slechts betrekking heeft op het vervoer over de weg. Voor zover bekend, is de wetsbepaling nooit toegepast op het vervoer over zee of de waterweg.

De bepalingen van de artikelen 2 tot 4 van de wet van 18 februari 1969 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving. Aangezien de voornoemde wet een ruimere draagwijdte heeft dan alleen de scheepvaart, wordt de wet niet opgeheven, maar wel aangepast om overlappingen te voorkomen.

Artikel 1.1.2.4

Gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen

Paragraaf 1 is nuttig om in het Belgisch Scheepvaartwetboek prominent te laten uitkomen dat het scheepvaartrecht een autonome rechtstak met eigen, bijzondere bronnen is, die zo nodig voorgaan op het gemeen (land)recht.

Vooreerst onderlijnt de bepaling de belangrijke rol van gebruiken in de scheepvaart- en havensector en maakt zij duidelijk dat deze vorm van zelfregulering door de wetgever principieel wordt ondersteund.

Verder erkent de bepaling expliciet het bestaan van "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen". Zoals reeds uiteengezet is het een taak van rechtspraak en rechtsleer om deze beginselen verder uit te werken, in het bijzonder aan de hand van rechtshistorisch en rechtsvergelijkend onderzoek.

Zoals eveneens uiteengezet is anderzijds afgezien van een uitvoerige wettelijke regeling van de zelfregulering, zoals eerst door de Commissie Maritiem Recht werd overwogen.

De ontworpen bepaling beoogt niet de betekenis te minimaliseren van algemene contractvoorwaarden, waarvan de bindende kracht geregeld wordt in het algemeen verbintenissenrecht, en van niet-bindende zelfreguleringsinstrumenten zoals richtsnoeren, aanbevelingen of resoluties van publieke en private

exécution de la Convention. Cette dernière disposition n'est par conséquent pas répétée dans le Code de la Navigation.

L'article 2 *bis* de la loi précitée du 18 février 1969, sur la perception immédiate, n'a pas été repris. Il ressort aussi bien de la formulation de la disposition légale (en particulier de l'utilisation du mot "véhicule") que de l'exposé des motifs de la loi du 6 mai 1985 introduisant l'article que la disposition concerne seulement le transport par route. Pour autant que l'on sache, la disposition légale n'a jamais été appliquée au transport par mer ou par voie navigable.

Les dispositions des articles 2 à 4 de la loi du 18 février 1969 ont été traitées dans le livre 8 relatif à l'application. Étant donné que la loi précitée a une portée plus large que la navigation à elle seule, la loi n'est pas abrogée, mais bien adaptée pour éviter les doubles emplois.

Article 1er.1.2.4

Usages et principes généraux du droit de la navigation

Le paragraphe 1er est utile pour montrer de façon remarquable dans le Code belge de la Navigation que le droit de la navigation est une branche du droit autonome avec ses propres sources particulières, qui ont au besoin priorité sur le droit commun (terrestre).

Tout d'abord, la disposition souligne le rôle important des usages dans le secteur de la navigation et portuaire, et montre clairement que cette forme d'autorégulation est en principe soutenue par le législateur.

De plus, la disposition reconnaît explicitement l'existence de "principes généraux du droit de la navigation". Comme déjà exposé, il appartient à la jurisprudence et à la doctrine de développer davantage ces notions en se basant sur une étude comparative et historique du droit.

Comme également exposé, on a par ailleurs abandonné un régime légal détaillé de l'autorégulation, tel que d'abord envisagé par la Commission de Droit maritime.

La disposition en projet n'a pas pour objet de minimiser la signification de conditions contractuelles générales, dont la force contraignante est régie dans le droit général des contrats, et d'instruments d'autorégulation non contraignants comme des directives, recommandations ou résolutions d'organisations publiques et

organisaties. Van een specifieke, uitdrukkelijke regeling is in het Belgisch Scheepvaartwetboek echter afgezien.

Het principe opgenomen in paragraaf 2 strookt met het gemeen recht en herformuleert op een meer duidelijke en ruime manier de tekst en de ratio van artikel 112 Zeewet. Dientengevolge is het gebruik dus onderdeel van de overeenkomst (tenzij de partijen ervan afwijken).

De paragraaf bepaalt dat gebruiken kunnen afwijken van de wet, tenzij deze van dwingend recht of openbare orde is. De gekozen oplossing strookt onder meer met de Italiaanse maritieme wetgeving en ook met de visie op het Belgisch gemeen recht van auteurs als De Page.

Het ontworpen nieuwe regime van scheepvaartrechtelijke gebruiken beoogt niet reeds bestaande handelsrechtelijke gewoonten en gebruiken buiten werking te stellen.

De bepaling laat evenmin mogelijkheid onverlet dat de rechtbank een *parère* (van *quod paret*) beveelt, waarbij beroepsorganisaties of toonaangevende bedrijven wordt verzocht om over het bestaan en de inhoud van gewoonten of gebruiken getuigenis af te leggen. Uit een navraag bij de beroepsorganisaties van de Antwerpse haven blijkt evenwel dat de *parère* in de sector heden niet meer voorkomt.

Ten slotte belet de bepaling niet dat algemene voorwaarden of richtsnoeren tot gebruiken uitgroeien.

HOOFDSTUK 3

Bekendmakingen

Artikel 1.1.3.1

Website van het Belgisch Scheepsregister

Deze bepaling vestigt een raamwerk voor de stelselmatige publicatie van gerechtelijke berichten op de website van het Belgisch Scheepsregister, dat terzake een centrale rol zal vervullen. Zij moet worden samengelezen met de materiële bepalingen verderop in het wetboek betreffende onder meer het uitvoerend beslag op schepen en de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

privées. On a toutefois renoncé à un régime spécifique exprès dans le Code belge de la Navigation.

Le principe repris au paragraphe 2 s'aligne sur le droit commun et reformule d'une manière plus claire et large le texte et la ratio de l'article 112 de la Loi Maritime. Par conséquent, l'usage fait donc partie du contrat (sauf si les parties y dérogent).

Le paragraphe stipule que les usages peuvent déroger à la loi, sauf si celle-ci est de droit impératif ou d'ordre public. La solution choisie s'aligne notamment sur la législation maritime italienne ainsi que sur la vision du droit commun belge d'auteurs comme De Page.

Le nouveau régime en projet d'usages de droit de la navigation n'a pas pour objet de mettre hors service les coutumes et usages de droit commercial existants.

La disposition n'entrave pas non plus la possibilité que le tribunal ordonne un *parère* (de *quod paret*), où l'on demande à des organisations professionnelles ou des entreprises de premier plan de témoigner à propos de l'existence et du contenu de coutumes ou usages. Il ressort toutefois d'une enquête menée auprès d'organisations professionnelles du port d'Anvers qu'on ne retrouve plus le *parère* de nos jours dans le secteur.

Enfin, la disposition n'empêche pas que des conditions générales ou directives évoluent en usages.

CHAPITRE 3

Publications

Article 1er.1.3.1

Site web du Registre naval belge

Cette disposition forme un cadre pour la publication systématique des annonces judiciaires sur le site web du Registre naval belge, qui jouera un rôle central à cet égard. Elle doit être lue conjointement avec les dispositions matérielles reprises ultérieurement dans le code concernant, p. ex., les saisie-exécution sur navire et la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire.

Artikel 1.1.3.2

Uitvoeringsbesluiten

Het spreekt vanzelf dat de technische aspecten van de bekendmakingen via de website van het Belgisch Scheepsregister best bij uitvoeringsbesluit worden geregeld.

Artikel 1.1.3.3

Andere bekendmakingsvormen

De in het wetboek verplicht gestelde bekendmakingsvereisten beletten geenszins het gebruik van additionele bekendmakingskanalen, bijvoorbeeld gespecialiseerde elektronische nieuwsbladen voor de transportsector of weekbladen gericht op de binnenvaart. Dergelijke bekendmakingen zijn thans reeds gangbaar en kunnen uiteraard worden verdergezet.

Artikel 1.1.3.4

Retributies

Zoals ook verderop blijkt bevat het wetboek een aantal gestandaardiseerde bepalingen over de invoering van retributies.

TITEL 2

Het Belgisch scheepsregister

Artikel 1.2.1.1

Taken van het Belgisch Scheepsregister

Aangezien in het Belgisch Scheepvaartwetboek alle wetsbepalingen betreffende de registratie van zeeschepen en de teboekstelling van binnenschepen worden samengebracht, en de organisatorische opdeling tussen de publiekrechtelijke registratie- en teboekstellingshandelingen, enerzijds, en de privaatrechtelijke openbaarmaking van akten, vonnissen en eisen betreffende zee- en binnenschepen, anderzijds, is tenietgedaan door de wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring, waardoor deze laatste dienst werd geïntegreerd in de FOD Mobiliteit en Vervoer, is het aangewezen de relevante bepalingen te herschikken.

Article 1er.1.3.2

Arrêtés d'exécution

Il va de soi qu'il vaut mieux que les aspects techniques de la publication via le site web du Registre naval belge soient publiés par arrêté d'exécution.

Article 1er.1.3.3

Autres formes de publication

Les conditions de publication fixées dans le code n'empêchent en aucun cas l'utilisation des canaux de publication additionnels, par exemple les journaux électroniques spécialisés pour le secteur du transport ou les hebdomadaires ciblés sur la navigation intérieure. De telles publications sont d'ailleurs déjà d'usage et pourront bien entendu se poursuivre.

Article 1er.1.3.4

Redevances

Comme également indiqué ultérieurement, le code contient certaines dispositions normalisées sur l'introduction des redevances.

TITRE 2

Le Registre naval belge

Article 1er.2.1.1

Tâches du Registre naval belge

Étant donné que toutes les dispositions légales concernant l'enregistrement des navires de mer et l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure sont réunies dans le Code belge de la Navigation, et que la division organisationnelle entre les opérations d'enregistrement et d'immatriculation de droit public, d'une part, et la publication de droit privé d'actes, de jugements et d'exigences concernant les navires de mer et bateaux de navigation intérieure, d'autre part, a été annihilée par la loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes, intégrant ce dernier service dans le SPF Mobilité et Transports, il convient de réordonner les dispositions pertinentes.

Dit komt in de eerste plaats tot uiting in de samenbundeling van enkele algemene bepalingen in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Een afzonderlijke bepaling (artikel 1.2.1.1.) regelt het statuut en de taken van het Belgisch Scheepsregister, een centrale dienst die wordt opgericht binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. De bepaling komt in de plaats van artikel 2, § 2, van de wet van 21 december 1990. Zoals al aangestipt maakte de hypotheekbewaring recent het voorwerp uit van een algemene hervorming, welke werd voorbereid door de FOD Financiën. Deze hervorming hield echter geen rekening met het bijzondere statuut van de Scheepshypotheekbewaarder. Het op dezelfde voet behandelen van de Scheepshypotheekbewaarder en de grondhypotheekbewaarders ging voorbij aan de specificiteit van de functie van deze laatste en strookte niet met de uitgangspunten van het beleid ter ondersteuning van de Belgische vlag. Immers, naast het inschrijven van de scheepshypotheken (privaatrechtelijke functie) was de Scheepshypotheekbewaarder ook verantwoordelijk voor het bijhouden van de Belgische scheepsregisters (publiekrechtelijke functie). Deze laatste functie is nauw verweven met de taken van de FOD Mobiliteit en Vervoer in verband met het beheer van de Belgische vloot. Eerder dan de scheepshypotheekbewaring in de algemene hervorming van de hypotheekbewaring op te nemen, bleek het wenselijk om haar te integreren in de FOD Mobiliteit en Vervoer, en dit voor zowel de privaatrechtelijke als de publiekrechtelijke functies die in het oude recht aan de Scheepshypotheekbewaarder toekwamen. In de terminologie van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de genoemde functies – het houden van de scheepsregisters en de openbaarmaking van rechten op schepen – uitgevoerd door het “Belgisch Scheepsregister”. De benaming Belgisch Scheepsregister is doelbewust gekozen wegens de internationale herkenbaarheid en dus om de Belgische vlag voor te stellen als een performant en hedendaags alternatief. Het ontworpen artikel maakt het eveneens mogelijk om artikel 44 van de Zeewet betreffende het aannemen van uitvoeringsbesluiten op te heffen.

Artikel 1.2.1.2

Register van neerlegging

Artikel 1.2.1.2 betreffende het register van neerlegging is de overname van artikel 43 van de Zeewet, zij het in enigszins gewijzigde vorm, rekening houdend met de hierboven besproken organieke hervormingen.

Ceci se reflète en premier lieu dans la réunion de quelques dispositions générales au livre 1 de ce livre du Code belge de la Navigation.

Une disposition distincte (article 1er.2.1.1) réglemente le statut et les tâches du Registre naval belge, un service central fondé au sein du SPF Mobilité et Transports. La disposition remplace l’article 2, § 2, de la loi du 21 décembre 1990. Comme déjà souligné, la conservation des hypothèques a récemment fait l’objet d’une réforme générale, qui a été préparée par le SPF Finances. Cette réforme ne tenait cependant pas compte du statut particulier du Conservateur des hypothèques maritimes. Le fait de traiter sur un pied d’égalité le Conservateur des hypothèques maritimes et les conservateurs des hypothèques terrestres outrepassait la spécificité de la fonction de ces derniers et ne coïncidait pas avec les principes de départ de la politique en vue du soutien du pavillon belge. En effet, outre l’inscription des hypothèques maritimes (fonction de droit privé), le Conservateur des hypothèques maritimes était également responsable de la tenue des registres navals belges (fonction de droit public). Cette dernière fonction est étroitement liée aux tâches du SPF Mobilité et Transports relatives à la gestion de la flotte belge. Plutôt que de reprendre la conservation des hypothèques maritimes dans la réforme générale de la conservation des hypothèques, il s’est avéré souhaitable de l’intégrer au SPF Mobilité et Transports, et ceci pour les fonctions tant de droit privé que de droit public qui revenaient au conservateur des hypothèques maritimes dans l’ancien droit. Dans la terminologie du Code belge de la Navigation, les fonctions citées, à savoir la tenue des registres navals et la publication des droits sur les navires, sont exécutées par le “Registre naval belge”. La dénomination de Registre naval belge a consciemment été choisie pour la reconnaissance internationale et donc pour proposer le pavillon belge comme une alternative performante et contemporaine. L’article en projet permet également d’abroger l’article 44 de la Loi Maritime relative à l’adoption d’arrêtés d’exécution.

Article 1er.2.1.2

Registre de dépôts

L’article 1er.2.1.2 relatif au registre de dépôts reprend l’article 43 de la Loi Maritime, sous une forme quelque peu modifiée compte tenu des réformes organiques abordées ci-dessus.

Artikel 1.2.1.3

Getuigschriften

Artikel 1.2.1.3 bevat een algemene regeling in verband met de terbeschikkingstelling van getuigschriften, afschriften en gegevens door het Belgisch Scheepsregister. De ontworpen tekst kwam tot stand mede op basis van een voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder. Het ontworpen artikel maakt het mogelijk om artikel 45, eerste lid van de Zeewet op te heffen.

Artikel 1.2.1.4

Elektronische procedures

Een nieuwe bepaling maakt de digitalisering van de procedures mogelijk. Ook dit kan de aantrekkelijkheid van de Belgische registers vergroten.

Artikel 1.2.1.5

Retributies

De bepaling over retributies komt in de plaats van een bepaling van de wet van 21 december 1990 (artikel 13).

BOEK 2

ZEEVAART

TITEL 1

Algemene bepalingen

Artikel 2.1.1.1

Toepassingsgebied

Door de hoger toegelichte splitsing tussen zee- en binnenvaart is boek 2 enkel van toepassing op zeeschepen en het vervoer door middel van zeeschepen. Sommige bepalingen zijn echter ook van toepassing op estuaire schepen, zoals de verzekeringsplicht.

Article 1er.2.1.3

Certificats

L'article 1er.2.1.3 contient des règles générales concernant la mise à disposition de certificats, copies et indications par le Registre naval belge. Le texte en projet a été en partie créé sur la base d'une proposition du Conservateur des hypothèques maritimes. L'article en projet permet d'abroger l'article 45, alinéa 1er, de la Loi Maritime.

Article 1er.2.1.4

Procédures électroniques

Une nouvelle disposition permet la numérisation des procédures. Ceci peut également augmenter l'attractivité des registres belges.

Article 1er.2.1.5

Redevances

La disposition relative aux rétributions remplace une disposition de la loi du 21 décembre 1990 (article 13).

LIVRE 2

NAVIGATION DE MER

TITRE 1ER

Dispositions générales

Article 2.1.1.1

Champ d'application

Conformément à la distinction expliquée ci-dessus entre le navire de mer et le bateau de navigation intérieur, le livre 2 s'applique uniquement aux navires de mer et au transport via des navires de mer. Certaines dispositions s'appliquent toutefois également aux navires estuaires, comme l'obligation de conclure une assurance.

Artikel 2.1.1.2

Reders

Over de betekenis van de begrippen scheepseigenaar en reder bestaat geen volledige internationale eensgezindheid. Het begrip scheepseigenaar omvat nu eens uitsluitend de titularis van het eigendomsrecht (in het Engelse zeerechtelijke taalgebruik vaak aangeduid als de "registered owner"), dan weer, mede, de exploitant, zoals typisch een rompbevrachter. Het begrip reder duidt nu eens op de titularis van het eigendomsrecht, dan weer op de exploitant, dan weer op beide. Gelet op deze verschillen verdient het de voorkeur in het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te sluiten bij het meest gangbare algemene en juridische spraakgebruik. Concreet dient onder scheepseigenaar dan de titularis van het eigendomsrecht te worden verstaan ('registered owner'), en onder reder in wezen de feitelijke exploitant van het schip, die hetzij de eigenaar zelf is, hetzij de natuurlijke persoon of de rechtspersoon waaraan de eigenaar de zeggenschap over het gebruik en de exploitatie – het zogenaamde rederschap – heeft overgedragen.

Anders dan aanvankelijk overwogen, gewaagt de wettekst niet van een "geregistreerde" of "teboekstaande" eigenaar. Het eigenlijke voorwerp van registratie of teboekstelling is immers het schip, en niet de eigenaar. In dit verband valt ook te verwijzen naar de regeling betreffende het bewijs van zakelijke en persoonlijke rechten en van het rederschap (artikelen 2.2.4.6 en 2.2.4.7, § 2). Daaruit blijkt dat de aanduiding van de eigenaar of de reder (exploitant) in een officieel stuk betreffende het schip aanzienlijk gezag kan toekomen.

Daarnaast wordt ook nog de figuur van de "scheepsgebruiker" onderscheiden. Deze van de *ship manager* wordt daarentegen niet nader in het ontwerp omlijnd.

De algemene definities van de begrippen scheepseigenaar en reder zullen in bepaalde gevallen moeten wijken voor de bijzondere definities in welbepaalde hoofdstukken, inzonderheid wanneer deze voortvloeien uit andersluidende begripsomschrijvingen in België bindende internationale verdragen. Een voorbeeld bieden de wetsbepalingen die het LLMC-Verdrag, het CLC-Verdrag en het BUNKER-Verdrag in het Belgisch Scheepvaartwetboek integreren.

De definities van de begrippen reder (2°) en rederschap (3°) sluiten eveneens aan bij het gangbare spraakgebruik.

De definities trachten de contouren van bedoelde figuren scherper te stellen maar laten anderzijds ruimte

Article 2.1.1.2

Reders

Il n'existe pas d'unanimité internationale quant à la signification des notions de propriétaire de navire et d'armateur. La notion de propriétaire de navire comprend tantôt exclusivement le titulaire du droit de propriété (souvent désigné dans le langage du droit maritime anglais comme le "registered owner"), tantôt également l'exploitant comme un affréteur coque nue. La notion d'"armateur" renvoie tantôt au titulaire du droit de propriété, tantôt à l'exploitant, tantôt à l'un et l'autre. Compte tenu de ces différences, il est préférable que le Code belge de la Navigation s'aligne sur l'utilisation générale et juridique la plus courante. Concrètement, il convient d'entendre par "propriétaire du navire" le titulaire du droit de propriété ("registered owner") et par "armateur" l'exploitant de fait du navire, qu'il s'agisse du propriétaire lui-même ou de la personne physique ou morale à laquelle le propriétaire a confié l'autorité sur l'utilisation et l'exploitation (la "gestion nautique").

Contrairement à ce que l'on envisageait au départ, le texte de loi ne mentionne pas de propriétaire "enregistré" ou "immatriculé". L'objet proprement dit de l'enregistrement ou de l'immatriculation est en effet le navire, et non le propriétaire. À cet égard, il convient également de renvoyer au régime concernant la preuve de droits réels et personnels et de la gestion nautique (articles 2.2.4.6 et 2.2.4.7, § 2). Il en ressort que la désignation du propriétaire ou de l'armateur (exploitant) dans un document officiel concernant le navire peut conférer une autorité considérable.

La figure de "l'utilisateur du navire" est également encore distinguée. Celle de *ship manager* n'est, en revanche, pas précisée davantage dans le projet.

Dans certains cas, il conviendra de s'écarter des définitions générales des notions de propriétaire du navire et d'armateur, au profit de définitions particulières dans des chapitres bien déterminés, en particulier quand celles-ci découlent de définitions contraires dans des conventions internationales contraignantes en Belgique. Tel est le cas par exemple des dispositions légales intégrant dans le Code belge de la Navigation la Convention LLMC, la Convention CLC et la Convention BUNKER.

Les définitions des notions d'"armateur" (2°) et de "gestion nautique" (3°) correspondent également au langage usité dans notre pays.

Les définitions tentent d'affûter les contours de figures visées, tout en laissant une marge de flexibilité

voor flexibiliteit in de uitlegging, zodat de rechter oog kan hebben voor ontwikkelingen in de realiteit van het scheepvaartbedrijf.

Ook deze definities gelden voor het gehele wetboek, tenzij anders bepaald. Op te merken valt dat de figuur van de "reder" verschijnt in de specifieke definitie van de "exploitant" in de op EU-regelgeving gebaseerde bepalingen betreffende de opvang van bijstandbehoevende schepen (artikel 2.7.4.2, 6°). Verder wordt de "reder" specifiek gedefinieerd in de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I) (artikel 3, 8°). De betrokken definitie is gebaseerd op die van het voornoemde verdrag (artikel II.1, j)). Deze laatste definitie luidt: "de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen." Deze laatste omschrijving bleek minder geschikt voor aanwending als algemene definitie voor het wetboek omdat zij verwijst naar specifieke taken en verantwoordelijkheden in verband met tewerkstelling, welke in het MLC-Verdrag zijn bepaald, terwijl het wetboek zeer gevarieerde materies regelt, en omdat ze bovendien vrij omslachtig voorkomt. Uiteraard wordt de gelding van andersluidende, specifieke definities zoals deze in de regelgeving betreffende maritieme arbeid door de algemene definitie van de reder in dit wetboek niet aangetast.

Wie overeenkomstig de algemene, in artikel 2.1.1.2, 2°, van het wetboek opgenomen definitie de "reder" is, wordt niet bepaald door het eigendomsstatuut van het schip. De reder is degene die het "rederschap" uitoefent. Dit laatste begrip werd reeds eerder door de Belgische wetgever gebruikt, met name in de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek over het bewarend scheepsbeslag (artikel 1469, § 2). Hier wordt het nader gedefinieerd als "het bezit van het schip dat gepaard gaat met de overwegende zeggenschap over het beheer, het gebruik en de exploitatie ervan" (3°).

Deze definitie biedt een verfijning en verduidelijking ten opzichte van buitenlandse wetgevingen als de Franse en de Duitse, die de reder op al te vereenvoudigende manier aanduiden als de exploitant. Dergelijke definities verplaatsen het probleem overigens alleen maar, want zij doen onmiddellijk de vraag oprijzen naar de betekenis van de term exploitant en/of de vereiste

au niveau de l'interprétation, permettant ainsi au juge de surveiller les évolutions dans la réalité de l'activité de la navigation.

Ces définitions valent également pour l'ensemble du code, sauf disposition contraire. À noter que la figure de l'"armateur" apparaît dans la définition spécifique de l'"exploitant" dans les dispositions basées sur la réglementation européenne concernant l'accueil des navires demandeurs d'aide (article 2.7.4.2, 6°). Par ailleurs, le terme "armateur" est spécifiquement défini dans la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I) (article 3, 8°). La définition concernée repose sur celle de la convention précitée (article II.1, j)). Cette dernière définition s'énonce comme suit: "le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités". Cette dernière définition s'est révélée moins appropriée à l'emploi comme définition générale pour le code parce qu'elle renvoie à des tâches et responsabilités spécifiques en matière d'emploi, qui ont été fixées dans la Convention MLC, tandis que le code règle des matières très diverses et variées, et parce qu'elle est en outre relativement lourde. Il va sans dire que la définition générale de l'"armateur" dans le présent code ne porte pas atteinte à la validité de définitions contraires spécifiques telles que celles dans la réglementation relative au travail maritime.

Le statut de propriété du navire ne détermine pas qui est l'"armateur" conformément à la définition générale reprise à l'article 2.1.1.2, 2°, du code. L'armateur est celui qui exerce la "gestion nautique". Cette dernière notion a déjà été précédemment utilisée par le législateur belge, notamment dans les dispositions du Code judiciaire sur la saisie conservatoire sur navire (article 1469, § 2). Ce terme est ici défini plus précisément comme "la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire" (3°).

Cette définition présente un raffinement et un éclaircissement par rapport aux législations étrangères, française et allemande notamment, qui désignent d'une manière trop simpliste l'armateur comme l'exploitant. De telles définitions ne font d'ailleurs que déplacer le problème, car elles font immédiatement surgir la question de la signification du terme "exploitant" et/ou le contenu

inhoud van de exploitatiebevoegdheid. De ontworpen omschrijving tracht meer houvast te geven, door het rederschap nader te omschrijven.

Het element “bezit” is ontleend aan de definitie van de reder in de Zwitserse wetgeving en aan gezaghebbende Engelse rechtsleer in dezelfde zin. Het vereiste bezit is niet het bezit in de zin van het Belgische zakenrecht. Het begrip moet daarentegen worden verstaan in de context van het scheepvaartrecht, de realiteit van het internationale scheepvaartbedrijf en de concrete omstandigheden van het geval.

Hierbij moge duidelijk zijn dat een rompbevrachter normaal gezien als reder zal moeten worden beschouwd. De rompbevrachter is bij de interpretatie van de definitie als het ware de modelfiguur. Bij onderrompbevrachting zal uiteraard de laatste rompbevrachter als reder optreden.

Ook een vruchtgebruiker, een houder van een recht van gebruik of bewoning, een bruiklener, een sekwester, een (gemeenrechtelijke) huurder en een in het bezit gestelde hypothecaire schuldeiser die het schip zelf gebruikt of bestuurt en/of als werkgever optreedt zullen, naar omstandigheden, als reder kunnen gelden.

Zoals in het nieuw Duits wetboek zal een tijdbevrachter normaal niet als reder zijn te beschouwen.

Wanneer eigendom, nautisch beheer en commercieel beheer van elkaar zijn gedissocieerd, zal de wettelijke of reglementaire verantwoordelijkheid voor het nautisch beheer (bouw, onderhoud, uitrusting, voldoen aan technische voorschriften, aanwerving van bemanning) de doorslag geven. Het uitgangspunt is dat de eigenaar ook de reder is, tenzij blijkt dat hij het rederschap aan een ander heeft overgedragen. In de binnenvaart zal inzonderheid rekening kunnen worden gehouden met de aanduiding van de “exploitant” in het exploitatiecertificaat bij de Rijnvaartverklaring.

In vele gevallen zal de hoedanigheid van werkgever een sterke aanduiding opleveren dat het vereiste zeggenschap voorhanden is. Zo kan in principe worden aangenomen dat wie feitelijk als werkgever en dus ook als reder optreedt in de zin van de wetten betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, ook in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek als reder zal moeten worden beschouwd. Verder wordt ervan uitgegaan dat het werkgeversgezag in een normale situatie van tijd- of

requis de la compétence d’exploitation. La définition en projet tâche de donner plus de points de repère en décrivant plus précisément la gestion nautique.

L’élément de “possession” est emprunté à la définition de l’armateur donnée par la législation suisse, ainsi qu’à la doctrine anglaise faisant autorité à cet égard. La possession requise n’est pas la possession au sens du droit belge des biens. La notion doit au contraire être entendue dans le contexte du droit de la navigation, de la réalité de l’activité de la navigation internationale, ainsi que des circonstances concrètes du cas.

Dans ce contexte, il faut qu’il soit clair qu’un affréteur coque nue devra normalement être considéré comme un armateur. L’affréteur coque nue est, dans l’interprétation de la définition, pour ainsi dire la figure de référence. En cas de sous-affrètement coque nue, ce sera bien évidemment le dernier affréteur coque nue qui agira comme armateur.

Un usufruitier, le détenteur d’un droit d’usage ou d’habitation, un commodataire, un séquestre, un locataire (de droit commun) et un créancier hypothécaire mis en possession qui fait lui-même usage du navire ou qui le dirige et/ou agit comme employeur pourront, suivant les circonstances, également être considérés comme des armateurs.

Tout comme dans le nouveau code allemand, un affréteur à temps ne pourra normalement pas non plus être considéré comme un armateur.

Si la propriété, la gestion nautique et la gestion commerciale sont dissociées les unes des autres, la responsabilité légale ou réglementaire de la gestion nautique (construction, entretien, équipement, respect des prescriptions techniques, recrutement de l’équipage) sera déterminante. Le principe est que le propriétaire est également l’armateur, sauf s’il s’avère avoir cédé la gestion nautique à autrui. Dans la navigation intérieure, on tiendra tout particulièrement compte de la désignation de l’“exploitant” dans le certificat d’exploitation dans le cadre de l’attestation d’appartenance à la navigation du Rhin.

Dans de nombreux cas, la qualité d’employeur fournira une indication sérieuse de la direction requise. C’est ainsi qu’en principe, il peut être accepté que celui qui intervient en fait comme employeur et dès lors également en tant qu’armateur, dans le sens des lois concernant les contrats d’engagement maritime à bord de navires de mer, devra également être considéré comme armateur dans le cadre du Code belge de la Navigation. En outre, on part du principe que l’autorité patronale, dans une situation normale d’affrètement à temps ou au voyage,

reisbevrachting exclusief blijft berusten bij de vervrachter, die alsdan als werkgever en reder blijft optreden, ongeacht de commerciële orders die de bevrachter aan de kapitein kan geven.

Wanneer een *ship* of *crew manager* de bemanning recruteert maar zelf niet als werkgever, doch slechts als lasthebber optreedt, blijft de opdrachtgever als reder fungeren. Allicht zal een *ship management*-onderneming die optreedt in opdracht en voor rekening van een scheepseigenaar of reder in de zin van de ontworpen bepaling eerder zelden het rederschap overnemen, tenzij zij zich naar buitenuit als dusdanig manifesteert. Wanneer de *manager* wél als werkgever optreedt, moet, om hem als reder te kwalificeren, nog altijd bezit van het schip in zijnen hoofde worden vastgesteld.

Daar de quiratair scheepsbeheerder overeenkomstig het hieronder toegelichte artikel 2.3.1.8, § 5, expliciet als een lasthebber is te kwalificeren, zal hij in de regel evenmin als reder optreden.

Bij piraterij kan het voorkomen dat de wettige reder moet worden geacht zijn bezit en/of zijn zeggenschap en dus ook zijn rederschap tijdelijk te hebben verloren. Gelet op de variëteit van mogelijke uitzonderingssituaties kan een algemene regel in dat verband echter niet worden vooropgesteld.

Wel moge duidelijk zijn dat de definitie is opgesteld van het uitgangspunt dat een schip slechts één reder heeft, met name deze welke het bezit en de overwegende zeggenschap geniet. Wanneer het bezit en de exploitatietaken zijn verdeeld over verschillende actoren, moet dus worden nagegaan wie de dominerende rol speelt. Alleen wanneer de dominantie niet kan worden vastgesteld, kan er aanleiding zijn om meer dan één reder in aanmerking te nemen.

De term “scheepsgebruiker” (4°) wordt ingevoerd als restbegrip voor een aantal gebruikers van een schip, die noch reder, noch reisbevrachter, noch partij bij of derde-rechthebbende onder een vervoerovereenkomst zijn. Het typevoorbeeld is de tijdbevrachter. De noodzaak tot invoering van dit verzamelbegrip is een consequentie van inzonderheid de uitbreiding van het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot de niet-commerciële scheepvaart. Het begrip scheepsgebruiker wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek onder meer aangewend in de context van de bevoegdheden van de gezagvoerders. Wanneer verschillende partijen een gebruiksrecht genieten, is in de regel alleen de uiteindelijke of “laatste” gebruiker de scheepsgebruiker in de zin van de ontworpen begripsomschrijving.

reste exclusivement entre les mains du fréteur qui, en pareil cas, continue à agir comme employeur et comme armateur, indépendamment des ordres commerciaux que l’affréteur peut donner au capitaine.

Lorsqu’un *ship* ou *crew manager* recrute l’équipage, mais n’intervient pas lui-même en tant qu’employeur, mais seulement en tant que mandataire, le donneur d’ordre continue à faire office d’armateur. C’est ainsi qu’une entreprise de *ship management*, qui agit sur ordre et pour le compte d’un propriétaire de navire ou d’un armateur au sens de la définition en projet ne reprendra que rarement la gestion nautique, sauf si elle se manifeste comme telle vers l’extérieur. Lorsque le *manager* intervient bien en tant qu’employeur, il faut, pour qu’on puisse le qualifier d’armateur, encore que la possession du navire soit constatée à son nom.

Comme le gérant de navire quirataire, conformément à l’article 2.3.1.8, § 5, commenté ci-dessous, est explicitement qualifié de mandataire, il n’interviendra en général pas non plus comme armateur.

En cas de piraterie, il peut arriver que l’armateur légal doive être considéré comme ayant perdu temporairement sa possession et/ou sa direction et donc également sa gestion nautique. Au vu de la variété de situations d’exception possibles, une règle générale ne peut toutefois être avancée à cet égard.

Il doit bel et bien être clairement entendu que la définition est établie en partant du principe qu’un navire n’a qu’un seul armateur, à savoir celui qui en a la possession et la direction prépondérante. Lorsque la possession et les tâches d’exploitation sont réparties sur différents acteurs, il faut donc rechercher celui qui joue le rôle dominant. Ce n’est que dans le cas où ce rôle ne peut être établi qu’il pourra être question de prendre en considération plus d’un armateur.

Le terme “utilisateur de navire” (4°) est introduit comme notion résiduelle pour un certain nombre d’usagers d’un navire qui ne sont ni armateurs, ni affréteurs au voyage, ni parties impliquées dans un contrat de transport ou des tiers ayants droit en vertu de celui-ci. L’exemple type est l’affréteur à temps. La nécessité d’insérer cette notion collective est une conséquence essentiellement de l’extension à la navigation non commerciale du champ d’application du Code belge de la Navigation. La notion d’utilisateur de navire est utilisée dans le Code belge de la Navigation entre autres dans le contexte des compétences des commandants. Lorsque plusieurs parties bénéficient d’un droit d’usage, c’est en règle générale seulement l’utilisateur final ou le “dernier” usager qui est l’utilisateur du navire au sens de la définition en projet.

De definitie van het begrip “scheepsmede-eigendom” (5°) is gedeeltelijk geïnspireerd door de gangbare omschrijving van het gemeenrechtelijk mede-eigendomsbegrip.

De definitie legt het accent op de zakenrechtelijke mede-eigendomssituatie. Anders dan in het Duitse recht (oud § 489(1) HGB) wordt in de definitie niet geeist dat de mede-eigenaars het schip exploiteren tot gemeenschappelijke winst. Dit moet worden gezien in samenhang met de hieronder toegelichte optie om de scheepsmede-eigendom duidelijk te onderscheiden van inzonderheid de vennootschapsrechtelijke scheepsexploitatiemodellen. In Nederland heeft de wetgever de eis van “gebruik voor gemeenschappelijke rekening tot de vaart ter zee” in Boek 8 NBW laten vallen; de “rederij”, zo stelde Schadee, moet in stand blijven, ook al wordt het schip in het geheel niet geëxploiteerd of niet voor de zeevaart gebruikt; dat eventuele exploitatie voor gemeenschappelijke rekening geschiedt, is niet een kenmerk van de “rederij” doch een gevolg daarvan; de “gezamenlijke” eigendom van het schip is dan ook voldoende.

In de nieuwe Belgische definitie is de onverdeelde eigendom van het schip niet voldoende; de mede-eigenaars moeten elk minstens ook één geïdentificeerd scheepsaandeel bezitten. De mede-eigendom van het als object onverdeelde schip moet dus uitdrukkelijk gefractioneerd zijn in aan de scheepsmede-eigenaars toegewezen scheepsaandelen. Als dat niet is gebeurd, kan het regime van de scheepsmede-eigendom niet worden toegepast en staat men allicht voor een andere, gemeenrechtelijke rechtsfiguur.

De ontworpen definitie bevestigt voorts de internationaal algemeen gedeelde mening dat het regime van de scheepsmede-eigendom slaat op de mede-eigendom van één enkel schip (“de eigendom van *een* schip”). Dit belet uiteraard niet dat een scheepsmede-eigenaar aandelen in verschillende schepen kan hebben.

Er is geen aanleiding om uit de Duitse en de Nederlandse wetgeving de termen *Reederei* respectievelijk *rederij* over te nemen om de mede-eigendomssituatie aan te duiden. Deze termen zijn immers geenszins in die betekenis ingeburgerd, en ook in de bedoelde buurlanden wordt ten andere geattendeerd op de mogelijke spraakverwarring die uit de dubbele betekenis van het woord kan voortvloeien: in het algemeen spraakgebruik is een rederij eenvoudig een scheepsexploitant – al dan niet een scheepseigenaar – maar in de hier besproken context krijgt het begrip de engere, specifieke juridische betekenis van een samenwerkingsverband tussen scheepsmede-eigenaars. Dit is meteen de reden waarom de mede-eigendomssituatie in Duitsland

La définition de la notion de “copropriété quirataire” (5°) est partiellement inspirée de la définition courante du concept de copropriété du droit commun.

La définition met l’accent sur la situation de copropriété du droit des biens. Contrairement au droit allemand (ancien § 489(1) HGB), la définition n’exige pas que les copropriétaires exploitent le navire dans un but lucratif commun. Ceci doit être considéré par rapport au choix exposé ci-dessous de distinguer nettement la copropriété de navire des modèles d’exploitation de navire en société en particulier. Aux Pays-Bas, le législateur a abandonné l’exigence de “l’usage pour compte commun en vue de la navigation maritime” dans le Livre 8 du Code civil néerlandais; Schadee soutenait ainsi que “l’armement” doit exister, même si le navire n’est exploité ni entièrement ni pour la navigation maritime; le fait que l’exploitation éventuelle se fasse pour un compte commun n’est pas une caractéristique de l’“armement”, mais en est la conséquence; la propriété “commune” du navire est dès lors suffisante.

Dans la nouvelle définition belge, la propriété indivise du navire n’est pas suffisante; les copropriétaires doivent au moins posséder chacun une part du navire identifiée. La copropriété du navire – objet indivis – doit donc être fractionnée expressément en autant de parts du navire revenant aux copropriétaires quirataires. Faute de quoi, le régime de la copropriété quirataire ne pourra pas être appliqué et l’on se retrouvera dès lors confronté à une autre forme juridique de droit commun.

La définition en projet confirme d’ailleurs une opinion généralement partagée suivant laquelle le régime de la copropriété quirataire se rapporte à la copropriété d’un seul navire (“la propriété d’*un* navire”). Ceci n’empêche évidemment pas qu’un copropriétaire quirataire puisse posséder des parts dans plusieurs navires.

Il n’y a pas lieu d’emprunter aux législations allemande et néerlandaise le terme *Reederei* ou *rederij* (“armement”) pour désigner la situation de copropriété. Ces termes ne sont d’ailleurs pas retenus dans cette signification; de plus, dans ces pays, on attire l’attention sur la confusion de langage possible pouvant résulter de la double signification du mot: dans le langage courant, un armement désigne simplement la situation d’un armateur qui exploite le navire – que cet armateur soit propriétaire ou non de ce navire – alors que, dans le contexte abordé ici, la notion prend la signification juridique plus stricte et spécifique d’un lien de collaboration entre copropriétaires quirataires. Voilà qui explique directement pourquoi en Allemagne

meestal wordt aangeduid als *Partenreederei*. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt vastgehouden aan de onder Belgische zeerechtjuristen ingeburgerde term *mede-eigendom*, maar wordt deze term stelselmatig gespecificeerd tot *scheeps*mede-eigendom, om overal duidelijk het onderscheid aan te geven met het regime van de gemeenrechtelijke mede-eigendom. Zoals hierboven reeds toegelicht, wordt de term "reder" in het Belgisch Scheepvaartwetboek specifiek gedefinieerd op een wijze die aansluit bij de gangbare betekenis van dat begrip in België, welke buiten elk verband met mede-eigendom staat.

Wat betreft het bewijs van de scheepsmede-eigendom geldt de in artikel 2.2.4.6 ontworpen regel.

Zoals in Duitsland hangt de mede-eigendomssituatie geenszins af van de registratie van het schip in een scheepsregister. In Nederland daarentegen gelden de wettelijke bepalingen inzake de rederij alleen wanneer de mede-eigendomssituatie blijkt uit de openbare registers (artikel 8:160 NBW). Het bestaan van de rederij in de zin van dat wetboek volgt dus niet uit de loutere mede-eigendom; er is teboekstelling nodig. Voor kleine, niet teboekgestelde schepen werd in Nederland geen behoefte aan de rederijvorm aanwezig geacht. In lijn met het algemene en thans reeds geldende Belgische regime leidt de inschrijving van de rechten van de scheepsmede-eigenaars in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek alleen tot de tegenstelbaarheid aan derden.

De definities van de begrippen scheepsmede-eigenaar (6°) en scheepsaandeel (7°) behoeven nauwelijks of geen toelichting. Het aantal scheepsaandelen (of "quiraten") wordt vrij door partijen bepaald. Er is geen aanleiding om dit aantal in de wet vast te leggen. Dit gebeurt ten andere in weinig wetgevingen. Internationaal zijn overigens uiteenlopende fractioneringen gangbaar en het is des te minder nuttig dat de Belgische wetgever hierin zou tussenkomen, ware het zelfs op suppletieve wijze. Zoals uiteengezet, veronderstelt scheepsmede-eigendom een bepaalde fractionering in scheepsaandelen tussen de scheepsmede-eigenaars. Indien partijen niet uitdrukkelijk scheepsaandelen hebben toegewezen, zal het waarschijnlijk gaan om een vorm van collectieve of gezamenlijke eigendom in hoofde van een vereniging of vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, waarop het regime van de scheepsmede-eigendom niet van toepassing is, tenzij de partijen de situatie daartoe omvormen.

Zoals in andere landen, is mede-eigendom van één scheepsaandeel perfect mogelijk; het gaat dan echter niet over scheepsmede-eigendom in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

la situation de copropriété est généralement désigné comme *Partenreederei*. Dans le Code belge de la Navigation, on s'en tient au terme *copropriété* retenu par les juristes belges spécialisés en droit maritime, mais ce terme est systématiquement précisé comme renvoyant à la copropriété *quirataire*, pour souligner partout la distinction avec le régime de copropriété de droit commun. Comme déjà expliqué précédemment, le terme "armateur" est spécialement défini dans le Code belge de la Navigation de façon à correspondre à la signification courante de cette notion en Belgique, qui n'a aucun rapport avec la copropriété.

En ce qui concerne la preuve de la copropriété de navire, la règle en projet à l'article 2.2.4.6 s'applique.

Comme en Allemagne, la situation de copropriété ne dépend nullement de l'enregistrement du navire dans un registre des navires. En revanche, aux Pays-Bas, les dispositions légales en matière de "rederij" ne s'appliquent que lorsque la situation de copropriété ressort des registres publics (article 8:160 du Code civil néerlandais). L'existence de la "rederij" au sens du code ne résulte donc pas de la simple copropriété; l'immatriculation est nécessaire. Pour les petits navires non immatriculés, il n'a pas paru nécessaire de prévoir la forme de la "rederij" aux Pays-Bas. Conformément au régime général et actuellement en vigueur en Belgique, l'inscription des droits des copropriétaires quirataires dans le cadre du Code belge de la Navigation n'a pour effet que de les rendre opposables aux tiers.

Les définitions des notions de "copropriétaire quirataire" (6°) et de "quirat" (7°) nécessitent peu de commentaires, voire aucun. Le nombre de quirats (ou parts de navire) est fixé librement par les parties. Il n'y a pas lieu de fixer ce nombre dans la loi. Cela ne se produit d'ailleurs que dans peu de législations. Sur le plan international, il existe par ailleurs différents types de fractionnements et une intervention du législateur belge, même à titre supplétif, paraît d'autant moins utile. Comme exposé, la copropriété de navire suppose un certain fractionnement en quirats entre les copropriétaires du navire. Si les parties n'ont pas prévu expressément l'attribution de quirats, il s'agira probablement d'une forme de propriété collective ou commune dans le chef d'une association ou société sans personnalité juridique, à laquelle ne s'applique pas le régime de la copropriété de navire, à moins que les parties ne transforment la situation.

Comme dans d'autres pays, la copropriété d'un quirat est parfaitement possible; il ne s'agit alors cependant pas d'une copropriété quirataire au sens du Code belge de la Navigation.

Artikel 2.1.1.3

Opvarenden

In paragraaf 1 zijn een aantal definities opgenomen.

De definitie van het begrip “gezagvoerder” (1°) sluit aan bij een algemeen gangbare opvatting over de functie van de kapitein. Zo definieert het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij de kapitein als “ieder aan wie het gezag over het schip is toevertrouwd of die dat gezag feitelijk voert” (artikel 4) en geeft de Wet Veiligheid Vaartuigen de definitie “ieder die belast is met de leiding van een vaartuig of deze leiding in feite neemt, alsmede ieder die hem vervangt” (artikel 1, 1°). Op analoge wijze omschrijft de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 de kapitein als “elke persoon aan wie door de reder het bevel over het zeeschip werd toevertrouwd of diegene die feitelijk dit bevel voert” (artikel 28, 4°). Naar aanleiding van de voorbereiding van laatstgenoemde wet werd toegelicht dat feitelijk het bevel voeren het gevolg kan zijn van bijzondere omstandigheden die zich tijdens de reis kunnen voordoen, waardoor de als dusdanig aangestelde kapitein zijn functie niet meer kan uitoefenen (bijvoorbeeld bij overlijden tijdens de reis) en vervangen wordt door de officier die hem in rang onmiddellijk opvolgt. Het waarnemen van de wacht door een andere schepeling maakt deze laatste uiteraard nog niet tot gezagvoerder. Ook een loods kan niet als gezagvoerder worden beschouwd.

Om als gezagvoerder te worden beschouwd is het niet noodzakelijk dat de persoon bekleed is met specifiek wettelijk gedefinieerd publiek- of strafrechtelijk gesanctioneerd gezag of met de macht om dwang aan te wenden.

De alternatieve term “bevelvoerder” werd niet aangewend, omdat hij minder ingeburgerd is.

Het begrip “gezagvoerder” is alleszins een koepelbegrip waaronder niet alleen de kapitein van een koopvaardijschip valt, maar bijvoorbeeld ook de schipper van een zeevissersvaartuig of een pleziervaartuig. Voor zover nodig zal ook aan boord van woonschepen of varend erfgoed een gezagvoerder moeten kunnen worden geïdentificeerd.

Op te merken valt dat een gezagvoerder, in de zin van ontworpen definitie, niet noodzakelijk moet verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst, en met andere woorden niet per se een bemanningslid is in de zin van

Article 2.1.1.3

Personnes embarquées

Le paragraphe 1er reprend un certain nombre de définitions.

La définition de la notion de “commandant” (1°) correspond à la conception générale habituelle qu’on se fait de la fonction du capitaine. Ainsi, le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime définit le capitaine comme “toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l’exerce en fait” (article 4) et la Loi Sécurité des navires comme “toute personne chargée du commandement d’un bâtiment de navigation ou qui le prend en fait, ainsi que toute personne qui le remplace” (article 1er, 1°). La Loi contrat d’engagement à bord de navires de mer 2007 donne une définition similaire du capitaine comme “toute personne à qui l’armateur confie le commandement du navire de mer ou qui assure effectivement ce commandement” (article 28, 4°). Lors des travaux préparatoires de cette dernière loi, il a été exposé que le fait d’assurer effectivement le commandement peut résulter de circonstances particulières survenant durant le voyage, suite auxquelles le capitaine désigné en tant que tel ne peut plus exercer sa fonction (par exemple en cas de décès durant le voyage) et est remplacé par l’officier qui le suit immédiatement dans la hiérarchie. Bien entendu, ce n’est pas parce qu’un autre homme d’équipage monte la garde qu’il est aussi commandant. Un pilote ne peut pas non plus être considéré comme un commandant.

Pour être considérée comme un commandant, il n’est pas nécessaire que la personne soit investie d’une autorité légale spécifique qui est sanctionnée dans le domaine du droit public ou pénal ou du pouvoir d’exercer une contrainte.

Le terme alternatif néerlandais “bevelvoerder” n’a pas été employé, parce qu’il n’est pas vraiment courant.

La notion de “commandant” est quoi qu’il en soit une notion générique couvrant non seulement le capitaine d’un navire de la marine marchande, mais par exemple aussi le batelier d’un bateau de pêche maritime ou d’un bateau de plaisance. Pour autant que nécessaire, il conviendra aussi d’identifier un commandant à bord de péniches d’habitation ou du patrimoine navigant.

À noter qu’un commandant, au sens de la définition en projet, ne doit pas nécessairement être lié par un contrat de travail et qu’il n’est donc pas nécessairement un membre de l’équipage au sens du point 4°.

het 4°. De gezagvoerder kan met name ook eigenaar of mede-eigenaar van het schip zijn.

Verder is een definitie opgenomen van het begrip "kapitein" (2°). Overeenkomstig het gangbare spraakgebruik en de klassieke Belgische en Franse rechtsleer is een kapitein de gezagvoerder van een zeeschip. De gezagvoerder van – zelfs zeegaande – vissers- en pleziervaartuigen wordt echter schipper genoemd. De schipper van een binnenschip wordt echter soms kapitein genoemd. Hoe dan ook is de onderscheiding van de figuur van de kapitein nodig omdat het Belgisch Scheepvaartwetboek hem bijzondere wettelijke bevoegdheden toekent (zie in het algemeen artikel 2.4.2.5, § 2). Ook de kapitein is niet noodzakelijk een schepeling verbonden door een arbeidsovereenkomst. Volledigheidshalve dient opgemerkt dat het wetboek, in lijn met het CMNI-Verdrag, enkele malen de termen "schipper" (Nederlands) en "conducteur" (Frans) gebruikt. Een enkele maal staat "schipper" gelijk met "batelier" of "patron".

De definitie van het begrip "schepeling" (3°) is geïnspireerd door bij die van "zeevarende" en "zeeman" in het MLC-Verdrag, welke als volgt luidt:"elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is" (artikel II.1, f)). In het wetboek is de term "schepeling" verkozen omdat de term ook bruikbaar moet zijn voor de regeling van de binnenvaart. De term "schepeling" krijgt een bredere betekenis dan in het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij (artikel 4), waar hij gelijk staat met bemanningslid. Bewakingsagenten en horecapersoneel zijn schepelingen, ook al hebben ze geen arbeidsovereenkomst met de scheepseigenaar of de reder gesloten.

De termen "bemanningslid" (4°) en "bemanning" (6°) duiden op schepelingen verbonden door een "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst" (5°).

Het hier gebezigde begrip "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst" is een brede, generieke term. De definitie is derwijze geredigeerd, dat ook arbeid aan boord van niet-commerciële schepen eronder valt, dat niet wordt vereist dat de werkgever de scheepseigenaar of de reder is, en dat evenmin nodig is dat het moet gaan om arbeid tijdens de vaart. Door de eis dat de arbeid wordt verricht in dienst van het schip worden bijvoorbeeld havenarbeiders of scheepsherstellers, die in dienst van een goederenbehandelaar respectievelijk een

Le commandant peut donc aussi être propriétaire ou copropriétaire du navire.

Une définition de la notion de "capitaine" est reprise ci-après (2°). Conformément au langage courant et à la doctrine classique belge et française, un capitaine est le commandant d'un navire de mer. Le commandant de bateaux de pêche – même maritimes – et de plaisance est toutefois appelé "schipper" en néerlandais. Cependant le batelier d'un bateau de navigation intérieure est parfois désigné comme "capitaine". Quoi qu'il en soit, la distinction de la figure du capitaine en tant que commandant d'un navire de mer s'impose parce que le Code belge de la Navigation lui attribue des pouvoirs légaux particuliers (voir de manière générale l'article 2.4.2.5, § 2). Le capitaine n'est pas non plus nécessairement un homme d'équipage lié par un contrat de travail. Par souci d'exhaustivité, il faut remarquer que le code, conformément à la Convention CMNI, utilise quelques fois les termes "conducteur" (français) et "schipper" (néerlandais). Une fois "schipper" revient à "batelier" ou "patron".

La définition de la notion d'"homme d'équipage" (3°) s'inspire de celle de "gens de mer" et de "marin" dans la Convention MLC, qui s'énonce comme suit: "les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique"(article II.1, f)). Dans le code, on opte pour le terme "homme d'équipage" parce qu'il s'utilise également pour le régime de la navigation intérieure. Le terme "homme d'équipage" reçoit un sens plus large que dans le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche (article 4), où il équivaut à "membre de l'équipage". Les agents chargés de la surveillance et le personnel de l'horeca sont des hommes d'équipage, même s'ils n'ont pas conclu de contrat de travail avec le propriétaire du navire ou l'armateur.

Les termes "membre de l'équipage" (4°) et "équipage" (6°) désignent des hommes d'équipage liés par un "contrat d'engagement maritime" (5°).

La notion de "contrat d'engagement maritime" employée ici est un terme générique, large. La définition est rédigée de façon à ce que le travail à bord de navires non commerciaux en relève également, qu'il ne soit pas requis que l'employeur soit le propriétaire du navire ou l'armateur, et qu'il ne soit pas non plus nécessaire qu'il s'agisse de travail pendant la navigation. Par l'exigence que le travail soit effectué au service du navire sont par exemple exclus les ouvriers portuaires ou réparateurs de navires, qui travaillent respectivement au service d'un

scheepshersteller werken, uitgesloten. Het bemanningslid zal in de regel tewerkgesteld zijn door de scheepseigenaar, de reder of een bemanningsagentschap.

De momenteel door afzonderlijke wetten geregelde – en aldaar enger gedefinieerde – arbeidsovereenkomsten voor de dienst op koopvaardijschepen en zeevissersschepen zijn voorbeelden van de in de ontworpen definitie bedoelde arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en vallen met andere woorden alle onder de ontworpen koepeldefinitie. De arbeidsovereenkomst voor de dienst op schepen die niet onder één van deze specifieke wetten valt – bijvoorbeeld deze voor arbeid aan boord van overheidsvaartuigen – is echter ook een "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst" in de zin van de ontworpen definitie. Sinds de opheffing van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 geldt hetzelfde voor de arbeidsovereenkomst in de binnenvaart.

De definities van de "verstekeling" (7°), de "passagier" (8°) en de "opvarende" (9°) behoeven geen nadere toelichting.

Door paragraaf 2 wordt flexibiliteit ingebouwd. Te denken valt bijvoorbeeld aan het buiten toepassing verklaren van bepaalde regels voor arbeid die wordt verricht aan boord van gezagsschepen of niet beroepsmatig gebruikte schepen, voor arbeid die hoofdzakelijk aan of vanaf de wal wordt verricht (bijvoorbeeld voor arbeid aan boord van een schip in aanbouw of grote herstelling, of havenarbeid), voor arbeid door studenten-cadetten, of voor werkzaamheden aan boord van bergers. Om de consistentie tussen de verschillende wetgevingen evenwel te waarborgen kan de Koning deze afwijkende maatregelen slechts invoeren na overleg in de Ministerraad.

Artikel 2.1.1.4

Bevrachtingen

De opname van definities in verband met bevrachting is nodig nu het ontbreken daarvan in de Zeewet afbakeningsproblemen heeft veroorzaakt en nu het toepassingsgebied van de nieuwe bepalingen over bevrachting moet worden afgegrensd tegenover dat van de regelingen over de vervoerovereenkomst. De noodzaak van de opname van definities werd onderschreven tijdens de publieke consultaties en blijkt ook uit andere nationale wetgevingen.

Onder het 1° wordt een definitie gegeven van het algemene begrip bevrachtingsovereenkomst.

manutentionnaire de marchandises ou d'un réparateur de navire. Le membre de l'équipage sera en principe employé par le propriétaire du navire, l'armateur ou une agence d'équipage.

Les contrats de travail actuellement réglementés par des lois distinctes – et donc définis de façon plus restreinte – pour le service à des navires de la marine marchande et des navires de pêche maritime sont des exemples du contrat d'engagement maritime visé dans la définition en projet et relèvent en d'autres termes tous de la définition générique en projet. Le contrat de travail pour le service sur des navires qui ne relève pas de l'une de ces lois spécifiques – p. ex. celle pour le travail à bord de navires d'État – est toutefois aussi un "contrat d'engagement maritime" au sens de la définition en projet. Depuis l'abrogation de la Loi du contrat d'engagement à bord de bateaux de navigation intérieure 1936, il en va de même pour le contrat de travail dans la navigation intérieure.

Les définitions de "passager clandestin" (7°), "passager" (8°) et "personne embarquée" (9°) ne nécessitent pas d'explication supplémentaire.

La flexibilité est intégrée par le paragraphe 2. L'on songe par exemple à la non-applicabilité de certaines règles pour le travail effectué à bord de navires de souveraineté ou de navires utilisés à des fins non professionnelles, pour le travail effectué principalement à terre ou à partir de terre (p. ex. pour le travail à bord d'un navire en construction ou en grande réparation, ou le travail portuaire), pour le travail par des étudiants-cadets, ou pour des activités d'assistants à bord. Afin d'assurer la cohérence entre les différentes législations, le Roi ne peut introduire ces mesures dérogatoires qu'après délibération en Conseil des ministres.

Article 3.1.1.4

Affrètements

La reprise de définitions concernant l'affrètement est nécessaire dans la mesure où leur défaut dans la Loi Maritime a causé des problèmes de délimitation et que le champ d'application des nouvelles dispositions sur l'affrètement doit être délimité par rapport à celui des réglementations sur le contrat de transport. La nécessité de reprendre les définitions a été avalisée lors des consultations publiques et ressort également d'autres législations nationales.

Le point 1° fournit une définition de la notion générale de "contrat d'affrètement".

Deze begripsomschrijving is doelbewust eenvoudig gehouden en legt meer bepaald de nadruk op het element terbeschikkingstelling. Dit element wordt als herkenningspunt gehanteerd in het geldende Belgische recht en blijft centraal staan in buitenlandse definities.

De beoogde terbeschikkingstelling moet worden opgevat in ruime zin. Zij kan verschillende doeleinden hebben: goederenvervoer, opslag (bevrachting om te liggen), bewoning (huur van een woonboot), pleziervaart, wetenschappelijk onderzoek, overheidstaken, enzovoort De ontworpen materiële regelingen betreffende de bevrachtingsovereenkomst zijn afgestemd op de hypothese van goederenvervoer. Desgevallend zal de rechter de bepalingen op andere gebruiksvormen naar analogie moeten toepassen.

In de meeste gevallen, inzonderheid wanneer partijen een gestandaardiseerde charterpartij hanteren, zal over de kwalificatie van de overeenkomst als bevrachtingsovereenkomst weinig discussie rijzen.

Naar analogie met onder meer Europese rechtspraak kan worden aangenomen dat de verplichtingen van de vervrachter niet alleen betrekking kunnen hebben op de terbeschikkingstelling van het vervoermiddel, maar ook op het eigenlijke vervoer van inzonderheid. goederen. Dit kan vooral bij reisbevrachting voorkomen. Daar het toepassingsgebied van de nieuwe, dwingendrechtelijke bepalingen betreffende de vervoerovereenkomst in het desbetreffende onderdeel van het Belgisch Scheepvaartwetboek nader wordt afgebakend, mag worden verwacht dat grensgevallen zich minder vaak zullen voordoen. Contracten die onder de dwingende regeling van de vervoerovereenkomst vallen maar eventueel ook zouden kunnen worden beschouwd als een vorm van bevrachtingsovereenkomst, vallen uiteraard onder de dwingende regeling, met dien verstande dat de klassieke, internationaal nog steeds gangbare uitsluiting van charterpartijen uit het toepassingsgebied van de regeling betreffende de vervoerovereenkomst blijft gelden.

Na rijpe overweging werd ervan afgezien om aan de definitie van de bevrachtingsovereenkomst het vereiste toe te voegen dat het moet gaan om een “individueel onderhandelde” overeenkomst. Op het eerste gezicht lijkt dit een relevant criterium, nu de partijen bij een bevrachtingsovereenkomst vaak daadwerkelijk onderhandelen en standaardovereenkomsten daarbij aanpassen op maat via *rider clauses*, terwijl bij vervoerovereenkomsten veelal sprake is van toetredingscontracten zonder mogelijkheid tot wijziging. Bij nader toezien zou het vermelde criterium echter alleen maar verwarring veroorzaken. Vooreerst is het ook denkbaar dat de beide partijen bij

Cette définition a été délibérément simplifiée et met plus particulièrement l’accent sur l’élément de mise à disposition. Cet élément est utilisé comme point de reconnaissance dans le droit belge en vigueur et reste central dans les définitions étrangères.

La mise à disposition visée doit s’entendre au sens large du terme. Elle peut poursuivre différents objectifs: le transport de marchandises, l’entreposage (affrètement pour séjourner), l’habitation (location d’un bateau-logement), la navigation de plaisance, la recherche scientifique, des tâches publiques, etc. Toutefois, les régimes matérielles en projet concernant le contrat d’affrètement sont axés sur l’hypothèse d’un transport de marchandises. Le cas échéant, le juge devra appliquer par analogie les dispositions à d’autres formes d’utilisation.

Dans la plupart des cas, en particulier lorsque les parties utilisent une charte-partie standardisée, il n’y aura que peu de discussions sur la qualification du contrat en tant que contrat d’affrètement.

Par analogie à, entre autres, la jurisprudence européenne, on peut admettre que les obligations du fréteur puissent ne pas avoir trait uniquement à la mise à disposition du moyen de transport, mais également au transport proprement dit, plus particulièrement de marchandises. Cela peut surtout se produire dans le cas d’un affrètement au voyage. Comme le champ d’application des nouvelles dispositions légales impératives concernant le contrat de transport dans la partie concernée du Code belge de la Navigation est délimité de manière plus précise, on peut s’attendre à ce que des cas limites se présentent moins souvent. Les contrats qui relèvent du régime impératif du contrat de transport, mais qui pourraient éventuellement également être considérés comme une forme de contrat d’affrètement, relèvent bien évidemment du régime impératif, étant entendu que l’exclusion traditionnelle et toujours habituelle au niveau international de chartes-parties du champ d’application du régime relatif au contrat de transport reste d’application.

Après mûre réflexion, nous avons renoncé à ajouter à la définition du contrat d’affrètement l’exigence selon laquelle il doit s’agir d’un contrat “négocié individuellement”. À première vue, cela semble un critère pertinent étant donné que, souvent, les parties à un contrat d’affrètement négocient effectivement et adaptent des contrats types sur mesure par le biais de *rider clauses*, alors que, dans le cas de contrats de transport, il est généralement question de contrats d’adhésion sans possibilité de modification. En examinant la situation de plus près, le critère concerné ne ferait que semer la confusion. Premièrement, on peut également imaginer

een bevrachtingsovereenkomst de gebruikte standaardbedingen aannemen *zonder* nadere onderhandeling of wijziging. Daardoor verliest de overeenkomst uiteraard niet haar karakter van bevrachtingsovereenkomst; in het tegenovergestelde geval zouden dergelijke overeenkomsten trouwens in een wettelijk vacuüm komen te vallen. Omgekeerd zal ook bij de totstandkoming van vervoerovereenkomsten vaak enige vorm van bespreking of onderhandeling plaatsgrijpen, inzonderheid naar aanleiding van boekingen en desbetreffende e-mailcorrespondentie; de afbakening tussen een "voldoende" en een "onvoldoende" ingrijpende individuele onderhandeling is niet met zekerheid te trekken, en de vraag over welke bedingen of afspraken precies moet zijn onderhandeld, is al even moeilijk te beantwoorden. Daarbij komt dat de mogelijkheid tot vrije onderhandeling in eerste instantie een *rechtsgevolg* – en niet een definiërend criterium – behoort te zijn van de kwalificatie en de daaruit volgende toepasselijkheid van een al dan niet dwingende wetgeving. In samenhang met dit laatste moet ten derde worden vastgesteld dat het criterium van de individuele onderhandeling wel in sommige regelgevingen werd aangewend, maar telkens om de werkingssfeer te bepalen van uitzonderingen op een dwingende regeling, en niet om contracttypes als dusdanig of het toepassingsgebied van de desbetreffende basisregelingen te definiëren. Ook vanuit wetgevingstechnisch oogpunt ware toevoeging van het criterium dus discutabel. Uiteraard neemt dit alles niet weg dat bij de totstandkoming van bevrachtingsovereenkomsten in de praktijk vaak enige vorm van onderhandeling in het spel zal zijn.

Zoals in Frankrijk kan worden aangenomen dat de kwalificatie van de rechtsverhouding als een bevrachtingsovereenkomst in twijfelgevallen kan volgen uit de aanwending van voor bevrachtingen typische clausules, zoals deze betreffende laad- en lostijd, ligtijd en liggelden.

Een andere relevante indicatie is dat het gaat om het transport van een kleine partij lading aan boord van het zeeschip; in de regel gaat het dan om een vervoer en niet om een (reis)bevrachting. Een plaatsbevrachting of *slot charter* kan op beperkte laadruimte betrekking hebben, maar viseert geen nauwkeurig geïdentificeerde lading.

Of de overeenkomst met winstoogmerk wordt gesloten of niet, heeft geen belang. Evenmin is vereist de vervrachter of de bevrachter handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of zijn beroep. Wel moet het steeds gaan om terbeschikkingstelling ten bezwarende titel.

que les deux parties à un contrat d'affrètement adoptent les clauses types utilisées *sans* autre négociation ou modification. De ce fait, il va de soi que le contrat ne perd pas son caractère de contrat d'affrètement; dans le cas contraire, de tels contrats se retrouveraient par ailleurs dans un vide juridique. Inversement, également lors de l'établissement de contrats de transport, une certaine forme de discussion ou de négociation aura souvent lieu, plus particulièrement des suites de réservations et de la correspondance e-mail en la matière; la délimitation entre une négociation individuelle intensive "suffisante" et "insuffisante" ne peut pas être établie avec certitude et il est tout aussi difficile de répondre à la question concernant les clauses ou accords qui doivent précisément être négociés. À cela s'ajoute que la possibilité de libre négociation doit en premier lieu être une *conséquence juridique* – et non un critère déterminant – de la qualification et de l'applicabilité qui en résulte d'une législation impérative ou non. En ce qui concerne ce dernier point, force est de constater, troisièmement, que le critère de la négociation individuelle a bel et bien été utilisé dans certaines réglementations, mais, dans chaque cas, pour déterminer le champ d'action d'exceptions à un régime impératif, et non pour définir des types de contrats en tant que tels ou le champ d'application des réglementations de base concernées. Par conséquent, du point de vue de la technique législative également, l'ajout du critère serait discutable. Bien évidemment, tout cela n'empêche que, lors de l'établissement de contrats d'affrètement dans la pratique, une certaine forme de négociation aura souvent lieu.

Tout comme en France, on peut admettre que la qualification du rapport juridique comme un contrat d'affrètement dans des cas douteux peut résulter de l'utilisation de clauses typiques pour les affrètements, par exemple celles relatives au délai de starie, au délai de surestarie et aux surestaries.

Une autre indication pertinente est qu'il s'agit du transport d'un petit chargement à bord du navire de mer; en règle générale, il s'agit dès lors d'un transport, et non d'un affrètement (au voyage). Un affrètement de *slots* ou *slot charter* peut avoir trait à un espace de chargement limité, mais ne vise aucune cargaison identifiée avec précision.

Le fait que le contrat soit conclu dans un but lucratif ou non n'a aucune importance. Il n'est pas davantage requis que le fréteur ou l'affréteur agisse dans l'exercice de son entreprise ou de sa profession. La mise à disposition doit cependant toujours avoir lieu à titre onéreux.

Verder bevat de ontworpen bepaling definities van de rompbevrachtingsovereenkomst, de tijdbevrachtingsovereenkomst en de reisbevrachtingsovereenkomst.

Deze definities zijn geïnspireerd door de gangbare commerciële praktijk en buitenlandse wetgeving, en behoeven geen nadere commentaar.

Het onder het 2° gebruikte woord "rederschap" wordt gedefinieerd in artikel 2.1.1.2, 3°. Bij rompbevrachting moet het steeds om een geheel schip gaan.

De opsomming in de ontworpen bepaling van de drie meest gangbare types bevrachtingsovereenkomsten, waaromtrent in het Belgisch Scheepvaartwetboek een elementaire suppletieve regeling is opgenomen, belet uiteraard niet dat de praktijk andere types toepast, of er nieuwe tot ontwikkeling brengt. Voor dergelijke gevallen is in de tekst een algemeen vangnet uitgewerkt (zie het hieronder toegelichte artikel 2.6.1 111).

De "vervrachter" in de zin van de ontworpen bepaling kan zowel de scheepseigenaar zijn, als een bevrachter onder een eerdere bevrachtingsovereenkomst. In de praktijk komt het vaak voor dat met betrekking tot eenzelfde schip een keten van bevrachtingsovereenkomsten tot stand wordt gebracht, waarbij bijvoorbeeld de geregistreerde eigenaar A het schip in rompbevrachting geeft aan rompbevrachter B, die het op zijn beurt in tijdbevrachting ter beschikking stelt van tijdbevrachter C, die vervolgens een reisbevrachtingsovereenkomst sluit met reisbevrachter D. In deze hypothese is C bevrachter onder de tijdbevrachtingsovereenkomst met B, en vervrachter onder de reisbevrachtingsovereenkomst met D.

Zoals reeds vermeld, bevatten de onderdelen van het wetboek betreffende de romp-, de tijd- en de reisbevrachting vereenvoudigde bepalingen welke zijn gebaseerd op de internationaal meest gebruikte standaardovereenkomsten. Dat sommige detailregelingen niet in de wettekst zijn overgenomen, of dat de formulering enigszins afwijkt, belet niet dat de rechter op grond van artikel 2.6.1 111 aanvullend toepassing kan maken van gebruiken, waartoe de bedoelde standaardovereenkomsten kunnen behoren, en van algemene scheepvaartrechtelijke beginselen.

En outre, la disposition en projet inclut des définitions de l'affrètement coque nue, de l'affrètement à temps et de l'affrètement au voyage.

Ces définitions s'inspirent de la pratique commerciale usuelle et de la législation étrangère, et ne nécessitent aucun autre commentaire.

Le terme de "gestion nautique" utilisé au point 2° est défini à l'article 2.1.1.2, 3°. Dans le cas d'un affrètement coque nue, il doit toujours s'agir du navire entier.

L'énumération dans la disposition en projet des trois types les plus fréquents de contrats d'affrètement, à propos desquels un régime supplétif élémentaire a été repris dans le Code belge de la Navigation, n'empêche bien entendu pas que la pratique applique d'autres types ou en développe de nouveaux. Pour des cas de ce type, un filet de sécurité général a été intégré au texte (voir l'article 2.6.1 111 commenté ci-dessous).

Le "fréteur" au sens de la disposition en projet peut à la fois être le propriétaire du navire ou un affréteur en vertu d'un contrat d'affrètement antérieur. Dans la pratique, il arrive souvent qu'une série de contrats d'affrètement soient établis concernant un seul et même navire, en vertu desquels, p. ex. le propriétaire enregistré A donne le navire en affrètement coque nue à l'affréteur coque nue B qui, à son tour, le met à la disposition en affrètement à temps à l'affréteur à temps C qui, ensuite, conclut un contrat d'affrètement au voyage avec l'affréteur au voyage D. Dans cette hypothèse, C est affréteur en vertu du contrat d'affrètement à temps conclu avec B et fréteur en vertu du contrat d'affrètement au voyage conclu avec D.

Comme déjà mentionné, les parties du code relatives à l'affrètement coque nue, à l'affrètement à temps et à l'affrètement au voyage comprennent des dispositions simplifiées qui sont basées sur les contrats standardisés les plus utilisés à l'échelle internationale. La non-reprise de certaines règles de détail dans le texte de loi ou le fait que la formulation déroge quelque peu n'empêche pas que le juge puisse faire une application complémentaire, en vertu de l'article 2.6.1 111, des usages, dont peuvent relever les contrats standardisés visés, et des principes généraux de droit de la navigation.

TITEL 2

Zeeschepen

HOOFDSTUK 1

Registratie en openbaarheid

Afdeling 1

Registratie van zeeschepen

In dit hoofdstuk werden bepalingen verwerkt uit de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

Artikel 2.2.1.1

Begrippen

Artikel 1, § 3, van de wet van 21 december 1990 is niet in het wetboek overgenomen, aangezien de bepalingen van de Zeewet, waarnaar aldaar wordt verwezen, bij de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgeheven, en de ermee overeenstemmende bepalingen van het wetboek uit zichzelf reeds van toepassing zijn op niet-commerciële schepen.

De nieuwe tekst maakt duidelijk dat niet alleen schepen in aanbouw, maar ook schepen in verbouwing als schepen worden beschouwd en dus kunnen worden geregistreerd dan wel teboekgesteld (artikel 2.2.1.1, tweede lid; vergelijk oud artikel 1, § 1, 1°, van de wet van 21 december 1990 en artikel 272*bis* van de Zeewet).

Artikel 2.2.1.2

Belgische vlag

De nieuwe bepaling betreffende het voeren van de Belgische vlag bundelt en stroomlijnt twee bepalingen van de wet van 21 december 1990 (met name artikel 2, § 1, en artikel 11, § 1). De registratie volstaat echter niet om de Belgische vlag te mogen voeren; ook het bezit van een certificaat van registratie is vereist (zie artikel 2.2.1.3, § 2).

TITRE 2

Navires de mer

CHAPITRE 1ER

Enregistrement et publicité

Section 1re

Enregistrement des navires de mer

Ont été traitées dans ce chaptire des dispositions de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer.

Article 2.2.1.1

Notions

L'article 1er, § 3, de la loi du 21 décembre 1990 n'a pas été repris dans le Code, étant donné que les dispositions de la Loi Maritime, auxquelles il y est renvoyé, sont abrogées dans le cadre de l'introduction du Code belge de la Navigation, et que les dispositions correspondantes du code s'appliquent déjà d'elles-mêmes aux navires non commerciaux.

Le nouveau texte indique clairement que non seulement les navires en construction, mais aussi les navires en transformation sont considérés comme des navires et peuvent donc être enregistrés ou immatriculés (article 2.2.1.1, § 4; cf. ancien article 1er, § 1, 1°, de la loi du 21 décembre 1990 et article 272 *bis* de la Loi Maritime).

Article 2.2.1.2

Pavillon belge

La nouvelle disposition relative au battement du pavillon belge rassemble et rationalise deux dispositions de la loi du 21 décembre 1990 (notamment l'article 2, § 1er, et l'article 11, § 1). L'enregistrement ne suffit cependant pas pour pouvoir battre pavillon belge; la détention d'un certificat d'enregistrement est également requise (voir article. 2.2.1.3, § 2).

Artikel 2.2.1.3

Certificaat van registratie

Het certifcaat van registratie vervangt de oude term “zeebrief”. De zeebrief had tot doel om het DG Scheepvaart te laten bevestigen dat zowel aan de registratievoorwaarden bij de FOD Financiën als de veiligheidsvoorwaarden bij de FOD Mobiliteit en Vervoer waren voldaan. Door de integratie van de registratie bij DG Scheepvaart is het niet nodig om deze extra administratieve formaliteit te behouden. Het certificaat van registratie wordt onmiddellijk na de registratie afgegeven aan de scheepseigenaar. Het certificaat van registratie verleent het schip het recht om de Belgische vlag te voeren, het certificaat van deugdelijkheid (zie artikel 2.2.3.10) het recht om te varen.

Artikel 2.2.1.4

Registratie

In artikel 3 van de wet van 21 december 1990 was sprake van een met het oog op registratie in te dienen “aangifte”. Aangezien het overgrote deel van de registraties facultatief is, en gebeurt op aanvraag, wordt de term “aangifte” in de nieuwe tekst vervangen door de term “aanvraag”.

Artikel 2.2.1.5

Wijzigingen

Het is belangrijk dat wijzigingen in het zaakrechtelijke statuut van het zeeschip zo snel mogelijk bij het Belgisch Scheepsregister worden gemeld. Op die manier kan de data die beschikbaar is bij het Belgisch Scheepsregister als authentieke bron worden bekeken voor wat betreft het zakenrechtelijk statuut van het zeeschip.

Article 2.2.1.6

Doorhaling

De wet van 21 december 1990 bepaalde dat de registratie van een zeeschip wordt doorgehaald, op aangifte van de eigenaar of ambtshalve, “als het zeeschip door zeerovers of vijanden is genomen” (artikel 4, b), 3°). In het licht van reëel voorgevallen acties van piraten die het overmeesterde schip (met of zonder bemanning) slechts vrijgaven na betaling van een losgeld, is de mogelijkheid van een ambtshalve doorgevoerde doorhaling van de

Article 2.2.1.3

Certificat d’enregistrement

Le certificat d’enregistrement remplace l’ancien terme “lettre de mer”. La lettre de mer avait pour objectif de faire confirmer la DG Navigation que les conditions d’enregistrement du SPF Finances et les conditions de sécurité du SPF Mobilité ont été remplies. Grâce à l’intégration de l’enregistrement auprès de la DG Navigation, il n’est pas nécessaire de maintenir ces formalités administratives supplémentaires. Le certificat d’enregistrement est délivré au propriétaire du navire immédiatement après l’enregistrement. Le certificat d’enregistrement donne au navire le droit à battre le pavillon belge, le certificat de conformité (voir article 2.2.3.10) le droit de naviguer.

Article 2.2.1.4

Enregistrement

À l’article 3 de la loi du 21 décembre 1990, il était question d’une “déclaration” à introduire en vue de l’enregistrement. Étant donné que la grande majorité des enregistrements sont facultatifs et se font sur demande, le terme “déclaration” est remplacé dans le nouveau texte par le terme “demande”.

Article 2.2.1.5

Modifications

Il est important que les modifications apportées dans le statut de droit réel du navire de mer soient intégrées le plus rapidement possible dans le Registre naval belge. De cette manière, les données disponibles dans le Registre naval belge peuvent être considérées comme une source authentique pour ce qui concerne le statut de droit réel du navire de mer.

Article 2.2.1.6

Radiation

La loi du 21 décembre 1990 stipulait la radiation de l’enregistrement d’un navire de mer, sur déclaration du propriétaire ou d’office, “si le navire a été pris par des pirates ou des ennemis” (article 4, b), 3°). À la lumière d’actions réellement survenues de pirates qui ont seulement libéré le navire envahi (avec ou sans équipage) après paiement d’une rançon, la possibilité d’une radiation d’office de l’enregistrement dès que le

registratie zodra het schip door zeerovers of vijanden is genomen weggelaten. Enerzijds is het aangewezen dat het tijdelijk overmeesterde schip de bescherming van de Belgische wetten en overheden kan blijven genieten, anderzijds is het niet wenselijk dat een terug door de eigenaar bemachtigd schip opnieuw een registratieprocedure moet doorlopen. De wetgeving van geen van onze buurlanden (Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Verenigd Koninkrijk) blijkt het automatisme van een ambtshalve doorhaling in geval van neming door rovers of vijanden te kennen. Derhalve is de bevoegdheid tot ambtshalve doorhaling in de besproken hypothese geschrapt. In voorkomend geval kan gebruik worden gemaakt van de doorhalingsgrond vermeld in artikel 2.2.1.6, § 1, 2°, c).

Gelet op de praktijk waarbij de doorhaling slechts gebeurt na machtiging van de directeur-generaal Scheepvaart en op de integratie van de scheepshypotheekbewaring in de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt in een bijkomende paragraaf (artikel 2.2.1.6, § 2) bepaald dat de doorhaling slechts mag gebeuren na een onderzoek naar de vervulling van de toepasselijke wettelijke voorwaarden.

Artikel 2.2.1.7

Thuishaven

De bepaling van de thuishaven werd grondig herwerkt. Onder de wet van 21 december 1990 werd gesteld dat de keuze en wijzigingen van de thuishaven aan de door de Koning bepaalde dienst moesten worden voorgelegd, in casu DG Scheepvaart. Op deze manier werd erover gewaakt dat het zeeschip altijd een Belgische thuishaven kiest omdat dit van belang is voor het aanduiden van de bevoegde rechtbanken. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd om deze wijzigingen niet voor te leggen ter goedkeuring maar wordt daarentegen een wettelijke verplichtign opgelegd om de thuishaven in België te kiezen. Dit hoeft niet noodzakelijk een stad of gemeente te zijn met een fysieke haven, maar kan elke Belgische stad of zelfs deelgemeente zijn. Deze wijziging is een administratieve vereenvoudiging ten opzichte van de huidige regeling. De wijziging van de thuishaven zal echter nog steeds wel moeten doorgegeven worden om ingeschreven te worden in het register, maar is dus niet meer aan goedkeuring onderworpen. Een thuishaven die niet in België gelegen is, kan evenwel niet worden aanvaard en heeft de weigering van de registratie tot gevolg.

navire a été pris par des pirates ou par des ennemis a été supprimée. D'une part, il est indiqué que le navire temporairement envahi peut continuer à bénéficier de la protection des lois et autorités belges; d'autre part, il n'est pas souhaitable qu'un navire repris par le propriétaire doive à nouveau passer par une procédure d'enregistrement. La législation d'aucun de nos pays voisins (Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni) ne s'avère connaître l'automatisme d'une radiation d'office en cas de prise par des pirates ou par des ennemis. Dès lors, la compétence de radiation d'office dans l'hypothèse abordée a été supprimée. Le cas échéant, on peut utiliser le motif de radiation mentionné à l'article 2.1.12, § 1er, 2°, c).

Vu la pratique qui prévoit seulement la radiation après l'autorisation du directeur général Navigation et l'intégration de la conservation des hypothèques maritimes dans le SPF Mobilité et Transports, il est stipulé dans un paragraphe complémentaire (article 2.1.12, § 2) que la radiation ne peut avoir lieu qu'après une enquête sur le respect des conditions légales applicables.

Article 2.2.1.7

Port d'attache

La disposition relative au port d'attache a été largement modifiée. Conformément à la loi du 21 décembre 1990, il a été affirmé que le choix et les modifications du port d'attache devaient être soumis au service désigné par le Roi, en l'espèce la DG Navigation. De cette manière, il est veillé à ce que le navire de mer choisisse toujours un port d'attache belge, ce qui est important pour la désignation des tribunaux compétents. Dans le Code belge de la Navigation, il est décidé de ne pas soumettre ces modifications pour approbation mais une obligation légale est en revanche imposée pour choisir le port d'attache en Belgique. Cela ne doit pas nécessairement être une ville ou une commune avec un port physique, mais il peut s'agir de n'importe quelle ville ou même commune belge. Cette modification est une simplification administrative par rapport à la réglementation actuelle. Cependant, la modification du port d'attache devra toujours être communiquée afin d'être inscrite dans le registre, mais n'est donc plus soumise pour approbation. Un port d'attache non situé en Belgique ne peut pas être accepté, ce qui entraine le refus de l'enregistrement.

Artikel 2.2.1.8

Nationaliteit van de gezagvoerder

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 7 van de wet van 21 december 1990 is de Belgische nationaliteitsvereiste voor kapiteins vervangen door de vereiste de nationaliteit te bezitten van een lidstaat van de Europees Economische Ruimte. De Belgische nationaliteitsvereiste wordt immers beschouwd als strijdig met het Europees recht. In de huidige praktijk werd dit opgelost door in artikel 51, § 1, van het Koninklijk Besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen te bepalen dat de directeur-generaal Maritiem Vervoer de personen met de nationaliteit van een EU-lidstaat ontslaat van de nationaliteitsverplichting wanneer zij wensen in te gaan op een feitelijk aanbod tot tewerkstelling om aan boord van een in België geregistreerd zeeschip het bevel te voeren. Dit bracht echter een overbodige administratieve last met zich mee, zowel voor de overheid als voor de reders. Door de alhier besproken bepaling zullen geen afwijkingen meer nodig zijn voor EU-burgers. Voor andere nationaliteiten wordt het systeem van de individuele afwijkingen behouden. Deze bepaling geeft de directeur-generaal Maritiem Vervoer toezichtmogelijkheden met betrekking tot de arbeidskansen van Belgische officieren aan boord van zeeschepen, na overleg met de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Artikel 2.2.1.9

Inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister

De bepalingen betreffende de inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister zijn samengebracht in één artikel, dat in de plaats komt van de artikelen 8 en 9 van de wet van 21 december 1990.

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 8, § 1, van de wet van 21 december 1990 (artikel 2.2.1.9, § 1) werd een kleine maar belangrijke wijziging aangebracht. De toestemming tot inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister diende tot heden te worden verleend door “de door de Koning aangewezen overheid”, en op grond van het bovenvermelde Koninklijk Besluit van 4 april 1996 was dit de directeur-generaal Scheepvaart. De voorwaarden waren bepaald in artikel 9 van de wet. De toestemming werd vervolgens in het register van de zeeschepen ingeschreven door de Scheepshypotheekbewaarder en van dat ogenblik was het schip niet meer gerechtigd de Belgische vlag te voeren. Door de ontworpen bepaling wordt deze procedure vereenvoudigd. Het Belgisch

Article. 2.2.1.8

Nationalité du commandant

Dans la disposition du projet qui correspond à l’article 7 de la loi du 21 décembre 1990, l’exigence de nationalité belge pour les capitaines a été remplacée par l’exigence de posséder la nationalité d’un État membre de l’Espace économique européen. L’exigence de nationalité belge est en effet considérée comme contraire au droit européen. Dans la pratique actuelle, ceci a été résolu en stipulant à l’article 51, § 1er, de l’Arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l’enregistrement des navires que le directeur général de l’Administration des Affaires maritimes et de la Navigation dispense de l’obligation de nationalité les personnes possédant la nationalité d’un État membre de l’UE si elles souhaitent accepter une offre d’emploi de commandement d’un navire enregistré en Belgique. Ceci a toutefois entraîné une charge administrative superflue, pour l’autorité comme pour les armateurs. Par la disposition abordée ici, aucune dérogation ne sera plus nécessaire pour les citoyens de l’UE. Pour d’autres nationalités, le système des dérogations individuelles est maintenu. Cette disposition donne au directeur général Transport maritime des possibilités de surveillance concernant les opportunités de travail des officiers belges à bord de navires de mer, après consultation du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Article. 2.2.1.9

Inscription dans un registre des affrètements coque nue étranger

Les dispositions relatives à l’inscription à un registre des affrètements coque nue étranger ont été réunies dans un seul et même article, qui remplace les articles 8 et 9 de la loi du 21 décembre 1990.

Dans la disposition du projet qui correspond à l’article 8, § 1er, de la loi du 21 décembre 1990 (article 2.2.1.9, § 1er), une modification, petite mais importante, a été apportée. Jusqu’à présent, l’autorisation d’inscrire à un registre des affrètements coque nue étranger devait être octroyée par “l’autorité désignée à cet effet par le Roi”, et selon l’Arrêté royal précité du 4 avril 1996, il s’agissait du directeur général Navigation. Les conditions étaient stipulées à l’article 9 de la loi. L’autorisation a ensuite été inscrite au registre des navires de mer par le Conservateur des hypothèques maritimes et, à partir de ce moment-là, le navire n’était plus autorisé à battre pavillon belge. Cette procédure est simplifiée par la disposition en projet. Le Registre naval belge inscrit l’affrètement coque nue étranger s’il a été satisfait aux

Scheepsregister schrijft de vreemde rompbevrachting in als voldaan is aan de wettelijke voorwaarden, en het beoordeelt dit zelf. Hiermee wordt vermeden dat de reder zich tot twee overheden moet richten. De betrokken voorwaarden behoren sowieso eerder tot het domein van de scheepsregistratie; er maakt geen enkele voorwaarde van technische aard deel van uit.

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 8, § 4, van de wet van 21 december 1990 wordt een verwijzing naar artikelen van de Zeewet vervangen door een verwijzing naar de ermee overeenstemmende artikelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek (artikel 2.2.1.9, § 4).

In de bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 9 van de wet van 21 december 1990 (artikel 2.2.1.9, § 5) zijn de voorwaarden voor de inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister grondig herwerkt op grond van suggesties van de Scheepshypotheekbewaarder.

Artikel 2.2.1.10

Inschrijving in het Belgisch rompbevrachtingsregister

De bepaling van het ontwerp die correspondeert met artikel 10 van de wet van 21 december 1990 is ingedeeld in paragrafen en herschreven in het licht van de integratie van de scheepshypotheekbewaring in de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op te merken valt dat de betrokken schepen de Belgische vlag moeten voeren en een certificaat van registratie aan boord moeten hebben.

De bepalingen van artikel 14 van de wet van 21 december 1990 werden verwerkt in boek 4 betreffende de handhaving.

De bepalingen uit artikel 6 van de wet van 21 december 1990 waarbij de Koning gemachtigd wordt om te bepalen welke schepen onder Belgische vlag moeten blijven of die onder Belgische vlag moeten gebracht wordt, werden geschrapt. Dit is juridisch echter moeilijk afdwingbaar zoals uit blijkt uit het advies van de Raad van State over het artikel 2.1.17 uit het voorontwerp zoals voorgelegd aan de Raad van State. Deze bepalingen werden dan ook geschrapt en niet overgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

conditions légales, et le juge par lui-même. On évite ainsi que l'armateur doive s'adresser à deux autorités. Les conditions concernées relèvent de toute façon plutôt du domaine de l'enregistrement des navires; aucune condition de nature technique n'en fait partie intégrante.

Dans la disposition du projet qui correspond à l'article 8, § 4, de la loi du 21 décembre 1990, un renvoi aux articles de la Loi Maritime est remplacé par un renvoi aux articles correspondants du Code belge de la Navigation (article 2.2.1.9, § 4).

Dans la disposition du projet qui correspond à l'article 9 de la loi du 21 décembre 1990 (article 2.2.1.9 § 5), les conditions pour l'inscription à un registre des affrètements coque nue étranger ont été retravaillées en profondeur sur la base de suggestions du Conservateur des hypothèques maritimes.

Article 2.2.1.10

Inscription dans le registre des affrètements coque nue belge

La disposition du projet qui correspond à l'article 10 de la loi du 21 décembre 1990 a été subdivisée en paragraphes et reformulée à la lumière de l'intégration de la conservation des hypothèques maritimes dans le SPF Mobilité et Transports. À noter que les navires concernés doivent battre pavillon belge et avoir à bord un certificat d'enregistrement.

Les dispositions de l'article 14 de la loi du 21 décembre 1990 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Les dispositions de l'article 6 de la loi du 21 décembre 1990 habilitant le Roi à déterminer quels navires doivent rester sous pavillon belge ou qui doivent battre pavillon belge ont été supprimées. Ceci est toutefois difficilement contraignant d'un point de vue juridique, tel qu'il ressort de l'avis du Conseil d'État concernant l'article 2.1.17 de l'avant-projet tel que soumis au Conseil d'État. Ces dispositions ont dès lors été supprimées et n'ont pas été reprises dans le Code belge de la Navigation.

Afdeling 2

Openbaarheid van rechten

Artikel 1.2.1.11

Afwijkende bedingen

Deze afdeling bevat de algemene bepalingen betreffende de organisatie van het van overheidswege georganiseerde systeem van documentatie en tegenstelbaarheid van rechten op schepen. Het betreft de openbare orde zodat contractuele afwijkingen nietig zijn. Met het oog op de rechtszekerheid en de consistentie met andere onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt dit in het ontworpen artikel uitdrukkelijk bevestigd.

Specifieke bepalingen betreffende de openbaarheid van beslagmaatregelen en scheepshypotheken zijn opgenomen in de desbetreffende onderdelen van het wetboek.

Artikel 2.2.1.12

Inschrijving van akten en vonnissen

Deze bepaling neemt in wezen artikel 8 van de Zeewet over. Vooraleer in te gaan op de redactieverschillen, past het de nieuwe bepaling in verband te brengen met artikel 2.2.4.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, ten gevolge waarvan de rechter uit publiekrechtelijke documentatie met betrekking tot schepen een feitelijk vermoeden omtrent het bestaan van zakelijke rechten kan afleiden. In deze context is het wenselijk dat ook de “zakenrechtelijke” inschrijvingen in de scheepsregisters zo ruim mogelijk worden opgevat. Concreet impliceert dit dat zoveel mogelijk relevante akten vatbaar voor inschrijving moeten zijn. Dat sluit overigens aan bij de praktijk bij de scheepshypotheekbewaring. De Scheepshypotheekbewaarder interpreteerde artikel 8 van de Zeewet in eerder brede zin en verklaarde zich, ofschoon op de bewaarder ter zake geen verplichting rust, bereid om niet strikt onder de wettelijke omschrijving vallende akten die documentaire waarde hebben, toch in te schrijven. In zijn rechtsgeleerde commentaar bij het huidige regime wijst hij er daarenboven op dat transacties die niet op basis van artikel 8 van de Zeewet kunnen worden ingeschreven, onrechtstreeks publiciteit genieten doordat de publiekrechtelijke regelgeving betreffende de registratie en de teboekstelling van zee- respectievelijk. binnenschepen voorschrijft dat wijzigingen van de gegevens betreffende schip en eigenaar worden aangegeven. De hier toegelichte bepaling codificeert in wezen deze soepele en brede zienswijze en draagt bij tot een betere werking van het

Section 2

Publicité des droits

Article. 1.2.1.11

Clauses dérogatoires

La présente section chapitre comprend les dispositions générales relatives à l’organisation du système organisé par l’État de documentation et d’opposabilité de droits sur des navires. Cela concerne l’ordre public de sorte que des dérogations contractuelles sont nulles. En vue de la sécurité juridique et de la cohérence avec d’autres parties du Code belge de la Navigation, ceci est confirmé expressément dans l’article en projet.

Des dispositions spécifiques relatives à la publicité des mesures de saisie et des hypothèques sur navires ont été reprises dans les parties correspondantes du code.

Article 2.2.1.12

Inscription des actes et jugements

Cette disposition reprend essentiellement l’article 8 de la Loi Maritime. Avant de se pencher sur les différences rédactionnelles, il convient de mettre la nouvelle disposition en lien avec l’article 2.2.4.6 du Code belge de la Navigation, à la suite de quoi le juge peut déduire de la documentation de droit public relative aux navires une présomption de fait concernant l’existence de droits réels. Dans ce contexte, il est souhaitable que les inscriptions “relatives aux droits réels” dans les registres navals s’effectuent également au sens le plus large possible. Cela implique concrètement que le plus grand nombre possible d’actes pertinents doivent être susceptibles d’inscription. Cela correspond, d’ailleurs, à la pratique actuelle dans le cadre de la conservation des hypothèques maritimes. Le Conservateur des hypothèques maritimes interprétait l’article 8 de la Loi Maritime dans un sens plutôt large et se déclarait disposé, bien que le conservateur ne soit nullement obligé de le faire, à inscrire des actes ne relevant pas strictement du cadre légal, mais ayant une valeur documentaire. Dans son commentaire de la doctrine du régime actuel, il signale en outre que des transactions qui ne peuvent être inscrites sur la base de l’article 8 de la Loi Maritime, jouissent d’une publicité indirecte du fait que la règlementation de droit public relative à l’enregistrement et à l’immatriculation des navires de mer ou bateaux de navigation intérieure prescrit de déclarer les modifications apportées aux données relatives au navire et au propriétaire. La disposition commentée ici

documentatiesysteem en derhalve tot een vergroting van de rechtszekerheid.

Teneinde de geschetste doelstelling te realiseren, is de vermelding in artikel 8 van de Zeewet dat het moet gaan om *overeenkomsten* tot vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van rechten, in paragraaf 1 weggelaten. Uiteraard blijven alle relevante overeenkomsten (met inbegrip van deze tot regeling van de scheepsmede-eigendom) voor inschrijving vatbaar. De Scheepshypotheekbewaarder merkte echter op dat ook bepaalde eenzijdige akten moeten kunnen – en thans reeds daadwerkelijk – worden ingeschreven, zoals een akte inzake verkrijgende verjaring, een akte die natrekking vaststelt, een toekomstige notariële erfrechtakte, een akte betreffende een legaataflevering, een eigendomsverklaring bij verlies van een onderhandse titel van eigendom, een verklaring van individualisering bij de bouw van schip en een kwijtingsakte betreffende betalingen door de opdrachtgever bij een scheepsbouwovereenkomst waardoor eigendom overgaat. Onder het woord akte wordt in de nieuwe tekst dus zowel een overeenkomst als een eenzijdige akte begrepen. De brede zienswijze volgens welke onder de huidige wetgeving bijvoorbeeld ook schenkingen, definitieve toewijzingen na openbare verkoop (eventueel na een zuiveringsprocedure na vrijwillige vervreemding), quasi-inbrengen, akten of vonnissen tot vaststelling van abandonnement en uitvoerbaar verklaarde arbitrale uitspraken kunnen worden ingeschreven, wordt bevestigd. Door de ontworpen wijziging wijkt het Belgisch Scheepvaartwetboek fundamenteel en doelbewust af van het regime van de gemeenrechtelijke *over*schrijving in de Hypotheekwet, dat beperkt blijft tot overdrachten bij overeenkomst.

Anders dan in artikel 1 van de Hypotheekwet, wordt in de toegelichte bepaling niet gestipuleerd dat het moet gaan om een akte “onder de levenden”. De beperking van de gemeenrechtelijke *over*schrijving tot akten “onder de levenden”, waardoor overdrachten *mortis causa* (erfopvolging, testamenten) worden uitgesloten, wordt in de desbetreffende rechtsleer betreurd. Onder meer in de Franse zeerechtliteratuur wordt de superioriteit van een bredere regeling van oudsher beklemtoond. Zij komt onder meer daadwerkelijk voor in de gemeenrechtelijke Franse en Nederlandse wetgeving.

De Scheepshypotheekbewaarder deelde mee dat overgangen bij overlijden thans in de scheepsregisters worden ingeschreven via wijzigende aangiften (wijziging betreffende de eigenaar van het schip) met bijvoeging

codifie essentiellement cette position souple et large et contribue à un meilleur fonctionnement du système de documentation, et dès lors, à un renforcement de la sécurité juridique.

Afin de réaliser l’objectif avancé, la mention reprise à l’article 8 de la Loi Maritime, selon laquelle il doit être question de *conventions* constitutives, translatives, déclaratives ou extinctives de droits, a été omise au paragraphe 1er. Bien entendu, toutes les conventions pertinentes (y compris celles qui règlent la copropriété quirataire) restent susceptibles d’inscription. Le Conservateur des hypothèques maritimes faisait toutefois observer que certains actes unilatéraux doivent également pouvoir être inscrits – et sont déjà inscrits actuellement – , comme un acte constatant une prescription acquisitive, un acte constatant l’accession, une future déclaration notariée d’hérédité, un acte portant délivrance d’un legs, une déclaration de propriété rédigée en cas de perte d’un titre de propriété sous signature privé, une déclaration d’individualisation rédigée lors de la construction d’un navire, et un acte de quittance concernant des paiements effectués par le donneur d’ordre dans le cadre d’un contrat de construction de navire, par lequel la propriété est cédée. Dans le nouveau texte, l’on entend donc par le terme “acte” aussi bien une convention qu’un acte unilatéral. La position large suivant laquelle sous la législation actuelle, les donations, les adjudications définitives intervenues consécutivement à une vente publique (éventuellement, à l’issue d’une procédure de purge après aliénation volontaire), les quasi-apports, les actes ou jugements portant constatation d’un délaissement, et les sentences arbitrales déclarées exécutoires peuvent p. ex. également être inscrits est confirmée. Par la modification en projet, le Code belge de la Navigation déroge fondamentalement et délibérément du régime de *trans*cription du droit commun dans la Loi hypothécaire, qui reste limitée aux transmissions par convention.

À la différence de l’article 1er de la Loi hypothécaire, la disposition commentée ne stipule pas qu’il doit s’agir d’un acte “entre vifs”. La limitation de la *trans*cription de droit commun aux actes “entre vifs”, excluant les transmissions *mortis causa* (succession, testaments), est regrettée par la doctrine y afférente. La supériorité d’une réglementation plus vaste est traditionnellement mise en relief, notamment par la doctrine de droit maritime française. Une telle réglementation fait effectivement notamment partie de la législation de droit commun en France et aux Pays-Bas.

Le Conservateur des hypothèques maritimes a signalé que les mutations par décès sont actuellement inscrites dans les registres navals par le biais de déclarations modificatives (changement du propriétaire du

van een akte van bekendheid of erfrechtverklaring, op te maken door notaris of vrederechter, dit wil zeggen niet krachtens de Zeewet die thans enkel van mutaties onder levenden spreekt, maar krachtens de wetgeving inzake de registratie van zeeschepen (inzonderheid artikel 7 van het Scheepsregistratiebesluit) en de teboekstelling van binnenschepen (artikel 272*bis*, § 6van de Zeewet). Het betreft dus publiekrechtelijke inschrijvingen.

De toegelichte bepaling brengt geen verandering in de regel dat inschrijving alleen mogelijk is in verband met zakelijke rechten en niet in verband met persoonlijke rechten. Omtrent de zakelijke rechten die op schepen kunnen worden gevestigd wordt verwezen naar het hieronder toegelichte artikel 2.2.4.7.

In paragraaf 1 van het nieuwe wetsartikel krijgen de scheepshypotheken een afzonderlijke vermelding. In artikel 8 van de Zeewet zijn zij begrepen onder de zakelijke rechten. Dit strookt niet met de hedendaagse zienswijze dat een hypotheek geen zakelijk (hoofd)recht, maar een zakelijk zekerheidsrecht betreft. Derhalve is het wenselijk om de scheepshypotheken te vermelden naast de zakelijke rechten.

De term “vonnis”, die ook in de Zeewet wordt gebruikt, wordt hier behouden, maar moet uiteraard in brede zin worden begrepen. Hij duidt inzonderheid ook op arresten van Hoven.

Zoals onder het huidige recht is geen openbaarmaking van scheepsvoorrechten mogelijk. Deze rechten ontstaan ingevolge de wet en om de hierboven uiteengezette redenen is het organiseren van publiciteit niet wenselijk. De onmogelijkheid van inschrijving wordt in de ontworpen wettekst niet uitdrukkelijk bevestigd. Het huidige artikel 8 van de Zeewet is ongelukkig geformuleerd omdat het suggereert dat voorrechten op schepen bij “overeenkomst” kunnen worden gevestigd. De nieuwe formulering sluit scheepsvoorrechten impliciet uit omdat het evenmin zakelijke (hoofd)rechten, maar zakelijke zekerheidsrechten zijn, en omdat van de scheepszekerheidsrechten in de zin van artikel 1.1.1.3, § 1, 21°, hier alleen de scheepshypotheken en de scheepsretentierechten genoemd worden.

Zoals zonet aangestipt vermeldt de ontworpen bepaling uitdrukkelijk de scheepsretentierechten. Het gaat om de wettelijke scheepsretentierechten ten gunste van scheepswerven die worden geregeld in de artikeenl 2.2.5.22 en 3.2.3.22 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze regeling sluit de uitoefening van andere retentierechten op schepen uit (zie nader

navire) accompagnées d’un acte de notoriété ou d’une déclaration d’hérédité à rédiger par un notaire ou un juge de paix, c.-à-d. non pas en vertu de la Loi Maritime qui vise actuellement uniquement les mutations entre vifs, mais en vertu de la législation en matière d’enregistrement des navires (en particulier l’article 7 de l’Arrêté royal relatif à l’enregistrement des navires) et de celle en matière d’immatriculation des bateaux de navigation intérieure (article 272 *bis*, § 6, de la Loi Maritime). Il s’agit donc d’inscriptions relevant du droit public.

La disposition commentée ne change rien à la règle selon laquelle l’inscription est réservée aux droits réels, et non aux droits personnels. Concernant les droits réels susceptibles d’être constitués sur des navires, il est renvoyé à l’article 2.2.4.7 commenté ci-dessous.

Au paragraphe 1er du nouvel article de loi, les hypothèques sur navires sont mentionnées séparément. D’après l’article 8 de la Loi Maritime, les hypothèques font partie des droits réels. Cela ne correspond pas à la position actuelle selon laquelle une hypothèque n’est pas un droit réel (principal), mais concerne un droit réel de sûreté. Dès lors, il est souhaitable de mentionner les hypothèques sur navires à côté des droits réels.

Le terme “jugement”, également utilisé dans la Loi Maritime, est maintenu ici, mais doit s’entendre au sens large. Le terme vise aussi en particulier les arrêts des Cours.

De même que sous le droit actuel, les privilèges sur navires ne sont pas susceptibles de publication. La loi est à l’origine de ces droits; pour les raisons exposées ci-dessus, l’organisation de leur publicité n’est pas souhaitable. L’impossibilité d’inscription n’est pas confirmée expressément dans le texte de loi en projet. La formulation de l’actuel article 8 de la Loi Maritime est malheureuse, puisqu’elle laisse à penser que les privilèges sur navires peuvent être constitués par “convention”. La nouvelle formulation exclut de façon implicite les privilèges sur navires, parce que ces privilèges ne sont pas non plus des droits réels (principaux), mais des droits de sûreté réels, et que les hypothèques et les droits de rétention sur navires sont les seuls droits de sûreté sur navires au sens de l’article 1er.1.1.3, § 1, 21°, à être mentionnés.

Ainsi qu’il vient d’être exposé, la disposition en projet mentionne expressément les droits de rétention sur navires. Il s’agit des droits de rétention légaux sur navires à la faveur de chantiers navals réglementés aux articles 2.5.22 et 3.2.3.22 du Code belge de la Navigation. Ce régime exclut l’exercice d’autres droits de rétention sur des navires (voir l’articles 2.2.5.23

artikelen 2.2.5.23 en 3.2.3.23). Ofschoon het scheepsretentierecht voortvloeit uit de wet, is een inschrijving wenselijk. Vooreerst is het sowieso nuttig dat derden ervan op de hoogte worden gebracht dat m.b.t. een bepaald schip of schip in aanbouw daadwerkelijk een scheepsretentierecht in het leven werd geroepen. Ten tweede hecht het hierboven toegelichte artikel 2.2.5.22, § 3, aan de inschrijving een rechtsgevolg: alleen de scheepswerf die zijn scheepsretentierecht liet inschrijven heeft recht op betaling van zijn vordering uit de opbrengst van de verkoop, nadat de schuldeisers met een scheepsvoorrangsrecht en een scheepsvoorrecht zijn betaald en nadat de scheepshypotheekhouders worden voldaan. Ten derde draagt inschrijving bij tot de vervollediging van de documentatie en derhalve van het praktisch nut van de registers en de rechtszekerheid. Ten vierde was de Scheepshypotheekbewaarder reeds onder het huidige regime bereid om contractuele clausules tot vestiging van een retentierecht op schepen openbaar te maken. De hier toegelichte regeling sluit in wezen dus aan bij een bestaande praktijk.

Ten overvloede weze bevestigd dat scheepsbouw-, scheepsombouw-, scheepsherstellings- en scheepsuitrustingsovereenkomsten, waardoor zakelijke rechten worden geregeld, als dusdanig eveneens vatbaar voor inschrijving zijn.

Op grond van de toegelichte paragraaf 1 kan een afwijkende regeling omtrent de eigendom van scheepstoebehoren als bedoeld in artikel 2.2.4.8, door inschrijving tegenstelbaar worden gemaakt aan derden, zodat deze laatsten, in hun eigen belang, correct over het eigendomsstatuut worden geïnformeerd. Ter zake wordt verwezen naar de bij bedoeld artikel 2.2.4.8 en 3.2.2.8 verschafte toelichting. Een niet-ingeschreven afwijkend beding is uiteraard bindend voor partijen, en ook tegenstelbaar aan derden die het kenden. Zodra het afwijkend beding uitwerking verliest, wordt het betrokken scheepstoebehoren terug deel van het schip. De inschrijving op grond van de ontworpen wetsbepaling is alleen mogelijk voor schepen of schepen in aanbouw die zijn of worden ingeschreven in een Belgisch scheepsregister. Ten aanzien van buitenlandse schepen is inschrijving niet mogelijk.

Net zomin als artikel 8 van de Zeewet, legt de toegelichte bepaling een termijn op waarbinnen tot inschrijving moet worden overgegaan. De belanghebbende moet worden geacht voldoende aansporing te vinden in de niet-tegenstelbaarheid van zijn nog niet ingeschreven titel, in de wettelijke regeling betreffende de rangorde van rechten op schepen en in de (nieuwe, maar beperkte) bewijsrechtelijke gevolgen van de inschrijving. De in paragraaf 2 vervatte regel bevestigt het huidige recht. Ofschoon het initiatief tot inschrijving steeds uitgaat van

et 3.2.3.23 ci-après). Bien que le droit de rétention sur navires découle de la loi, une inscription est souhaitable. Tout d'abord, il est toujours utile que les tiers soient informés qu'un droit de rétention sur un navire construit ou en construction a effectivement été créé. Deuxièmement, l'article 2.2.5.22, § 3, commenté ci-dessus, assortit l'inscription d'un effet juridique: seul le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention sur navires a droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de priorité sur navire et d'un privilège sur navire et après les créanciers hypothécaires. Troisièmement, l'inscription contribue à une documentation plus complète, et augmente l'utilité pratique des registres et la sécurité juridique. Quatrièmement, le Conservateur des hypothèques maritimes était déjà disposé sous le régime actuel à publier des clauses contractuelles tendant à constituer un droit de rétention sur des navires. La réglementation commentée ici correspond donc à une pratique existante.

Surabondamment, il est confirmé que les contrats de construction, de transformation, de réparation et d'équipement des navires, qui règlent des droits réels, sont en tant que tels également susceptibles d'inscription.

En vertu du paragraphe 1er commenté, un arrangement dérogatoire relatif à la propriété des accessoires de navires tels que visés à l'article 2.2.4.8 peut être, par inscription, rendu opposable aux tiers, de manière telle que ces derniers soient, dans leur propre intérêt, correctement informés du statut de propriété. Il est renvoyé à ce propos au commentaire des article 2.2.4.8 et 3.2.2.8 visé. Une clause dérogatoire non inscrite engage bien évidemment les parties, et est également opposable aux tiers qui en avaient connaissance. Dès le moment où la clause dérogatoire perd son effet, l'accessoire concerné devient à nouveau une partie intégrante du navire. L'inscription en vertu de la disposition légale en projet n'est possible que pour les navires ou navires en construction qui ont été ou sont inscrits dans un Registre naval belge. Pareille inscription ne peut se faire à l'égard de navires étrangers.

Pas plus que l'article 8 de la Loi Maritime, la disposition commentée n'impose un délai pour procéder à l'inscription. L'intéressé est réputé puiser suffisamment de motifs dans la non-opposabilité de son titre non encore inscrit, dans les règles légales relatives au rang que prennent les droits sur navires, et dans les effets probants (nouveaux, quoique limités) de l'inscription. La règle contenue dans le paragraphe 2 confirme le droit actuel. Bien que l'initiative de procéder à l'inscription doive toujours être prise par les parties intéressées, et

de belanghebbende partijen en er geen sprake is van een strafrechtelijk gesanctioneerde verplichting, wordt ervoor geopteerd om in paragraaf 1 te blijven gewagen van een verplichting, en niet het werkwoord “kunnen” te gebruiken.

Artikel 2 2.1.13

Inschrijving van eisen

Deze bepaling neemt in wezen artikel 9 van de Zeewet over, met enkele wijzigingen analoog aan deze in het vorige artikel. Omwille van de overzichtelijkheid werd de regeling opgedeeld in paragrafen. De zienswijze van de Scheepshypotheekbewaarder dat ook een akte waarbij een arbitrageprocedure aanhangig wordt gemaakt vatbaar is voor inschrijving, weze hierbij bevestigd, maar vergt geen uitdrukkelijke bepaling.

Artikel 2.2.1.14

Voor inschrijving vatbare akten

Deze bepaling neemt de artikelen 10 en 11 van de Zeewet over.

Het principe dat zowel onderhandse als authentieke akten tot inschrijving worden toegelaten, is sedert lang gevestigd. Ter zake wordt ook verwezen naar het hieronder toegelichte artikel 2.2.5.29.

Het begrip “akte” duidt in de ontworpen bepaling mede op overeenkomsten of andere akten waarin afwijkende “bedingen” betreffende rechten op het scheepstoebehoren zijn opgenomen.

De registratie bedoeld onder het 2° is de fiscaalrechtelijke registratie van de akte als bedoeld in het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten. Teneinde de verwarring uit te sluiten die kan ontstaan door het dubbele gebruik van de term “registratie” – enerzijds de publiekrechtelijke registratie van schepen, anderzijds de fiscaalrechtelijke registratie van in te schrijven akten betreffende rechten op schepen – vermeldt de ontworpen wettekst uitdrukkelijk dat het hier gaat om de registratie in de zin van voornoemd fiscaal wetboek. De alternatieve oplossing waarbij mogelijke verwarring wordt vermeden door de term registratie nog alleen te gebruiken in fiscaalrechtelijke zin, en de term registratie in het publiekrechtelijk zeerecht te vervangen door teboekstelling (term die nu reeds voor binnenschepen wordt gebruikt), werd na rijp beraad verworpen, omdat

qu’il ne soit pas question d’une obligation sanctionnée pénalement, il est décidé de continuer à insinuer une certaine obligation au paragraphe 1er, et de ne pas utiliser le verbe “pouvoir”.

Article 2.2.1.13

Inscription des demandes

Cette disposition reprend essentiellement l’article 9 de la Loi Maritime, avec quelques modifications analogues à celles apportées à l’article précédent. Pour plus de clarté, la réglementation a été divisée en paragraphes. La position du Conservateur des hypothèques maritimes selon laquelle un acte introductif d’une procédure d’arbitrage est également susceptible d’inscription est ici confirmée, sans qu’une disposition expresse à ce propos ne soit nécessaire.

Article 2.2.1.14

Actes susceptibles d’inscription

Cette disposition reprend les articles 10 et 11 de la Loi Maritime.

Le principe selon lequel des actes sous signature privé comme des actes authentiques sont admis à l’inscription est établi depuis longtemps. Il est également renvoyé en la matière à l’article 2.2.5.29 commenté ci-dessous.

Dans la disposition en projet, le terme “acte” se réfère également à des conventions ou à d’autres actes contenant des “clauses” dérogatoires relatives aux droits sur les accessoires de navires.

L’enregistrement visé au point 2° désigne l’enregistrement relevant du droit fiscal de l’acte tel que visé au Code des droits d’enregistrement, d’hypothèque et de greffe. Afin de couper court à la confusion à laquelle peut donner lieu le double usage du terme “enregistrement” – d’une part l’enregistrement de droit public des navires et, d’autre part, l’enregistrement fiscal des actes à inscrire concernant des droits sur navires – le texte de loi en projet mentionne expressément qu’il est question ici de l’enregistrement au sens du code fiscal précité. La solution alternative tendant à éviter toute confusion en réservant le terme “enregistrement” exclusivement à la fiscalité et en remplaçant le terme “enregistrement” dans le droit maritime public par le terme “immatriculation” (terme déjà utilisé actuellement pour les bateaux de navigation intérieure) a été rejetée

het begrip registratie van zeeschepen inmiddels is ingeburgerd, ook internationaal gangbaar en herkenbaar is (zie overigens artikel 91.1 van het VN Zeerechtverdrag) en omdat de benaming Belgisch Scheeps*register* verdere verbreiding verdient, ook in het raam van voorliggend wetboek.

De voorwaarde gesteld onder het 3°, welke werd voorgesteld door de Scheepshypotheekbewaarder, is een belangrijke versoepeling die beantwoordt aan de praktijk om ter zake anders, in het bijzonder Engelstalige standaardcontracten te hanteren, en die de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag beoogt te versterken. In dit verband weze herinnerd aan de doelstelling van het wetboek om het Engels te erkennen als internationale maritieme vaktaal.

De voorwaarde onder het 4° is een sedert lang vaststaand principe. Ook in andere landen geldt de fundamentele regel dat geen rechten op schepen openbaar worden gemaakt zolang het schip zelf niet het voorwerp is geweest van een registratie of teboekstelling.

Artikel 2.2.1.15

In akten verplichte vermeldingen

Deze bepaling is nieuw en werd uitgewerkt op basis van een suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder. De voorschriften zelf horen duidelijk thuis in een uitvoeringsbesluit.

Artikel 2.2.1.16

Notariële akten betreffende erfopvolging

Het nut van de invoering van notariële akten betreffend de overgang van rechten bij overlijden werd hierboven reeds aangestipt. De eventuele tegenstelbaarheid aan derden van deze akten zal later samen met dergelijke wijzigingen in het gemeen recht worden doorgevoerd.

Artikel 2.2.1.17

Overlegging van akten met het oog op inschrijving

Deze bepaling correspondeert met artikel 12 van de Zeewet.

après mûre réflexion, parce que l'expression "enregistrement des navires de mer" est devenue une expression consacrée, également utilisée internationalement de façon courante et reconnaissable (voir, par ailleurs, l'article 91.1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer) et parce que la dénomination *Registre* naval belge mérite d'être répandue, également dans le cadre du présent code.

La condition reprise au point 3°, qui a été proposée par le Conservateur des hypothèques maritimes, est un assouplissement important qui correspond à la pratique de se servir de contrats standard dans une autre langue, en particulier en anglais, et qui vise à renforcer le caractère attrayant du pavillon belge. À ce propos, il est rappelé que le code s'est fixé pour objectif de reconnaître l'anglais comme langue maritime internationale.

La condition reprise au point 4° est un principe établi depuis longtemps. La règle fondamentale selon laquelle aucun droit sur navire n'est publié aussi longtemps que le navire proprement dit n'a pas été enregistré ou immatriculé s'applique aussi dans d'autres pays.

Article 2.2.1.15

Mentions devant figurer obligatoirement dans les actes

Cette disposition est nouvelle et a été élaborée sur la base d'une suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes. Les prescriptions mêmes doivent clairement faire l'objet d'un arrêté d'exécution.

Article 2.2.1.16

Actes notariés relatifs aux successions

L'utilité de l'introduction d'actes notariés relatifs à la transmission de droits par décès a déjà été évoquée ci-dessus.

Article 2.2.1.17

Présentation des actes aux fins d'inscription

Cette disposition correspond à l'article 12 de la Loi Maritime.

De formulering van de eerste paragraaf werd enigszins vereenvoudigd.

In paragraaf 2 wordt een nieuwe regeling opgenomen voor het geval er maar één origineel is van de onderhandse akte. Hierbij is onder meer rekening gehouden met de regel dat een origineel normaal bij de Scheepshypotheekbewaarder bleef berusten en met de hypothese dat één partij bij een overeenkomst niet wil meewerken.

De bepaling in paragraaf 3 werd wat de authentieke akten betreft aangepast op voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder.

De bepaling van paragraaf 4 werd toegevoegd om de werkwijze van het Belgisch Scheepsregister te kunnen digitaliseren en de Belgische vlag aantrekkelijker te maken.

Artikel 15 van de Zeewet betreffende de inschrijving van door de kapitein tijdens de reis opgemaakte akten op vertoon van een telegram wordt, op verzoek van de Scheepshypotheekbewaarder, niet overgenomen. Zoals hieronder uiteengezet, komt het nog maar zelden voor dat de kapitein autonoom rechtshandelingen moet stellen in naam en voor rekening van de scheepseigenaar of reder. De bedoelde, niet overgenomen bepaling van de Zeewet wordt in de praktijk overigens nooit toegepast. De weglating belet niet dat desgevallend toch door een kapitein (of andere gezagvoerder) opgestelde akten voor inschrijving in aanmerking komen, overeenkomstig de normale regels.

Artikel 2.2.1.18

Ontvangstbewijzen en tijdstip van inschrijving

Deze bepaling neemt artikel 126 van de Hypotheekwet over, thans van toepassing ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet.

Artikel 2.2.1.19

Vermeldingen bij de inschrijving

Deze bepaling neemt artikel 13 van de Zeewet over. Onder het 2° werd het woord “aard” vervangen door “vorm”. Onder het 4° werd, in lijn met artikel 2.2.1.12, “overeenkomst” vervangen door “verrichting”. Deze aanpassingen werden voorgesteld door de Scheepshypotheekbewaarder en worden hier ten volle ondersteund.

La formulation du paragraphe 1er a été quelque peu simplifiée.

Le paragraphe 2 reprend une nouvelle réglementation pour le cas où il n’existe qu’un seul original de l’acte sous signature privé. Dans ce cadre, il a été tenu compte, entre autres, de la règle selon laquelle un Conservateur des hypothèques maritimes conservait normalement un exemplaire original de l’acte et de l’hypothèse où l’une des parties à la convention refuse de collaborer.

La disposition du paragraphe 3 relative aux actes authentiques a été adaptée sur proposition du Conservateur des hypothèques maritimes.

La disposition du paragraphe 4 a été ajoutée pour permettre la numérisation des méthodes de travail du Registre naval belge et pour rendre le pavillon belge plus attrayant.

L’article 15 de la Loi Maritime relatif à l’inscription d’actes faits par le capitaine en cours de voyage sur présentation d’un télégramme n’est, à la demande du Conservateur des hypothèques maritimes, plus repris. Comme exposé ci-dessous, il n’arrive que rarement que le capitaine doive poser, de façon autonome, des actes juridiques au nom et pour le compte du propriétaire de navire ou de l’armateur. La disposition de la Loi Maritime visée et non reprise n’est jamais appliquée dans la pratique. L’omission de cet article n’empêche pas que, le cas échéant, des actes établis par un capitaine (ou par un autre commandant) n’entrent en ligne de compte pour inscription conformément aux règles normales.

Article 2.2.1.18

Récépissés et date de l’inscription

Cette disposition reprend l’article 126 de la Loi hypothécaire, rendu applicable par l’article 45, alinéa 2, de la Loi Maritime.

Article 2.2.1.19

Mentions lors de l’inscription

Cette disposition reprend l’article 13 de la Loi Maritime. Au point 2°, le terme “nature” a été remplacé par “forme”. Au point 4°, conformément à l’article 2.2.1.12, le terme “convention” a été remplacé par “opération”. Ces adaptations ont été proposées par le Conservateur des hypothèques maritimes et sont pleinement soutenues.

Artikel 2.2.1.20

Teruggave van akten na inschrijving

Deze bepaling neemt artikel 14 van de Zeewet over, met een lichte, door de Scheepshypotheekbewaarder gesuggereerde wijziging omtrent de archivering van het ondertekend afschrift van de authentieke akte, en voorts met een afstemming op het reeds toegelichte artikel E.2.1.17, § 2.

Artikel 2.2.1.21

Overlegging van processtukken met het oog op inschrijving

Het eerste lid van deze bepaling neemt het eerste lid van artikel 16 van de Zeewet over, in een door de Scheepshypotheekbewaarder ontworpen, door de huidige praktijk geïnspireerde vereenvoudigde formulering.

In het tweede lid wordt, in lijn met het nieuwe artikel 2.2.1.17, de digitalisering van de overlegging in het vooruitzicht gesteld.

Artikel 2.2.1.22

Neerlegging van processtukken betreffende niet geregistreerde of teboekgestelde schepen

Deze bepaling neemt, in een licht aangepaste formulering, het derde lid van artikel 16 van de Zeewet over.

Artikel 2.2.1.23

Teruggave van processtukken na inschrijving

Deze bepaling neemt het tweede lid van artikel 16 van de Zeewet over.

Artikel 2.2.1.24

Onderlinge rang van op dezelfde dag aanboden titels

Deze bepaling neemt, in een aangepaste formulering, artikel 17 van de Zeewet over.

Article 2.2.1.20

Restitution des actes après l'inscription

Cette disposition reprend l'article 14 de la Loi Maritime, auquel une légère modification suggérée par le Conservateur des hypothèques maritimes concernant l'archivage de la copie signée de l'acte authentique a été apportée, outre une mise en concordance avec l'article 2.2.1.17, § 2, déjà commenté.

Article 2.2.1.21

Présentation des pièces de procédure aux fins d'inscription

L'alinéa 1er de cette disposition reprend l'alinéa 1er de l'article 16 de la Loi Maritime, dans une formulation simplifiée suggérée par le Conservateur des hypothèques maritimes et inspirée de la pratique actuelle.

L'alinéa 2 doit permettre la transmission des documents par voie électronique, conformément au nouvel article 2.2.1.17.

Article 2.2.1.22

Dépôt des pièces de procédure relatives aux navires non enregistrés et non immatriculés

Cette disposition reprend, sous une formulation légèrement adaptée, l'alinéa 3 de l'article 16 de la Loi Maritime.

Article 2.2.1.23

Restitution des pièces de procédure après inscription

Cette disposition reprend l'alinéa 2 de l'article 16 de la Loi Maritime.

Article 2.2.1.24

Rang de titres présentés le même jour

Cette disposition reprend, sous une formulation adaptée, l'article 17 de la Loi Maritime.

Artikel 2.2.1.25

Nietigheid van inschrijvingen

Deze bepaling neemt, in een lichte herformulering, artikel 18 van de Zeewet over.

Artikel 2.2.1.26

Aansprakelijkheid

Deze tekst berust op de oude artikelen 128 en 130 van de Hypotheekwet, die van toepassing waren ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet. Net zoals sinds de wijziging bij wet van 18 december 2015 het geval is voor de artikelen 128 en 130 van de Hypotheekwet, werd de persoonlijke aansprakelijkheid in hoofde van de scheepshypotheekbewaarder vervangen door de aansprakelijkheid van de Belgische Staat. De hypotheekbewaarders zijn immers ambtenaren van de Belgische Staat, en dit is eveneens het geval voor de medewerkers van het Belgisch Scheepsregister. De bepaling is enigszins herschreven om duidelijk te maken dat de Belgische Staat geen aansprakelijkheid draagt ingeval de problemen voortvloeien uit de gebrekkigheid van de aangeboden gegevens.

Artikel 2.2.1.27

Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers

Deze bepaling correspondeert met artikel 129 van de Hypotheekwet, thans van toepassing ingevolge artikel 45, tweede lid van de Zeewet.

HOOFDSTUK 2

Meting

De meting van schepen is geen regel van politie over het verkeer op de waterwegen, maar een technische bepaling voor zeeschepen die gebruikt wordt voor de registratie waarbij de kenmerken van een schip worden vastgesteld. De meting bepaalt niet of het schip in overeenstemming is met de technische voorschriften. Deze materie behoort nog exclusief tot de federale overheid wat zeeschepen betreft. Voor binnenschepen zijn de gewesten exclusief bevoegd sinds de zesde staatshervorming.

In deze titel zijn de bepalingen van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting verwerkt.

Article 2.2.1.25

Nullité des inscriptions

Cette disposition reprend, sous une forme légèrement adaptée, l'article 18 de la Loi Maritime.

Article 2.2.1.26

Responsabilité

Le texte est basé sur les anciens articles 128 et 130 de la Loi hypothécaire, rendus applicables par l'article 45, alinéa 2, de la Loi Maritime. Tout comme c'est le cas depuis la modification par la loi du 18 décembre 2015 pour les articles 128 et 130 de la Loi hypothécaire, la responsabilité personnelle dans le chef du Conservateur des hypothèques maritimes a été remplacée par la responsabilité de l'État belge. Les conservateurs hypothécaires sont en effet des fonctionnaires de l'État belge, et c'est également le cas des collaborateurs du Registre naval belge. La disposition a été légèrement reformulée afin d'indiquer clairement que l'État belge n'assume aucune responsabilité au cas où les problèmes découleraient de l'insuffisance des données proposées.

Article 2.2.1.27

Créanciers omis dans les certificats

Cette disposition correspond à l'article 129 de la Loi hypothécaire, rendu applicable par l'article 45, alinéa 2, de la Loi Maritime.

CHAPITRE 2

Jaugeage

Le jaugeage des navires n'est pas une règle de police relative au trafic sur les voies navigables, mais une disposition technique pour les navires de mer qui est utilisée pour l'enregistrement fixant les caractéristiques d'un navire. Le jaugeage ne détermine pas si le navire est conforme aux prescriptions techniques. Cette matière relève encore exclusivement de la compétence de l'autorité fédérale relative aux navires de mer. Depuis la sixième réforme de l'État, les régions sont exclusivement compétentes pour ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure.

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires.

De gebrekkige indeling van deze wet bood geen meerwaarde en is weggelaten. Mede door de herschikking van enkele artikels en de toevoeging aan alle artikels van eigen opschriften wordt de leesbaarheid daardoor niet geschaad, wel integendeel.

Artikel 8, § 2, d, evenals artikel 20, § 1, en 2 van de wet van 12 juni 1983 zijn niet overgenomen, aangezien het tijdelijke bepalingen betrof die slechts golden tot 18 juli 1994.

Artikel 17, § 2, van de wet van 12 juni 1983 werd niet overgenomen omdat de Koning over de daar vermelde bevoegdheid zal beschikken op basis van de algemene regeling opgenomen in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De bepaling van artikel 20, § 3, van de wet van 12 juni 1983 is behouden als een overgangsbepaling in de Invoeringswet. Zij geldt voor schepen die hetzij een lengte hebben van minder dan 24 meter, hetzij een lengte van 24 meter of meer hebben doch geen internationale reizen maken, en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond vóór 18 juli 1982. Die schepen zijn nu weliswaar meer dan 34 jaar oud, en degene die nu nog in de vaart zijn, worden zeldzaam, maar ze bestaan nog.

De artikelen 9, 13 en 14 van de wet van 12 juni 1983 werden verwerkt in boek 4 betreffende de handhaving.

Artikel 18 van de wet van 12 juni 1983 werd niet overgenomen, omdat deze bepaling van organieke aard eerder thuishoort in boek 8 betreffende de handhaving, waar aanverwante bepalingen zijn opgenomen die afkomstig zijn uit de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 2.2.2.1

Begrippen

Dit artikel bevat de definities die enkel van toepassing zijn voor dit hoofdstuk. In § 2 wordt verduidelijkt dat in al de verschillende wetten en besluiten waar er geen specificatie is bij de tonnage dit als de brutotonnage moet worden begrepen. Dit is gesteund op de internationale verdragen van de IMO die steeds het begrip brutotonnage hanteren als maatstaf voor het berekenen van de afmetingen en capaciteit van het zeeschip.

La répartition défaillante de cette loi n'offrait pas de plus-value et a été omise. Le fait de réordonner certains articles et d'ajouter des légendes propres à tous les articles n'a pas porté atteinte à la lisibilité, bien au contraire.

L'article 8, § 2, d, de même que l'article 20, §§ 1er et 2, de la loi du 12 juin 1983 n'ont pas été repris, étant donné qu'ils concernaient des dispositions temporaires qui n'étaient valables que jusqu'au 18 juillet 1994.

L'article 17, § 2, de la loi du 12 juin 1983 n'a pas été repris parce que le Roi disposera de la compétence qui y est mentionnée sur la base du régime général repris dans le livre 1er du Code belge de la Navigation.

La disposition de l'article 20, § 3, de la loi du 12 juin 1983 a été maintenue comme une disposition transitoire dans la Loi d'introduction. Elle s'applique aux navires soit qui ont une longueur de moins de 24 mètres, soit qui ont une longueur de 24 mètresou plus, mais qui n'effectuent pas de voyages internationaux, et dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade de construction similaire avant le 18 juillet 1982. Ces navires ont, il est vrai, plus de 34 ans, et ceux encore en navigation sont rares, mais existent encore.

Les articles 9, 13 et 14 de la loi du 12 juin 1983 ont été traités dans le livre 4 relatif à la mise en application.

L'article 18 de la loi du 12 juin 1983 n'a pas été repris, parce que cette disposition de nature organique appartient plutôt au livre 8 relatif à l'application, dont des dispositions connexes ont été reprises, tirant leur origine de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 2.2.2.1

Notions

Le présent article contient les définitions uniquement applicables pour le présent chapitre. Au § 2, il est précisé que dans toutes les lois et tous les arrêtés ne contenant aucune spécification, par tonnage il convient d'entendre le tonnage brut. Ceci est appuyé par les conventions internationales de l'OMI qui utilisent toujours la notion de tonnage brut comme critère pour le calcul des dimensions et de la capacité du navire de mer.

Artikel 2.2.2.2

Materiële toepassing

Enkel zeeschepen die commercieel worden gebruitk moeten worden gemeten overeenkomstig dit hoofdstuk. Dit is in overeenstemming met definitie van schip uit het TMC verdrag (het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen en de bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969). Paragraaf 2 laat evenwel een mogelijkheid aan de Koning om ook andere schepen volledig of gedeeltijk aan de toepassing van dit hoofdstuk te onderwerpen. Dit lijkt in de eerste plaats nog niet noodzakelijk maar kan evenwel later bijvoorbeeld nodig zijn voor onbemande vaart of de pleziervaart. Echter zal deze bepaling, gelet op de bevoegdheidsverdeling, geen betrekking kunnen hebben op binnenschepen.

Artikel 2.2.2.3

Verplichting om een meetbrief aan boord te hebben

Krachtens dit artikel, dat een overname is van artikel 2 uit de wet van 12 juli 2983, moet een Belgisch zeeschip een geldige meetbrief hebben. Er zijn 2 verschillende meetbrieven, namelijk de internationale meetbrief die gesteund is op het TMC verdrag (vaartuigen van meer dan 24 meter) en de nationale meetbrief voor vaartuigen van minder dan 24 meter of die geen internationale reizen maken. Deze nationale meetbrief werd reeds in 1983 ingevoerd om van deze schepen die commercieel gebruikt worden toch de afmetingen en de capaciteit te kennen. Deze gegevens worden immers ook gebruikt voor onder meer fiscale redenen.

Artikel 2.2.2.4

Uitreiking van meetbrieven

De Scheepvaartcontrole wordt aangeduid als bevoegde overheid voor het afleveren van de meetbrieven. Indien het vaartuig zich echter in het buitenland bevindt op het ogenblik dat het schip moet worden gemeten, bijvoorbeeld de scheepswerf, kan dit worden gedelegeerd aan een andere land dat lid is van het TMC verdrag. In dit laatste geval staat de scheepseigenaar volledig in voor de kosten die deze meting met zich meebrengt. Evenwel kunnen op die manier dure verplaatsingen naar het buitenland vermeden worden.

Article. 2.2.2.2

Application matérielle

Seuls les navires de mer qui sont utilisés à des fins commerciales doivent être jaugés conformément au présent chapitre. Ceci est conforme à la définition de navire dans la convention TMC (la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et les annexes, établis à Londres le 23 juin 1969). Le paragraphe 2 laisse toutefois la possibilité au Roi de soumettre également d'autres navires, en tout ou en partie, à l'application du présent chapitre. Cela ne s'avère pas encore nécessaire dans un premier temps mais cela peut par exemple être nécessaire ultérieurement pour la navigation sans équipage ou la navigation de plaisance. Cependant, cette disposition ne pourra pas concerner les bateaux de navigation intérieure vu la répartition des compétences.

Article 2.2.2.3

Obligation d'avoir un certificat de jeugeage à bord

En vertu de cet article, qui reprend l'article 2 de la loi du 12 juillet 1983, tout navire de mer belge doit avoir un certificat de jaugeage valable. Il existe 2 certificats de jaugeage différents, à savoir le certificat de jaugeage international qui repose sur la Convention TMC (navires de plus de 24 mètres) et le certificat de jaugeage national pour les navires de moins de 24 mètres ou qui ne font pas de voyages internationaux. Ce certificat de jaugeage national a déjà été introduit en 1983 afin de tout de même connaître les dimensions et la capacité de ces navires utilisés à des fins commerciales. En effet, ces données sont également utilisées pour des raisons notamment fiscales.

Article 2.2.2.4

Délivrance de certificats de jaugeage

Le Contrôle de la navigation est désigné comme autorité compétente pour la délivrance de certificats de jaugeage. Si le bâtiment de navigation se trouve toutefois à l'étranger au moment où le navire doit être jaugé, par exemple le chantier naval, le jaugeage peut être délégué à un autre pays membre de la Convention TMC. Dans ce dernier cas, le propriétaire du navire prend pleinement à charge les frais engendrés par ce jaugeage. Des déplacements onéreux à l'étranger peuvent ainsi être évités.

Artikel 2.2.2.5

Kennisgeving van wijzigingen

Dit artikel is een overname van aritkel 4 van de wet van 12 juni 1983 en behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 2.2.2.6

Einde van de geldigheid van de meetbrieven

Artikel 5 van de wet van 12 juni 1983 is de basis voor dit artikel en werd inhoudelijk niet gewijzigd. Krachtens dit artikel verliest de meetbrief zijn geldigheid indien het schip dermate verbouwd wordt dat de tonnage kan wijzigen. Dit is uiteraard logisch omdat talrijke andere regelgevingen, waaronder fiscale bepalingen gebasseerd zijn op de berekende tonnage. Wanneer het schip aldus verbouwd wordt met nieuwe afmetingen tot gevolg, is het voor de toepassing van deze regelgevingen noodzakelijk dat het tonnage opnieuw wordt berekend.

Ook wordt bepaald dat een Belgische meetbrief zijn geldigheid verliest indien het schip onder de vlag van een andere staat wordt gebracht. Evenwel kan deze andere staat nog maximaal drie maanden de geldigheid van de Belgische meetbrief erkennen. Op deze manier wordt vermeden dat een schip tijdelijk zonder geldige meetbrief zit wanneer er wordt uitgevlagt. Deze regel geldt niet in de gevallen wanneer het schip zijn recht om de Belgische vlag te voeren verliest door de inschrijving in het rompbevrachtingsregister van een ander land. De zakelijke rechten blijven immers op dat ogenblik beheerst door het Belgisch recht.

Artikel 2.2.2.7

Meetbrief van ingevlagde schepen

Naar analogie met de uitgevlagde schepen, blijft ook de meetbrief van een schip dat van een ander land invlagt in België voor maximaal drie maanden geldig. Ook hier is het niet nodig om een Belgische meetbrief af te geven indien het zeeschip enkel in het Belgisch rompbevrachtingsregister is ingeschreven.

Article 2.2.2.5

Notification des modifications

Le présent article reprend l'article 4 de la loi du 12 juin 1983 et ne nécessite pas d'autre commentaire.

Article 2.2.2.6

Fin de la validité des certificats de jaugeage

L'article 5 de la loi du 12 juin 1983 constitue la base du présent article et n'a pas été modifié sur le fond. Conformément au présent article, le certificat de jaugeage perd sa validité si le navire est tellement modifié que le tonnage peut changer. En effet, ceci est logique étant donné que de nombreuses autres réglementations, dont les dispositions fiscales, sont basées sur le tonnage calculé. Lorsque le navire est transformé, entraînant de nouvelles dimensions, il est nécessaire de recalculer le tonnage pour l'application de ces réglementations.

Il est également prévu qu'un certificat de jaugeage belge perd sa validité si le navire bat pavillon d'un autre État. Cet autre État peut néanmoins encore reconnaître la validité du certificat de jaugeage belge pendant maximum trois mois. De cette manière, il est évité qu'un navire se trouve temporairement sans certificat de jaugeage valable lorsqu'il est dépavillonné. Cette règle ne s'applique pas dans les cas où le navire perd son droit de battre pavillon belge en raison de son inscription dans le registre d'affrètement coque nue d'un autre pays. Le cas échéant, les droits réels demeurent régis par le droit belge.

Article 2.2.2.7

Certificat de jaugeage de navires sous pavillon

Par analogie aux navires dépavillonnés, le certificat de jaugeage d'un navire qui bat en Belgique sous le pavillon d'un autre pays reste valable pendant maximum trois mois. Dans ce cas-ci aussi, il n'est pas nécessaire de délivrer un certificat de jaugeage belge si le navire de mer est uniquement inscrit dans le registre belge d'affrètement coque nue.

Artikel 2.2.2.8

Uitreiking van een meetbrief op verzoek van een buitenlandse overheid

Dit artikel is de tegenhanger van artikel 2.2.2.4, tweede lid. Indien een zeeschip onder vreemde vlag zich in België bevindt, kan deze staat aan de Scheepvaartcontrole vragen om het zeeschip te meten. Deze regeling bestaat nu ook reeds, maar wordt in de praktijk evenwel zeer weinig toegepast.

Artikel 2.2.2.9

Vertoning van de meetbrief

Artikel 8 van de wet van 12 juni 1983 werd overgenomen in deze bepaling en legt de verplichting op aan schepen in Belgische wateren te vertonen aan de Belgische bevoegde overheden.

Artikel 2.2.2.10

Vaststelling van de tonnenmaat bij gebrek aan een meetbrief

Indien een zeeschip onder Belgische vlag of in Beglische wateren geen geldige meetbrief heeft, kan de Scheepvaartcontrole vorderen dat de tonnage voor dit schip wordt vastgesteld op kosten van de scheepseigenaar.

Artikel 2.2.2.11

Suez- en Panamameetbrieven

Deze meetbrieven gelden specifiek voor het Suezkanaal of het Panamakanaal. Beide hanteren een eigen systeem voor het berekenen van de tonnage, namelijk Suez Canal Net Tonnage (SCNT) en de Panama Canal Universal Measurement System (PC/UMS).

Artikel 2.2.2.12

Verzoek om een corrigerende meting

De aanvrager kan de berekening door de dienst Scheepvaartcontrole betwisten. In dit geval wordt een nieuwe inspecteur aangeduid die een hermeting zal uitvoeren om de correcte tonnage te bepalen.

Article 2.2.2.8

Délivrance d'un certificat de jaugeage à la demande d'une autorité étrangère

Le présent article est le pendant de l'article 2.2.2.4, deuxième alinéa. Si un navire de mer battant pavillon étranger se trouve en Belgique, cet État peut demander au Contrôle de la navigation de jauger le navire. Cette réglementation existe déjà aujourd'hui mais est toutefois très peu appliquée dans la pratique.

Article 2.2.2.9

Exhibition du certificat de jaugeage

L'article 8 de la loi du 12 juin 1983 a été repris dans la présente disposition et impose l'obligation aux navires naviguant dans les eaux belges d'exhiber le certificat de jaugeage aux autorités compétentes belges.

Article 2.2.2.10

Détermination des jauges à défaut d'un certificat de jaugeage

Si un navire de mer battant pavillon belge ou naviguant dans les eaux belges n'a pas de certificat de jaugeage valable, le Contrôle de la navigation peut demander que le tonnage relatif à ce navire soit fixé aux frais du propriétaire du navire.

Article 2.2.2.11

Certificats de jaugeage Suez et Panama

Ces certificats de jaugeage s'appliquent spécifiquement au canal de Suez ou au canal de Panama. Les deux utilisent un système propre pour le calcul du tonnage, à savoir le Suez Canal Net Tonnage (SCNT) et le Panama Canal Universal Measurement System (PC/UMS).

Article 2.2.2.12

Demande de jaugeage correctif

Le demandeur peut contester le calcul effectué par le service du Contrôle de la navigation. Le cas échéant, un nouvel inspecteur est désigné afin d'effectuer un nouveau jaugeage et déterminer le tonnage correct.

Artikel 2.2.2.13

Retributies

Deze bepaling geeft, zoals in de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, een rechtsgrond aan de uitvoerende macht om een retributie in te stellen om de kosten voor het afleveren van een meetbrief te dekken.

Artikel 2.2.2.14

Uitvoeringsbesluiten

De wet van 12 juli 1983 werd uitgevoerd door het koninklijk besluit van 7 mei 1984 ter uitvoering van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting. Dit artikel bevat dezelfde delegaties als in de wet van 12 juli 1983.

HOOFDSTUK 3

Veiligheid

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

De bepalingen van dit hoofdstuk behoren tot de federale bevoedheid aangezien zij zeeschepen betreffen. De diensten vlaggenstaatcontrole en havenstaatcontrole van het DG Scheepvaart kijken toe op de naleving van deze bepalingen. Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de technische voorschriften voor binnenschepen met inbegrip van estuaire schepen. Dit hoofdstuk is dus niet van toepassing op deze estuaire schepen.

De bepalingen over de veiligheid van binnenschepen, waarvan de regeling voortaan tot de gewestmateries behoort, werden niet overgenomen. Artikel 17*quater* van de wet van 5 juni 1972 werd wel gedeeltelijk overgenomen, maar is verplaatst naar boek 3 van het wetboek. De Federale Staat heeft aldus na aanname van het scheepvaartwetboek en de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart geen bevoegdheden meer in de wet van 5 juni 1972.

De bepalingen van de artikelen 11 tot 17 en 18 tot 28 van de wet van 5 juni 1972 werden verwerkt in het boek 8 betreffende de handhaving.

Article 2.2.2.13

Rétributions

Comme dans la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, la présente disposition donne une base juridique au pouvoir exécutif en vue d'introduire une rétribution visant à couvrir les frais de délivrance d'un certificat de jaugeage.

Article 2.2.2.14

Arrêtés d'exécution

La loi du 12 juillet 1983 a été exécutée par l'arrêté royal du 7 mai 1984 d'exécution de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires. Le présent article prévoit les mêmes délégations que dans la loi du 12 juillet 1983.

CHAPITRE 3

Sécurité

Ont été traitées dans le présent chapitre les dispositions de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Les dispositions visées dans le présent chapitre relèvent de la compétence fédérale étant donné qu'elles concernent les navires de mer. Les services de contrôle de l'État du pavillon et de contrôle de l'État du port de la DG Navigation veillent au respect des présentes dispositions. Depuis la sixième réforme de l'État, les régions sont compétentes pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, y compris les navires estuaires. Le présent chapitre ne s'applique donc pas aux navires estuaires.

Les dispositions relatives à la sécurité des bateaux de navigation intérieure, dont les règles relèvent dorénavant des matières régionales, n'ont par conséquent pas été reprises. L'article 17*quater* de la loi du 5 juin 1972 a bel et bien été repris en partie, mais a été déplacé au livre 3 du code. L'État fédéral n'a donc plus de compétences dans la loi du 5 juin 1972 depuis l'adoption du Code de la navigation et de la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance.

Les dispositions des articles 11 à 17 et 18 à 28 de la loi du 5 juin 1972 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

Artikel 15 van de wet van 5 juni 1972, betreffende het viseren van een monsterrol, werd niet overgenomen, aangezien die formaliteit reeds in 2007 werd afgeschaft.

Artikel 31 van de wet van 5 juni 1972 werd niet overgenomen, omdat deze bepaling van organieke aard eerder thuishoort in boek 8, waar aanverwante bepalingen zijn overgenomen die afkomstig zijn uit de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Een aantal bepalingen van de wet van 5 juni 1972 betreffende het optreden van de Belgische consuls in het buitenland werden verwijderd. Ingevolge de beschikbaarheid van communicatiemiddelen kan de Scheepvaartcontrole zelf het nodige doen. Het optreden van de consuls was overigens in onbruik geraakt.

Afdeling 1

Algemene Bepalingen

Artikel 2.2.3.1

Begrippen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.2.3.2

Materiële toepassing

Zoals hoger reeds gesteld zijn deze bepalingen enkel van toepassing op zeeschepen. Bovendien wordt conform de internationale regelgeving de toepassing van deze verplichtingen beperkt tot vaartuigen die ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik. Pleziervaartuigen vallen dus niet onder deze toepassing en worden geregeld door de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart.

Artikel 2.2.3.3

Andere regelgeving

Artikel 2.2.3.3 verduidelijkt, om alle verwarring te vermijden, dat deze titel geen afbreuk doet aan de bepalingen van de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te

L'article 15 de la loi du 5 juin 1972, relatif à la visée d'un rôle d'équipage, n'a pas été repris, étant donné que cette formalité a déjà été supprimée en 2007.

L'article 31 de la loi du 5 juin 1972 n'a pas été repris, parce que cette disposition de nature organique appartient plutôt au livre 8, dont des dispositions connexes ont été reprises qui tirent leur origine de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Plusieurs dispositions de la loi du 5 juin 1972 concernant l'intervention des consuls belges à l'étranger ont été supprimées. À la suite de la disponibilité des moyens de communication, le Contrôle de la navigation peut lui-même faire le nécessaire. L'intervention des consuls est d'ailleurs tombée en désuétude.

Section 1re

Dispositions générales

Article 2.2.3.1

Notions

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.2.3.2

Application matérielle

Comme déjà indiqué préalablement, les présentes dispositions s'appliquent uniquement aux navires de mer. Conformément à la réglementation internationale, l'application de ces obligations est en outre limitée aux navires qui sont utilisés ou destinés pour une utilisation commerciale ou professionnelle. Les navires de plaisance ne tombent donc pas sous ce champ d'application et sont régis par la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance.

Article 2.2.3.3

Autre réglementationé

Pour éviter toute confusion, l'article 2.2.3.3 précise que ce titre ne porte pas atteinte aux dispositions de la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, avec Annexes, faite à Genève le 2 décembre 1972. Les

Genève op 2 december 1972. De bepalingen van het verdrag dat door die wet werd goedgekeurd, en de uitvoeringsbepalingen opgenomen in die wet en zijn uitvoeringsbesluiten, hebben niet specifiek betrekking op de scheepvaart, maar op containers voor alle internationale vervoersmodi, met uitzondering van speciaal voor luchtvervoer ontworpen containers. Om die reden werd de wet van 20 augustus 1981 niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen. Het verwijzende artikel bevordert echter de kenbaarheid en de vindbaarheid van de regelgeving.

Artikel 2.2.3.4

Behandeling van schepen van niet-Verdragstaten

De regeling betreffende de behandeling van schepen van niet-verdragsstaten (artikel 2.2.3.4; vergelijk artikel 29 van de wet van 5 juni 1972) is gebaseerd op de formulering in het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole (artikel 3, § 3).

Artikel 2.2.3.5

Retributies

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Afdeling 2

Zeeschepen

Onderafdeling 1

Veiligheidseisen

Artikel 2.2.3.6

Algemene veiligheids- en certificaatplicht

In paragraaf 1 wordt de basisregel vastgelegd dat een zeeschip dat in Belgische wateren vaart of gerechtigd is de Belgische vlag te voeren steeds in staat van veiligheid moet zijn.

Artikel. 2.2.3.7

Bijzondere regeling voor bepaalde kustvaarders

Deze bepaling is niet van toepassing op estuaire schepen, maar enkel op zeeschepen die bijvoorbeeld

dispositions de la convention approuvée par cette loi et les dispositions d'exécution reprises dans cette loi et ses arrêtés d'exécution n'ont pas spécifiquement trait à la navigation, mais à des conteneurs pour tous les modes de transport internationaux, à l'exception de conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien. Pour cette raison, la loi du 20 août 1981 n'a pas été reprise dans le Code belge de la Navigation. L'article de référence favorise cependant l'accessibilité et la trouvabilité de la réglementation.

Article 2.2.3.4

Traitement des navires d'États non contractants

Les règles relatives au traitement de navires d'États non-parties à la convention (article 2.2.3.4; cf. article 29 de la loi du 5 juin 1972) sont basées sur la formulation dans l'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port (article 3, § 3).

Article 2.2.3.5

Redevances

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Section 2

Navires de mer

Sous-section 1re

Exigences de sécurité

Article 2.2.3.6

Obligation générale en matière de sécurité et de certificat

Le paragraphe 1er établit la règle de base qu'un navire de mer naviguant dans les eaux belges ou habilité à battre pavillon belge doit toujours être en état de sécurité.

Article 2.2.3.7

Régime spécial pour certains navires côtiers

Cette disposition ne s'applique pas aux navires estuaires mais uniquement aux navires de mer qui

enkel tussen de haven van Oostende en Zeebrugge varen.

Artikel 2.2.3.8

Bijzondere regeling voor bijzondere reizen

Krachtens deze bepaling kan een toelating tot afvaart worden aangevraagd voor een eenmalige reis of gedurende een bepaalde periode. Deze uitzonderingen worden vaak gegeven voor proefvaarten of voor een reis waarbij afgeweken moet worden van de verplichtingen opgelegd in uitvoering van artikel 2.2.3.9, 1°, f, door bijvoorbeeld de ziekte van een bemanningslid.

Artikel 2.2.3.9

Uitvoeringsbesluiten

De opsomming in artikel 4, 1°, van de wet van 5 juni 1972, betreffende de aard van de veiligheidsvoorschriften die kunnen worden opgelegd, is qua terminologie enigszins gemoderniseerd om beter aan te sluiten bij de hedendaagse scheepvaart. De bedoelde bepalingen in de wet van 5 juni 1972 waren grotendeels ongewijzigd overgenomen uit de wet van 20 augustus 1920 op de veiligheid der schepen. In het licht van voortschrijdende technologische innovaties is voortaan bijvoorbeeld sprake van voortstuwingsmachines in het algemeen (artikel 2.2.3.9, 1°, e)). Het aantal bemanningsleden en de samenstelling van de bemanning blijven wel behouden als kenmerken die het schip moet vertonen om in staat van veiligheid te zijn (artikel 2.2.3.9, 1°, f)). De wettekst biedt ook een basis voor de invoering van afwijkingen voor onbemande schepen (artikel 2.2.3.9, 6°).

Onderafdeling 2

Certificaten

Artikel 2.2.3.10

Certificaat van deugdelijkheid

Dit certificaat bevestigt dat het zeeschip, op het ogenblik van zijn schouwing voldoet aan alle wettelijke en reglementaire vereisten en dat het in staat van veiligheid is. Het certificaat van deugdelijkheid impliceert aldus een weerlegbaar vermoeden van deze staat van veiligheid. Deze bepaling vindt momenteel uitvoering

naviguent par exemple uniquement entre le port d'Ostende et de Zeebruges.

Artikel 2.2.3.8

Régime spécial pour les voyages spéciaux

En vertu de cette disposition, une autorisation de départ peut être demandée pour un seul voyage ou pour une période déterminée. Ces exceptions sont souvent accordées pour des essais de navigation ou pour un voyage pour lequel il doit être dérogé aux obligations imposées en exécution de l'article 2.2.3.9, 1°, f, en raison par exemple de la maladie d'un membre d'équipage.

Article 2.2.3.9

Arrêtés d'exécution

L'énumération à l'article 4, 1°, de la loi du 5 juin 1972, concernant la nature des prescriptions en matière de sécurité qui peuvent être imposées, a été quelque peu modernisée sur le plan terminologique pour mieux correspondre à la navigation contemporaine. Les dispositions visées dans la loi du 5 juin 1972 ont été en grande partie reprises de manière inchangée de la loi du 20 août 1920 sur la sécurité des navires. À la lumière des innovations technologiques, il est dorénavant question par ex. de machines de propulsion en général (article 2.2.3.9, 1°, e)). Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage restent conservés comme des caractéristiques que le navire doit présenter pour être en état de sécurité (article 2.2.3.9, 1°, f)). Le texte de loi offre également une base pour l'instauration de dérogations pour les navires sans équipage (article 2.2.3.9, 6°).

Sous-section 2

Certificats

Article 2.2.3.10

Certificat de navigabilité

Ce certificat confirme que le navire de mer répond, au moment de sa visite, à toutes les exigences légales et réglementaires, et qu'il est en état de sécurité. Le Certificat de navigabilité implique donc une présomption réfragable de cet état de sécurité. Cette disposition est actuellement appliquée dans l'arrêté royal

in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

Artikel 2.2.3.11

Voorlopig certificaat van deugdelijkheid

Een voorlopig certificaat van deugdelijkeheid kan uitgegeven worden zonder dat de Scheepvaartcontrole aan boord is kunnen gaan. Een erkende organisatie moet hiervoor een gunstig verslag opstellen. Het voorlopig certificaat van deugdelijkheid impliceert dan ook dat de Scheepvaartcontrole op dat ogenblik niet zelf heeft kunnen vaststellen dat het schip aan alle wettelijke vereisten voldoet. Om evenwel geen ecnomische nadeel te veroorzaken en dat een zeeschip stil moet blijven liggen, werd het voorlopig certificaat van deugedelijkheid ingevoerd.

Artikel 2.2.3.12

Belgische schepen die nooit of uitzonderlijk een Belgische haven aanlopen

De Scheepvaartcontrole kan Belgische schepen in het buitenland schouwen met het oog op de uitreiking van een certificaat van deugdelijkheid. De kosten hierovor worden vergoed door de persoon die het certificaat aanvraagt. Tevens kan om economisch nadeel te vermijden ook in deze gevallen een voorlopig certificaat van deugedelijkheid worden afgegeven.

Artikel 2.2.3.13

Gevolgen van schadegevallen en veranderingen

Onder artikel 2.2.3.10 werd toegelicht dat het certificaat van deugdelijkheid bevestigd dat het zeeschip op het ogenblik van de schouwing voldoet aan de voorschriften en in staat van veiligheid kan worden beschouwd. Echter na een aanvaring of een substantiele verandering kan het weerlegbaar vermoeden dat het certificaat van deugdelijkheid creëert niet overeind blijven. Het is dus noodzakelijk om een nieuwe schouwing te ondergaan om dit te kunnen bevestigen. Het certificaat van deugdelijkeheid wordt om die redenen dan ook van rechtswege geschorst.

du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

Article 2.2.3.11

Certificat provisoire de navigabilité

Un certificat provisoire de navigabilité peut être délivré sans que le Contrôle de la navigation n'ait pu monter à bord. Une organisation agréée doit établir un rapport favorable à cet effet. Le certificat provisoire de navigabilité implique dès lors que le Contrôle de la navigation n'ait pu constater par lui-même à ce moment-là si le navire répondait à toutes les exigences légales. Le certificat provisoire de navigabilité a été introduit afin de ne pas causer de préjudice économique et d'éviter qu'un navire de mer reste immobilisé.

Article 2.2.3.12

Navires de mer belges ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge

Le Contrôle de la navigation peut inspecter des navires belges à l'étranger en vue de délivrer un certificat de navigabilité. Les frais y afférents sont remboursés par la personne qui demande le certificat. Dans ces cas-là, un certificat provisoire de navigabilité peut également être délivré afin d'éviter un préjudice économique.

Article 2.2.3.13

Conséquences d'avaries et de modifications

Il a été exposé à l'article 2.2.3.10 que le certificat de navigabilité confirme que le navire de mer répond aux prescriptions et qu'il peut être considéré en état de sécurité au moment de la visite. La présomption réfragable créée par le certificat de navigabilité ne peut toutefois pas être maintenue après un abordage ou un changement considérable. Il est donc indispensable d'effectuer une nouvelle inspection afin de pouvoir le confirmer. Pour ces raisons, le certificat de navigabilité est dès lors suspendu de plein droit.

Artikel 2.2.3.14

Uitvoeringsbesluiten

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.2.3.15

Deskundigen en classificatie

Overeenkomstig Verordening nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties kunnen private ondernemingen gemachtigd worden om opdrachten in naam van de Sscheepvaartcontrole uit te oefenen.

TITEL 4

Zaakstatuut

Artikel 2.2.4.1

Internationale toepassing

De ontworpen bepaling voert omtrent het zakenrechtelijk statuut van zeeschepen een duidelijke IPR-verwijzingsregel in. In de Zeewet komt dergelijke regel niet voor. De desbetreffende bepaling die momenteel is opgenomen in artikel 89 van het WIPR schenkt, om hieronder uiteengezette redenen, geen bevrediging, en wordt wat schepen betreft opgeheven via een bepaling in de Invoeringswet. De ontworpen bepaling komt in de plaats en past in de algemene doelstelling om de IPR-regels betreffende het scheepvaartrecht zoveel mogelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren. Het opschrift “Internationale toepassing”, dat doorheen het wetboek wordt gebruikt als algemeen referentiepunt, duidt in dit geval meer precies op “Toepasselijk recht”.

Inhoudelijk is de regeling gedeeltelijk geïnspireerd door de Duitse en de Nederlandse wetgeving.

In de ontworpen paragraaf 1 is een cascadesysteem van aanknopingen opgenomen.

In paragraaf 1, 1°, wordt vooreerst uitdrukkelijk bepaald dat in geval van rompbevrachtingsregistratie de wet van het register van oorsprong blijft gelden. Deze regel berust op ruime internationale eensgezindheid. Hij werd onder meer vooropgesteld door de ICC, en wordt

Article 2.2.3.14

Arrêtés d’exécution

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 2.2.3.15

Experts et classification

Conformément au Règlement n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l’inspection et la visite des navires, les entreprises privées sont habilités à exécuter des tâches au nom du Contrôle de la navigation.

TITRE 4

Statut réel

Article 2.2.4.1

Application internationale

La disposition en projet introduit une règle claire de renvoi de droit international privé concernant le statut de droit réel des navires de mer. Une telle règle n’existe pas dans la Loi Maritime. La disposition correspondante actuellement reprise à l’article 89 du Code belge de droit international privé n’est pas satisfaisante pour les raisons exposées ci-dessous et est abrogée en ce qui concerne les navires, par le biais d’une disposition dans la Loi d’introduction. La disposition en projet y est substituée, ce qui cadre dans l’objectif général d’intégrer les règles de droit international privé en matière de droit de la navigation dans la mesure du possible dans le Code belge de la Navigation. L’intitulé “Application internationale”, employé tout au long du Code comme point de référence général, vise en l’espèce plus précisément le “Droit applicable”.

Le contenu des règles s’inspire en partie des législations allemande et néerlandaise.

Le paragraphe 1er en projet contient un système en cascade de points de renvoi.

Le paragraphe 1er, 1°, stipule tout d’abord et expressément qu’en cas d’inscription dans un registre d’affrètement coque nue la loi du registre d’origine reste applicable. Cette règle fait l’objet d’un large consensus au niveau international. Elle a été suggérée notamment

evident gerechtvaardigd doordat de eigenaar van het schip in een nauwere relatie staat tot het zakenrechtelijk statuut en zakenrechtelijke betwistingen dan de rompbevrachter. Hij vond ook duidelijk steun tijdens de eerste publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

In paragraaf 1, 2°, wordt, in feite als hoofdbeginsel, verwezen naar de *lex registrationis*. Deze regel, die wordt overgenomen uit het WIPR, strookt niet alleen met de Duitse en Nederlandse wetgeving, maar is internationaal algemeen verbreid. Reeds tijdens de eerste internationale zeerechtcongressen te Antwerpen en Brussel in 1885 respectievelijk 1888 werd de regel gepropageerd.

De reden waarom vrijwel alle landen teruggrijpen naar de *lex registrationis* is uiteraard dat deze regel alle belanghebbenden maximale stabiliteit en dus rechtszekerheid biedt, omdat het toepasselijke recht niet wijzigt met het zich verplaatsen van het schip. Bovendien is het logisch dat kwesties zoals de eigendom van een schip worden geregeld door het recht dat de eigenaar zelf door de keuze voor registratie van het schip in een bepaalde vlagstaat zelf heeft gekozen.

Onder de landen die de verwijzingsregel ondertussen hebben opgenomen in een wetsbepaling zijn onder meer Italië, Kroatië en China te vermelden.

De wettekst vermeldt zowel de term registratie als de term teboekstelling. De reden is dat de terminologie internationaal uiteenloopt. In België is teboekstelling het voor binnenschepen bestaande equivalent van de registratie waarvan de zeeschepen het voorwerp zijn. In Nederland worden de termen registratie en teboekstelling blijkbaar door elkaar gebruikt met betrekking tot zowel de publiekrechtelijke registratie als de privaatrechtelijke inschrijving van zakelijke rechten op zee- en binnenschepen. De hier toegelichte wettekst beoogt te verwijzen naar het recht van de staat waar de publiekrechtelijke registratie of teboekstelling geschiedde, hoe die ook in het nationaal recht wordt aangeduid.

In paragraaf 1, 3°, wordt een regel vastgesteld voor niet geregistreerde en niet teboekstaande schepen. Het aanknopingspunt is hier de thuishaven van het schip. Dit begrip moet ruim worden opgevat: het kan gaan om een officiële, verplicht bepaalde thuishaven maar, bij gebrek aan dergelijke wettelijk bepaalde thuishaven, ook om een feitelijk door de eigenaar of exploitant op of in verband met zijn vaartuig gebezigde thuishaven of ligplaats zonder specifieke juridische betekenis. De

par l'ICC, et la justification évidente en est que le propriétaire du navire est plus étroitement lié au statut réel et aux litiges portant sur les droits réels du navire que l'affréteur coque nue. Elle a également trouvé clairement du soutien lors de la première consultation publique sur l'Ébauche du Code belge de la Navigation.

Le paragraphe 1er, 2°, renvoie à titre de principe fondamental à la *lex registrationis*. Cette règle, reprise du Code de droit international privé, correspond non seulement aux législations allemande et néerlandaise, mais il s'agit aussi d'une règle internationalement répandue. Les premiers congrès internationaux de droit maritime tenus à Anvers en 1885 et à Bruxelles en 1888 propageaient déjà la règle.

La raison pour laquelle presque tous les pays reprennent la *lex registrationis* tient bien entendu au fait que cette règle assure à tous les intéressés une stabilité maximale et donc une sécurité juridique, parce que le droit applicable ne change pas au gré des déplacements du navire. En outre, il est logique que des questions telle que celle de la propriété d'un navire soient réglées par le droit que le propriétaire a lui-même choisi en optant pour l'enregistrement du navire dans un état de pavillon bien déterminé.

Parmi les pays qui ont incorporé cette règle de renvoi dans une disposition légale, citons notamment l'Italie, la Croatie et la Chine.

Le texte de loi utilise les deux termes "enregistrement" et "immatriculation". En effet, la terminologie internationale n'est pas uniforme. En Belgique, "l'immatriculation" est pour les bateaux de navigation intérieure l'équivalent de ce qu'est "l'enregistrement" pour les navires de mer. Aux Pays-Bas, les termes "registratie" ("enregistrement") et "teboekstelling" ("immatriculation") semblent être employés de manière interchangeable, et ce pour indiquer tant l'enregistrement de droit public que l'inscription de droits réels sur navires de mer et bateaux de navigation intérieure, laquelle relève du droit privé Le texte de loi commenté ici vise à renvoyer au droit de l'État où a été effectué l'enregistrement ou l'immatriculation de droit public, quelle que soit la formulation dans le droit national.

Le paragraphe 1er, 3°, fixe une règle pour les navires non enregistrés et non immatriculés. Le point de repère est ici le port d'attache du navire. Cette notion a un sens large: il peut s'agir d'un port d'attache officiel obligatoire, mais également, à défaut d'un tel port d'attache défini par la loi, d'un port d'attache de fait ou d'un emplacement sans connotation spécifique juridique que le propriétaire ou l'exploitant emploie sur son bâtiment ou à propos de son bâtiment. La raison pour laquelle

reden waarom het begrip breed wordt opgevat is dat de nationale wetgevingen ter zake aanzienlijke verschillen kunnen vertonen.

Als nog meer ondergeschikte oplossing verwijst paragraaf 1, 4°, naar het recht van de staat waar het schip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de staat waar het schip zich ten tijde van het ontstaan van het betrokken recht bevond. De eerstbedoelde regel is een preciezere formulering van het in de Duitse wetgeving gehuldigde principe. De tweede regel grijpt terug naar het gemeenrechtelijk IPR met betrekking tot roerende zaken, dat verwijst naar de *lex rei sitae*.

In paragraaf 2 wordt een specifieke regel ingevoerd voor schepen in aanbouw of in verbouwing. Ingeval een schip in aanbouw is geregistreerd of teboekgesteld, geldt de *lex registrationis*. Bij ontstentenis van registratie of teboekstelling wordt teruggegrepen naar het recht van de staat waar het schip wordt gebouwd. Indien bouwwerkzaamheden tegelijkertijd plaatsvinden in verschillende landen, heeft – bij gebreke van registratie of teboekstelling – het recht van de plaats van kiellegging de voorrang. Ingeval het schip in aanbouw van het ene land naar het andere wordt verplaatst, en de *lex registrationis* geen oplossing biedt, verandert ook het toepasselijke recht.

De in de paragrafen 3 en § 4, opgenomen regels zijn min of meer geïnspireerd door de algemene regeling van het WIPR en/of de besproken Nederlandse wetgeving.

De formulering van paragraaf 3 is inzonderheid. geinspireerd door artikel 87, § 1, WIPR. Het uitgangspunt dient te zijn dat rechtsgeldig tot stand gekomen rechten op een schip blijven bestaan bij verandering van registratie of teboekstelling.

In paragraaf 4 wordt gespecificeerd welke kwesties door het aangewezen recht worden beheerst. De formulering berust op een combinatie van de corresponderende Nederlandse wetgeving en de algemene regeling van artikel 94 van het WIPR. De opgegeven lijst van aangelegenheden is exemplatief. De openbaarmaking van rechten wordt uitdrukkelijk vermeld in navolging van onder meer de Italiaanse wetgeving.

In het algemeen weze opgemerkt dat het besproken artikel alleen het zakenrechtelijk statuut van het schip bepaalt, en bijvoorbeeld geen afbreuk doet aan het IPR betreffende de verbintenissen en overeenkomsten waardoor rechten op schepen in het leven worden geroepen, worden gewijzigd of teniet worden gedaan (bijvoorbeeld bouw- en koopovereenkomsten).

la notion doit être interprétée largement tient au fait que les législations nationales sont très divergentes en la matière.

À titre de solution encore plus subordonnée, le paragraphe 1er, 4°, renvoie au droit de l'État où le navire est habituellement utilisé ou, si cet État ne peut être déterminé, au droit de l'État où le navire se trouvait au moment de la naissance du droit concerné. La règle premièrement visée est une formulation plus précise du principe auquel adhère la législation allemande. La deuxième règle reprend le droit international privé de droit commun relatif aux meubles, lequel renvoie à la *lex rei sitae*.

Le paragraphe 2 introduit une règle spécifique pour des navires en construction ou en transformation. Si un navire en construction a été enregistré ou immatriculé, la *lex registrationis* est d'application. À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, il est recouru au droit de l'État où le navire est construit. Si les travaux de construction ont lieu dans différents pays, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit du lieu où est posée la quille prime. Au cas où le navire en construction est déplacé d'un pays à l'autre, et si la *lex registrationis* n'offre pas de solution, le droit applicable change également.

Les règles reprises aux paragraphes 3 et 4 s'inspirent plus ou moins de la réglementation générale du Code de droit international privé et/ou de la législation néerlandaise abordée.

La formulation du paragraphe 3 s'inspire en particulier de l'article 87, § 1er, du Code droit international privé. On part du principe que les droits créés valablement sur un navire perdurent en cas de changement d'enregistrement ou d'immatriculation.

Le paragraphe 4 précise les questions qui sont régies par le droit indiqué. La formulation est basée sur une combinaison de la législation néerlandaise correspondante et des règles générales de l'article 94 du Code de droit international privé. La liste des questions est reprise à titre d'exemple. La publication des droits est expressément mentionnée à l'instar de la législation italienne notamment.

Il faut observer, en général, que l'article abordé ne détermine que le statut de droit réel du navire et qu'il ne porte p. ex. pas atteinte au droit international privé relatif aux obligations et contrats qui créent des droits sur les navires, qui modifient ces droits ou par lesquels ces droits sont éteints (p. ex. des contrats de construction et de vente).

De ontworpen bepaling regelt evenmin welk recht toepasselijk is op scheepszekerheidsrechten zoals een scheepsretentierecht, een scheepsvoorrecht en een scheepshypotheek. Deze kwestie wordt geregeld in artikel 2.2.5.1, dat deel uitmaakt van de hieronder toegelichte titel over scheepszekerheidsrechten.

Er is geen aanleiding gebleken om bepaalde in deze titel opgenomen regelen buiten toepassing te verklaren , ten aanzien van overheidsschepen of bepaalde subcategorieën daarvan. In dit verband weze herinnerd aan (1) de thans reeds geldende toepasselijkheid van titel I van de Zeewet op "de zeeschepen die niet of niet gewoonlijk gebruikt worden voor winstgevende verrichtingen" (artikel 1, § 3, Scheepsregistratiewet) en (2) de algemene doelstelling om het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal op overheidsschepen van toepassing te verklaren. In de mate dat de ontworpen bepalingen verwijzen naar publiekrechtelijke regelen, zal wel rekening moeten worden gehouden met het eigen toepassingsgebied van die laatste, waar bepaalde overheidsschepen buiten kunnen vallen.

Artikel 2.2.4.2

Andere regelgeving

Artikel 531 B.W., dat beoogt het roerend karakter te bevestigen van eerder stationair gebezigde vaartuigen, kan, in lijn met de algemene optie om de verhouding tussen het Belgisch Scheepvaartwetboek en overige wetgeving te verduidelijken, en in het licht van het hieronder toegelichte artikel 2.2.4.4, ten aanzien van. alle schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek buiten toepassing worden verklaard. Een opheffing is echter niet aan de orde, daar voormeld artikel ook op andere zaken dan schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is. Verder wordt geen wijziging gebracht aan de mogelijkheid dat buiten openbare wateren – bijvoorbeeld op een private vijver of gracht – gebruikte veren of roeiboten een onroerend karakter krijgen.

Om deze reden wordt in artikel 531 B.W. een kruisverwijzing naar het Belgisch Scheepvaartwetboek aangebracht.

Via de wijzigingsbepalingen worden de woorden schip en boot uit artikel 89 WIPR geschrapt. Uit de ontworpen bepaling volgt dat artikel 94 WIPR evenmin van toepassing is, maar het is onnodig dat in de wettekst te bevestigen. Artikel 94 WIPR betreft immers

La disposition en projet ne prescrit pas non plus le droit qui s'applique aux sûretés sur navires, comme un droit de rétention sur navire, un privilège sur navire et une hypothèque sur navire. Cette question est réglée à l'article 2.2.5.1, qui fait partie du titre ci-dessous traitant des droits de sûreté sur navires.

Il n'a pas été jugé indiqué de déclarer certaines règles reprises dans ce titre non applicables aux navires publics ou à certaines sous-catégories de ces navires. À ce propos, il est rappelé (1) que le titre 1er de la Loi Maritime est déjà applicable "aux navires qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement utilisés pour des opérations lucratives" (article 1er, § 3, de la Loi relative à l'enregistrement des navires) et (2) que l'objectif général consiste à déclarer le Code belge de la Navigation applicable au maximum aux navires publics. Dans la mesure où les dispositions en projet renvoient à des règles de droit public, il devra être tenu compte du champ d'application propre à ces dernières, dont certains navires publics peuvent être exclus.

Article 2.2.4.2

Autre réglementation

L'article 531 du Code civil, qui vise à confirmer le caractère meuble de navires utilisés plutôt de manière stationnaire, peut – conformément à l'option générale pour préciser davantage la relation entre le Code belge de la Navigation et les autres législations, et eu égard à l'article 2.2.4.4 commenté ci-dessous – être déclaré non applicable à tous les navires au sens du Code belge de la Navigation. Toutefois, il n'est pas question de supprimer l'article précité, celui-ci s'appliquant également à d'autres objets que les navires entendus au sens du Code belge de la Navigation. Par ailleurs, il n'est apporté aucun changement à la possibilité qu'ont les bacs et les barques à rames utilisés en dehors des eaux publiques – p. ex. sur un étang ou canal privé – d'acquérir un caractère immeuble.

Pour ce motif, une référence à l'article 531 du Code civil au Code belge de la Navigation est insérée.

Par le biais des dispositions modificatives, les termes "navire" et "bateau" sont supprimés de l'article 89 du Code de droit international privé. Il découle de la disposition en projet que l'article 94 du Code de droit international privé ne trouve pas non plus d'application,

uitdrukkelijk alleen het recht dat krachtens het WIPR zelf van toepassing is.

Artikel 2.2.4.3

Afwijkende bedingen

Het ontworpen hoofdstuk betreft de fundamenten van het zakenrechtelijk statuut van het schip en mede de rechtspositie van derden in dat verband. Met het oog op de rechtszekerheid en de wetgevingstechnische consistentie met andere titels wordt in het ontworpen artikel uitdrukkelijk bepaald dat contractuele afwijkingen niet mogelijk zijn.

Artikel 2.2.4.4

Roerend goed

De in artikel 2 van de Zeewet opgenomen regel dat zeeschepen roerende goederen zijn, is een reeds in de *Ordonnance de la marine* en de *Code de commerce* bevestigde evidentie en behoeft nauwelijks nadere kritiek. Ingevolge artikel 272 van de Zeewet geldt de regel ook voor binnenschepen. In het eerste lid van de ontworpen bepaling wordt hij herhaald. Dat schepen roerende goederen zijn, wordt als even vanzelfsprekend aangenomen in andere landen zoals Frankrijk, waar de wetgever de bijzondere vermelding van het principe zelfs uit de maritieme wetgeving schrapte, en Nederland, waar evenmin een specifieke wetsbepaling geldt. Tijdens de publieke consultaties over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek pleitte niemand voor een wijziging van de huidige regel.

Het tweede lid van de ontworpen bepaling betreft de vraag of een schip onroerend kan worden door incorporatie. De hypothese kan niet worden uitgesloten, want het is materieel perfect mogelijk dat een schip vast met een onroerend goed wordt verbonden. Het verliest *ipso facto* echter zijn karakter van schip, zoals dat begrip is gedefinieerd in artikel 1.1.1.3, want het is niet meer geschikt voor verkeer te water en het wordt bovendien een – uitdrukkelijk door de definitie uitgesloten – vast tuig. Een voorbeeld is een historisch schip dat wordt tentoongesteld op een vaste positie aan de wal. Het in het onroerend goed geïncorporeerde schip wordt daardoor onroerend, en het verlaat meteen het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dezelfde regel kan worden toegepast op boorplatforms en aanverwante tuigen (FSPO's, FSO's, FSU's). Hierboven werd reeds

mais il n'est pas nécessaire de le confirmer dans le texte de loi. En effet, l'article 94 de ce code ne concerne que le droit applicable en vertu du Code international privé lui-même.

Article 2.2.4.3

Clauses dérogatoires

Le chapitre en projet a trait aux fondements du statut de droit réel du navire ainsi qu'à la position juridique des tiers à cet égard. En vue de la sécurité juridique et de la cohérence légistique avec les autres titres, l'article en projet stipule expressément que des dérogations contractuelles ne sont pas possibles.

Article 2.2.4.4

Bien meuble

La règle reprise à l'article 2 de la Loi Maritime stipulant que des navires sont meubles est une évidence déjà confirmée par l'*Ordonnance de la marine* et le *Code de commerce* et ne nécessite quasiment pas de critique particulière. Par suite de l'article 272 de la Loi Maritime, la règle s'applique également aux bateaux de navigation intérieure. La règle est répétée à l'alinéa 1er de la disposition en projet. Le fait que les navires sont des biens meubles est une évidence admise en tant que telle dans d'autres pays, comme la France, où le législateur a même fini par ne plus mentionner spécifiquement le principe dans la législation maritime, et les Pays-Bas, où il n'existe pas non plus de disposition légale spécifique. Lors des premières consultations publiques sur l'Ébauche du Code belge de la Navigation, personne n'a plaidé pour un changement de la règle actuelle.

L'alinéa 2 de la disposition en projet traite de la question de savoir si un navire peut devenir immeuble par incorporation. L'hypothèse ne peut être écartée, car il est matériellement tout à fait possible d'attacher de manière fixe un navire à un immeuble. Le bien perd, toutefois, *ipso facto* son caractère de navire, notion définie à l'article 1er.1.1.3, étant donné qu'il n'est plus apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qu'il devient en outre un engin fixe, expressément exclu par la définition. Il pourrait s'agir par exemple d'un navire historique exposé à un endroit fixe sur le quai. Le navire incorporé à l'immeuble devient de ce fait immeuble et sort immédiatement du champ d'application du Code belge de la Navigation. La même règle peut être appliquée aux plateformes de forage et aux engins similaires (les FSPO, FSO et FSU). Il a déjà été

verduidelijkt onder welke voorwaarden deze tuigen als schepen worden beschouwd. Wanneer ze permanent met de zeebodem zijn verbonden, zijn ze, in lijn met de in de ontwerpverdragen voorbereid door het CMI, geen schepen (of, naargelang de terminologie, vaartuigen) meer. Zij vallen dan niet meer onder de in dit wetboek gevestigde regel dat schepen roerende goederen zijn.

De vraag naar de mogelijkheid van een onroerendmaking door incorporatie van schepen wordt dus grotendeels beantwoord door de definitie van het schip in artikel 1.1.1.3. Toch is daaromtrent nog een bijkomende wetgevende precisering wenselijk gebleken. Op basis van een jurisprudentiële casuïstiek wordt in het gemeen recht immers aangenomen dat goederen die kunnen worden verplaatst maar bedoeld zijn om op min of meer blijvende wijze ter plaatse te blijven staan, als onroerende goederen worden beschouwd; daarbij is onder meer aandacht uitgegaan naar het statuut van stacaravans en rollende walkranen in de havengebieden. De analogie met drijvende droogdokken, woonboten, drijvende hotels, restaurants, terrassen, theaterzalen en andere voor min of meer permanent gebruik of één bepaalde locatie bestemde drijvende tuigen is duidelijk. Om deze problematiek te regelen bepaalt het tweede lid van het ontworpen artikel dat schepen alleen onroerend door incorporatie kunnen worden wanneer deze laatste met zich brengt dat zij een vast tuig worden en derhalve het toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek verlaten. Hierboven werd verduidelijkt dat er alleen van een vast tuig sprake is wanneer er een vaste materiële verbondenheid tot stand wordt gebracht, en niet wanneer er slechts sprake is van een min of meer permanent aanmeren. Ingevolge de ontworpen regels blijven bijvoorbeeld met trossen aangemeerde droogdokken of woonboten in de zin van dit wetboek schepen, en meteen roerende goederen. Een door kabels bestuurd veer is ook een schip.

Het is nuttig gebleken in het Belgisch Scheepvaartwetboek een nieuwe, bijkomende bepaling op te nemen die vermijdt dat schepen onroerend worden door bestemming. Ofschoon in de rechtspraak werd geoordeeld dat baggervaartuigen, ponten en boten die daadwerkelijk bestemd zijn voor de dienst van een steengroeve, onroerend door bestemming kunnen worden, en ook wegvoertuigen regelmatig dit statuut wordt aangemeten, verdient het de voorkeur deze hypothese voor de schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek bij wet uit te sluiten. De mogelijkheid van een onroerendmaking door bestemming creëert immers alleen maar verwarring en rechtsonzekerheid en dreigt de consistentie van het statuut van het schip te schaden. Het is precies een hoofdbedoeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek om zoveel

précisé ci-dessus à quelles conditions ces engins sont considérés comme des navires. Conformément aux projets de conventions préparés par le CMI, s'ils se trouvent attachés aux fonds marins en permanence, ils ne sont plus des navires (ou, selon la terminologie employée, des engins). Aussi, la règle établie dans ce code, en vertu de laquelle les navires sont meubles, cesse-t-elle de leur être applicable.

Il est donc en grande partie répondu à la question de savoir si les navires peuvent devenir immeubles par incorporation, par la définition du terme "navire" de l'article 1er.1.1.3. Toutefois, il s'est avéré souhaitable d'apporter une précision législative complémentaire à ce sujet. En effet, le droit commun admet sur la base de la jurisprudence que les biens susceptibles de déplacement, mais destinés à rester sur place de manière plus ou moins permanente, sont considérés comme des immeubles; dans ce contexte, l'attention a notamment été portée sur le statut des caravanes résidentielles et grues mobiles à quai dans les zones portuaires. L'analogie avec les cales sèches flottantes, bateaux de logement, hôtels flottants, restaurants flottants, salles de théâtre flottantes, terrasses flottantes et d'autres engins flottants destinés à un usage plus ou moins permanent ou à une location bien déterminée est claire. Afin de régler cette problématique, l'alinéa 2 de l'article en projet stipule que les navires ne peuvent devenir immeubles par incorporation qu'à la condition que cette incorporation ait pour effet qu'ils deviennent des engins fixes et sortent ainsi du champ d'application du Code belge de la Navigation. Il a été précisé ci-dessus qu'il n'est question d'engin fixe que s'il existe un attachement matériel permanent, et non un amarrage plus ou moins permanent. En application des règles en projet, des cales sèches ou bateaux de logement amarrés à l'aide de câbles restent des navires au sens de ce code, et par conséquent des biens meubles. Un bac conduit à l'aide de câbles est également un navire.

Il s'est avéré utile d'insérer dans le Code belge de la Navigation une nouvelle disposition complémentaire, qui empêche les navires de devenir immeubles par destination. Bien qu'il ait été jugé que les dragueurs, les pontons et les bateaux affectés réellement au service d'une carrière de pierres, peuvent devenir immeubles par destination, et que ce statut soit régulièrement attribué à des véhicules routiers, il est préférable d'exclure par loi cette hypothèse pour les navires au sens du Code belge de la Navigation. La possibilité de rendre immeuble par destination ne prête en effet qu'à confusion et insécurité juridique, et risque de porter atteinte à la cohérence du statut du navire. Un des objectifs principaux du Code belge de la Navigation consiste précisément à octroyer un statut uniforme à autant de bâtiments que possible. La faculté de rendre immeuble par destination donnerait

mogelijk vaartuigen een uniform statuut te verlenen. Een onroerendmaking door bestemming zou allerhande onvermoede discussies doen oplaaien, bijvoorbeeld over het statuut van havensleepboten en andere varende of drijvende havenwerktuigen, die bestemd zijn om de exploitatie van de (uit haar aard onroerende) haveninfrastructuur te ondersteunen. Een gelijkaardige problematiek zou zich bijvoorbeeld kunnen voordoenmet betrekking tot bij een scheepswerf horende vlotkranen en drijvende droogdokken of bij een bunkerstation horende, al dan niet stationaire tanklichters. Zolang deze vaartuigen voldoen aan de in artikel 1.1.1.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek vastgestelde definitie van het schip, moeten ze als roerende goederen worden beschouwd.

Overigens valt eraan te herinneren dat reeds de Scheepsregistratiewet, die titel I van de Zeewet van toepassing verklaarde op andere vaartuigen dan zee- en binnenschepen in de zin van die wet, beoogde om onder meer drijvend aannemersmaterieel hypothekeerbaar te maken. Indien schepen onroerend zouden kunnen worden door bestemming, zouden zij het voorwerp kunnen uitmaken van een gemeenrechtelijke hypotheek, en derhalve niet meer vatbaar zijn voor scheepshypotheek. Ook dit zou indruisen tegen de optie om alle schepen die aan de wettelijke begripsomschrijving beantwoorden, hetzelfde juridisch, in het bijzonder zakenrechtelijk statuut te verlenen.

Wat betreft drijvend aannemersmaterieel dat niet wordt gebruikt op openbare wateren, valt nogmaals te verwijzen naar de definitie van het schip in artikel 1.1.1.3: dergelijk materieel valt niet onder de schepen bedoeld in dit wetboek, en dus ook niet onder de ontworpen regel over het roerend karakter.

De in artikel 2 van de Zeewet opgenomen uitzondering in verband met de rechtsgevolgen van het bezit van schepen is in het ontwerp overgenomen in het afzonderlijke, hieronder toegelichte artikel 2.2.4.5, § 3. De in artikel 25, eerste lid van de Zeewet opgenomen uitzonderingsbepaling waardoor schepen hypothekeerbaar worden verklaard, is geplaatst in het ontworpen artikel 2.2.5.25.

Artikel 2.4.5

Verkrijging van eigendom

De eerste twee paragrafen van deze bepaling bevestigen en verhelderen huidige zienswijzen. Vooreerst gelden met betrekking tot schepen in principe de gemeenrechtelijke wijzen van eigendomsverkrijging (het “landrecht”). Daarnaast kent het zeerecht, zoals

lieu à de nombreuses discussions insoupçonnées, par exemple au sujet du statut des remorqueurs portuaires et d’autres engins portuaires flottant ou naviguant destinés à soutenir l’exploitation de l’infrastructure portuaire (immeuble par nature). Une problématique similaire pourrait se présenter par exemple en ce qui concerne les grues flottantes et cales sèches flottantes appartenant à un chantier naval ou les allèges-citernes, stationnaires ou non, appartenant à une station de soutage. Aussi longtemps que ces bâtiments répondent à la définition de l’article 1er.1.1.3 du Code belge de la Navigation, ils doivent être considérés comme des meubles.

Par ailleurs, il est bon de rappeler que la Loi relative à l’enregistrement des navires, qui rendait le titre Ier de la Loi Maritime applicable à d’autres bâtiments que les navires de mer et bateaux de navigation intérieure visés au sens de cette loi visait déjà à rendre susceptible d’hypothèque notamment le matériel flottant d’entreprises de construction. Si des navires pouvaient devenir immeubles par destination, ils pourraient faire l’objet d’une hypothèque de droit commun, et ne seraient dès lors plus susceptibles d’hypothèque sur navires. Cela irait également à l’encontre de l’option de doter tous les navires répondant à la définition légale du même statut juridique, en particulier de droits réels.

En ce qui concerne le matériel flottant d’entreprises de construction non utilisé dans les eaux publiques, il y a lieu de renvoyer une fois de plus à la définition du terme “navire” de l’article 1er.1.1.3: le matériel de ce type ne relève pas des navires visés dans ce code et n’est par conséquent pas visé par la règle en projet concernant le caractère meuble.

L’exception relative aux effets juridiques de la possession de navires telle que reprise à l’article 2 de la Loi Maritime fait l’objet de l’article 2.2.4.5, § 3, commenté ci-dessous à part. La disposition d’exception reprise à l’article 25, alinéa 1er, de la Loi Maritime par laquelle les navires sont déclarés susceptibles d’être hypothéqués figure à l’article 2.2.5.25 en projet.

Article 2.4.5

Manières dont on acquiert la propriété

Les deux premiers paragraphes de cette disposition confirment et précisent les positions actuelles. Aux navires s’appliquent tout d’abord, en principe, les manières du droit commun pour en acquérir la propriété (le “droit terrestre”). En outre, le droit maritime connaît quelques

bevestigd in klassieke rechtsleer, enkele specifieke wijzen van eigendomsverkrijging, waaronder het abandonnement, de prijsmaking en de verbeurdverklaring. Het abandonnement blijft voorlopig beheerst door de bepalingen van de Zeewet betreffende de zeeverzekering. De verbeurdverklaring is onder meer geregeld in de Scheepsregistratiewet en de betrokken bepaling is eveneens geïntegreerd in boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. De brede formulering van paragraaf 1, 2°, beoogt de aandacht te vestigen op eventueel nog in nog andere specifieke wetgevingen voorkomende mechanismen van eigendomsverwerving.

Als uitzondering op de toepasselijkheid van het landrecht bepaalt paragraaf 2 dat de overdracht van de eigendom van een schip onmogelijk is via handgift. Dit is ook de visie van de huidige rechtsleer, maar zij vindt tot op heden geen steun in een wetsbepaling. In lijn met de algemene doelstelling om de rechtszekerheid omtrent de eigendom van schepen te vergroten, is het aangewezen de handgift, althans voor registreerde en teboekstaande schepen, bij wet uit te sluiten.

Luidens artikel 2, tweede zin van de Zeewet zijn zeeschepen niet onderworpen aan de regel dat met betrekking tot roerende goederen het bezit als titel geldt. Deze regel werd in de Zeewet ingeschreven bij de herziening in 1908. Tijdens de parlementaire voorbereiding werd de regel voorgesteld als vanzelfsprekend. Hij geldt sedert lang ook in het Franse recht. Hij vindt zijn verklaring in de grote waarde van schepen, die ertoe leidt dat bij eigendomsoverdracht in de regel een geschrift wordt opgesteld, en in de openbaarmaking van rechten op schepen, die een bescherming van de verkrijger *a non domino* overbodig maakt. Ook het bestaan van een volgrecht op schepen zou niet met de gelding van het bezit als titel zijn te verenigen. In de Duitse, de Italiaanse, de Nederlandse en de Spaanse wetgeving wordt verkrijgende verjaring van schepen onderworpen aan kortere termijnen. Uit rechtsvergelijkend onderzoek kan worden besloten dat er alleszins geen aanleiding is om in België af te stappen van de regel dat het bezit van geregistreerde en teboekstaande schepen niet als titel geldt. De verkrijger en inzonderheid de derde-verkrijger worden voldoende beschermd door de publiciteit rond de zakelijke rechten op schepen en moeten maar van de beschikbare informatie gebruik maken. Daarom wordt de niet-gelding van de gemeenrechtelijke regel dat het bezit van roerende goederen geldt als titel bevestigd in het eerste lid van paragraaf 3 van de ontworpen bepaling. Voor andere schepen geldt de gemeenrechtelijke dertigjarige verjaring geregeld in artikel 2262 van het B.W.. Deze residuaire regel, welke eventueel van nut kan zijn om het eigendomsstatuut vast te leggen van oude, inzonderheid historische vaartuigen, beslecht een

manières spécifiques d'acquisition de propriété, telles que confirmées dans la doctrine classique, dont le délaissement, la prise et la confiscation. Le délaissement reste actuellement régi par les dispositions de la Loi Maritime concernant l'assurance maritime. La confiscation est notamment réglée dans la Loi relative à l'enregistrement des navires et la disposition concernée a également été intégrée au livre 4 du Code belge de la Navigation. La formulation large du paragraphe 1er, 2°, vise à attirer l'attention sur d'autres mécanismes d'acquisition de propriété encore éventuellement repris dans d'autres législations spécifiques.

À titre d'exception à l'applicabilité du droit foncier, le paragraphe 2 stipule que la propriété d'un navire ne peut se transmettre par don manuel. Cela correspond également à la vision adoptée par la doctrine actuelle, mais cette position ne s'appuie jusqu'à présent pas sur une disposition légale. Conformément à l'objectif général d'élargir la sécurité juridique concernant la propriété des navires, il est indiqué d'exclure le don manuel par la loi, à tout le moins en ce qui concerne les navires enregistrés et immatriculés.

Aux termes de l'article 2, phrase 2, de la Loi Maritime, les navires ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre. Cette règle a été insérée dans la Loi Maritime lors de la révision de 1908. Au cours des travaux parlementaires, la règle était présentée comme évidente. Elle est depuis longtemps en vigueur dans le droit français. Elle s'explique par la valeur considérable des navires, qui entraîne que la transmission de la propriété est généralement établie par écrit, ainsi que par la publication des droits sur navires, laquelle rend superflue une protection de l'acquéreur *a non domino*. L'existence d'un droit de suite sur les navires serait également incompatible avec la règle suivant laquelle la possession vaut titre. Les législations allemande, italienne, néerlandaise et espagnole prévoient des délais plus courts pour la prescription acquisitive de navires. Il peut être conclu d'une étude de droit comparatif qu'il n'y a pas lieu en Belgique d'abandonner la règle suivant laquelle la possession des navires enregistrés et immatriculés ne vaut titre. L'acquéreur, et en particulier le tiers-acquéreur, est suffisamment protégé par la publicité relative aux droits réels sur les navires; il n'a qu'à utiliser les informations disponibles. C'est pourquoi la non-applicabilité de la règle de droit commun suivant laquelle la possession de meubles vaut titre est confirmée à l'alinéa 1er du paragraphe 3 de la disposition en projet. Pour les autres navires, la prescription trentenaire de droit commun, telle que réglée à l'article 2262 du Code civil, s'applique. Cette règle résiduaire, qui peut s'avérer utile pour établir le statut de propriété de bâtiments anciens – en particulier, de bâtiments historiques –,

controverse onder het huidige recht en moedigt een ordentelijke openbaarmaking van – bij voorkeur authentieke of anderszins behoorlijk opgestelde – akten aan.

Artikel 2.2.4.6

Bewijs van eigendom

De Zeewet bepaalt niet met welke middelen het eigendomsrecht op een schip kan worden bewezen, en wat de bewijswaarde van ter zake relevante akten is. De Zeewet treft in artikel 8 alleen een regeling voor het aan derden tegenstelbaar maken van rechten op schepen door hun inschrijving in een scheepsregister.In verband met de bewijswaarde van de akten betreffende het eigendomsrecht geldt derhalve het landrecht. Uit de gepubliceerde rechtspraak blijkt dat het eigendomsrecht op zee- zowel als binnenschepen wel eens het voorwerp van betwisting is, en dat een wettelijke verduidelijking derhalve wenselijk is. Van een radicale hervorming van het stelsel van de openbaarmaking van rechten op schepen in de richting van het semi-positieve Nederlandse, of het positieve Duitse systeem, wordt echter afgezien. Anders dan het Belgische stelsel, waarin de bevoegde overheid (het Belgisch Scheepsregister, voorheen de Scheepshypotheekbewaarder) “passief” zorgt voor de openbaarmaking van hem door partijen aangeboden gegevens, en er geen enkele garantie van juistheid bestaat, zijn het Nederlandse en vooral het Duitse systeem er nadrukkelijk op gericht juiste en volledige juridische informatie over de rechten op schepen te genereren. Een verandering in die richting zou ingrijpende gevolgen hebben, werd tijdens de publieke consultaties door niemand gevraagd, en zou afwijken van het gemeenrechtelijke Belgische regime van onroerende goederen, een eerder rigide, bureaucratisch stelsel vestigen, en alleszins een uitgewerkte overgangsregeling veronderstellen. Van bedoelde revolutionaire wijziging is afgezien; een hervorming naar een actief register wordt momenteel echter onderzocht door de bevoegde administraties.

Na uitvoerig overleg met de Scheepshypotheekbewaarder wordt voorgesteld dat de rechter uit “publiekrechtelijke” vermeldingen in de scheepsregisters en uit officiële scheepsdocumenten desgevallend feitelijke vermoedens kan afleiden. Hierdoor wordt geen afbreuk gedaan aan de gangbare regeling m.b.t. de tegenstelbaarheid van ingeschreven akten en vonnissen (zie artikel 2.2.1.12). De “zakenrechtelijke” inschrijvingen (inclusief de desbetreffende “hypothecaire” getuigschriften) zorgen alleen voor publiciteit van akten en vonnissen maar leggen als dusdanig niet het juridisch statuut van het schip vast. Dit klassieke principe blijft behouden.

tranche une controverse qui existe dans le droit actuel et encourage une publication correcte des actes, qui seront de préférence authentiques ou rédigés autrement en bonne et due forme.

Article 2.2.4.6

Preuve de la propriété

La Loi Maritime ne stipule pas par quels moyens le droit de propriété sur un navire peut être prouvé, et quelle est la valeur probante des actes pertinents en la matière. La Loi Maritime ne fixe à l’article 8 qu’une règle visant à rendre opposables aux tiers des droits sur des navires par leur inscription dans un registre naval. Par conséquent, le droit terrestre s’applique pour ce qui est de la valeur probante des actes relatifs au droit de propriété. Il résulte de la jurisprudence publiée que le droit de propriété tant sur des navires de mer que sur des bateaux de navigation intérieure fait régulièrement l’objet de litiges et que des précisions légales sont dès lors souhaitables. On renonce toutefois à une réforme fondamentale du système de publication des droits sur les navires dans le sens du système semi-positif néerlandais ou du système positif allemand. À la différence du système belge, où l’autorité compétente (le Registre naval belge, auparavant le Conservateur des hypothèques maritimes) assure “de manière passive” la publication des données que les parties lui présentent et où l’exactitude des données n’est pas garantie, le système néerlandais et surtout le système allemand sont expressément conçus pour générer des informations juridiques exactes et complètes sur les droits sur les navires. Un changement en ce sens aurait des conséquences radicales, mais n’a été demandé par personne lors des consultations publiques, et dérogerait au régime belge de biens immeubles du droit commun, mettrait en place un système bureaucratique plutôt rigide, et supposerait l’élaboration d’un régime transitoire. On a renoncé au changement révolutionnaire visé; une réforme vers une registre “de manière active” est examinée par l’administration compétente.

Après concertation exhaustive avec le Conservateur des hypothèques maritimes, on propose que le juge puisse déduire le cas échéant des présomptions de fait des mentions “relevant du droit public” contenues dans les registres navals et des documents officiels relatifs aux navires. Cela ne porte pas atteinte aux règles applicables en matière d’opposabilité des actes et jugements inscrits (voir article 2.2.1.12). Les inscriptions “relatives aux droits réels” (de même que les certificats “hypothécaires” y afférents) n’entraînent que la publicité des actes et jugements, sans créer le statut juridique du navire en tant que tel. Ce principe classique reste

Het ontworpen artikel 2.2.4.6 impliceert slechts dat de rechter ter bepaling van het eigendomsstatuut van het schip rekening kan houden met allerhande door de overheid, ter uitvoering van de wet, verzamelde of geattesteerde gegevens betreffende dat statuut, maar dat hij daaruit geen wettelijke (weerlegbare laat staan onweerlegbare) vermoedens kan afleiden.

De ontworpen regeling kan nader worden verantwoord doordat het eigenaarschap zowel tijdens de publiekrechtelijke registratie van het schip als naar aanleiding van de privaatrechtelijke openbaarmaking van zakelijke rechten bijzondere aandacht krijgt. Ter gelegenheid van de publiekrechtelijke registratieformaliteiten en de aflevering van certificaten van registratie en meetbrieven wordt een zeer volledige en van overheidswege toch redelijk grondig, weze het dan eerder formeel, gecontroleerde documentatie betreffende het eigendomsstatuut aangelegd, welke bovendien publiek toegankelijk is. Hoewel de scheepsregisters en de scheepsdocumenten geen absolute zekerheid bieden, wettigen de erin opgenomen vermeldingen omtrent het eigendomsstatuut minstens een feitelijk vermoeden dat het werkelijke statuut ermee in overeenstemming is. De bij het Belgisch Scheepsregister geconcentreerde informatie over de eigendom is nu eenmaal de meest objectieve, gecontroleerde en actuele informatie die beschikbaar is, en dit alleen rechtvaardigt dat de ter uitvoering van de wet verzamelde informatie bron van een feitelijk vermoeden wordt.

Een tweede reden waarom de erkenning van een dergelijk beperkt vermoeden verantwoord is, ligt in het feit dat de bedoelde officiële eigendomsvermeldingen in de praktijk nooit of vrijwel nooit aanleiding tot betwisting geven. De praktijk wijst met andere woorden uit dat deze vermeldingen in de regel correct zijn, en zelden worden aangevochten. De beschreven situatie is met andere woorden meestal juist. Waarschijnlijk is dit mede te verklaren doordat de zakenrechtelijke transacties met betrekking tot schepen, vergeleken met deze betreffende vastgoed, eerder beperkt in aantal en relatief eenvoudig qua inhoud zijn.

Een derde verantwoording ligt in de feitenrechtspraak waarin gelijkaardige vermoedens werden aangenomen: de regel codificeert met andere woorden een bestaande jurisprudentiële zienswijze. Hierbij kan worden vermeld dat rechtspraak en rechtsleer met betrekking tot. de eigendom van onroerende goederen ook een feitelijke indicatie zo niet een vermoeden putten uit de gegevens van het kadaster. Aangezien de gegevens in de scheepsregisters waarschijnlijk betrouwbaarder zijn, is een speciale wettelijke regeling in dat verband des te meer verantwoord.

maintenu. L'article 2.2.4.6 en projet implique seulement que, pour déterminer le statut de propriété du navire, le juge peut tenir compte de toutes sortes de données collectées ou attestées par les autorités en exécution de la loi concernant ce statut, mais qu'aucune présomption légale (réfragable ou irréfragable) ne peut en être déduite.

La réglementation en projet peut être justifiée davantage du fait qu'il est réservé une attention particulière au statut de propriétaire, tant au moment de l'enregistrement du navire relevant du droit public que lors de la publication des droits réels relevant du droit privé. Lors des formalités de l'enregistrement de droit public et lors de la délivrance des certificats d'enregistrement et certificats de jaugeage, une documentation très complète faisant l'objet d'un contrôle officiel assez fouillé, quoique plutôt formel, est constituée sur le statut de propriété, laquelle documentation est accessible au public. Bien que les registres navals et les documents relatifs aux navires n'offrent pas de certitude absolue, les mentions que ces registres et documents contiennent concernant le statut de propriété justifient à tout le moins une présomption de fait que le statut réel y correspond. L'information concentrée auprès du Registre naval belge quant à la propriété, constitue l'information la plus objective, la plus contrôlée et la plus actuelle qui soit disponible, ce qui est déjà une justification suffisante en soi pour faire de l'information collectée en exécution de la loi la source d'une présomption de fait.

Une deuxième raison justifiant la reconnaissance d'une telle présomption tient au fait que dans la pratique les mentions officielles visées relatives à la propriété ne donnent (presque) jamais lieu à contestation. Autrement dit, la pratique démontre que ces mentions sont en règle générale correctes, et qu'elles sont rarement contestées. En d'autres termes, la situation décrite est dans la majorité des cas exacte. Ceci s'explique probablement du fait que les transactions portant sur des droits réels sur navires sont plutôt limitées et ont un contenu relativement simple, comparativement aux transactions relatives aux immeubles.

Une troisième justification réside dans la jurisprudence de fait, qui a admis des présomptions similaires: autrement dit, la règle codifie une position jurisprudentielle existante. Dans ce contexte, il peut être mentionné que la jurisprudence et la doctrine relatives à la propriété des immeubles puisent également une indication de fait, si ce n'est une présomption, dans les données cadastrales. Les données dans les registres navals étant probablement plus fiables, une règle légale spéciale à cet égard est d'autant plus justifiée.

Ten vierde worden in diverse andere rechtsstelsels als het Duitse, het Engelse, het Franse, het Nederlandse, het Canadese en het Chileense analoge vermoedens erkend. Uit rechtsvergelijkend overzicht kan worden besloten dat, ongeacht het actief dan wel passief optreden van het scheepsregister of de hypotheekbewaarder, en ongeacht het negatief dan wel positief karakter van het openbaarheidsregime, vermeldingen omtrent scheepseigendom in de buurlanden in wezen een weerlegbaar vermoeden in het leven roepen.

Door de invoering van een beperkt feitelijk vermoeden in België wordt de bewijslast evenwel niet verschoven: wie wil opkomen tegen het eigenaarschap dat blijkt uit een "publiekrechtelijke" scheepsregister, moet zelf niet het bewijs aanbrengen dat hij de werkelijke eigenaar is. Er lijkt alleszins geen aanleiding om de bewijswaarde in het Belgisch Scheepvaartwetboek te reglementeren met dezelfde mate van detail als in het Nederlandse wetboek. Een eenvoudiger regel is wenselijk ten einde de rechter flexibiliteit te verschaffen.

Ten vijfde is de invoering van een feitelijk vermoeden is en ten slotte ook een aanmoediging voor de betrokken partijen om aan de regeling van het eigendomsstatuut van schepen maximale zorg te besteden, en meteen om akten zo vlug mogelijk te laten inschrijven en om ervoor te zorgen dat wijzigingen steeds en zo spoedig mogelijk openbaar worden gemaakt.

Zoals aangegeven betreft het ontworpen feitelijke vermoeden de "publiekrechtelijke" gegevens in de scheepsregisters, daarin opgenomen ter uitvoering van de bepalingen betreffende de registratie of de teboekstelling van schepen (met uitsluiting van de zakenrechtelijke inschrijvingen) en deze in door de overheid af te geven documenten, inzonderheid scheepsdocumenten, waaronder in het bijzodner het certificaat van registratie en de meetbrief zijn te vermelden. Door het Belgisch Scheepsregister afgegeven hypothecaire of "zakenrechtelijke" getuigschriften worden niet bedoeld. Dat belet niet dat zij in aanmerking kunnen worden genomen; zij leveren echter niet het hier ingevoerde feitelijk vermoeden op. Het ontworpen artikel interfereert dus niet met het regime van de openbaarheid van zakelijke rechten op schepen. Het betreft alleen de bewijswaarde van "publiekrechtelijke" gegevens en documenten betreffende schepen.

Door de invoering van het feitelijk vermoeden wordt niets gewijzigd in het statuut, de taak of de aansprakelijkheid van het Belgisch Scheepsregister. Dit blijft een passieve rol vervullen en garandeert niet de juistheid van de openbaar gemaakte akten en andere gegevens.

Quatrièmement, des présomptions analogues sont reconnues dans plusieurs autres systèmes de droit comme l'allemand, l'anglais, le français, le néerlandais, le canadien et le chilien. Il peut être conclu de cet aperçu de droit comparatif que, quel que soit le rôle actif ou passif du registre naval ou du conservateur des hypothèques, et abstraction faite du caractère négatif ou positif du régime de publicité, les mentions relatives à la propriété du navire dans les pays voisins créent essentiellement une présomption réfragable.

Toutefois, l'introduction d'une présomption de fait limitée ne déplace pas la charge de la preuve: celui qui veut contester la propriété résultant d'un registre naval "de droit public" ne doit pas rapporter lui-même la preuve qu'il est le véritable propriétaire. De toute façon, il ne semble pas y avoir lieu de réglementer la valeur probante dans le Code belge de la Navigation de façon aussi détaillée que dans le code néerlandais. Une règle plus simple est souhaitable pour donner de la flexibilité au juge.

Enfin et cinquièmement, l'introduction d'une présomption de fait constitue un encouragement pour les parties intéressées afin de régler le statut de propriété des navires avec autant de soin que possible, de faire inscrire les actes dans les délais les plus brefs et de publier toujours et au plus tôt toute modification.

Comme indiqué, la présomption de fait en projet concerne les données relevant de "droit public" contenues dans les registres navals, y reprises en vue de l'exécution des dispositions relatives à l'enregistrement ou à l'immatriculation des navires (à l'exclusion des inscriptions relatives aux droits réels) et celles contenues dans les documents à délivrer par les autorités, en particulier des documents relatifs aux navires, dont surtout le certificat d'enregistrement et le certificat de jaugeage. Ne sont pas visés les certificats hypothécaires ou relatifs aux "droits réels" délivrés par le Registre naval belge.Cela n'empêche pas qu'ils puissent être pris en compte; cependant, ils n'emportent pas la présomption de fait intégrée ici. L'article en projet ne porte donc aucunement atteinte au régime de publicité des droits réels sur les navires. Il ne concerne que la valeur probante des données et documents relatifs aux navires "relevant du droit public".

L'introduction de la présomption de fait ne change rien au statut, à la tâche ou à la responsabilité du Registre naval belge.Ce dernier continue à jouer un rôle passif et ne garantit pas l'exactitude des actes publiés et des autres données. La responsabilité de l'État belge

De aansprakelijkheid van de Belgische Staat in verband met de "zakenrechtelijke" inschrijvingen is geregeld door artikel 2.2.1.26.

Evenmin wordt iets gewijzigd aan de aansprakelijkheid van de overheid die scheepsdocumenten aflevert. Mocht dergelijk document een fout bevatten, zal die in de regel overigens terug te brengen zijn tot een foutieve aangifte door de aanvrager van het document. De overheid staat zelf dus geenszins garant voor de juistheid van de gegevens die haar door de belanghebbenden met het oog op de opmaak van scheepsdocumenten zijn meegedeeld.

Om te vermijden dat de nieuwe regeling wordt misbruikt met frauduleuze doeleinden is voorts een specifieke strafbaarstelling ingevoerd voor het wetens en willens voorleggen van foutieve informatie.

Overigens doet de ontworpen bijzondere bewijsregel geen afbreuk aan de gemeenrechtelijke bewijsregels, die de bewijswaarde determineren van authentieke en onderhandse akten betreffende schepen. De ontworpen regel versterkt wel de positie van degene die zich kan beroepen op de in de scheepsregisters of de scheepsdocumenten opgenomen "publiekrechtelijke" vermeldingen.

Artikel 2.2.4.7

Andere rechten op schepen

De Zeewet regelt niets in verband met de zakelijke rechten die op zee- en binnenschepen kunnen worden gevestigd. Ter zake geldt m.a.w. het gemeen recht met betrekking tot. roerende goederen. Onrechtstreeks bevestigt de Zeewet in artikel 272*bis*, § 3 en § 4, 2°, wel dat minstens op binnenschepen een vruchtgebruik kan worden gevestigd.

Er is geen aanleiding om in het Belgisch Scheepvaartwetboek ten aanzien van de mogelijk op schepen te vestigen rechten beperkingen in te voeren. Buitenlandse voorbeelden in die zin (zoals het Nederlandse) verdienen geen navolging.

Ook onder het Belgisch Scheepvaartwetboek moeten alle mogelijkheden die het gemeen recht biedt openstaan, waaronder, zoals in Duitsland, Frankrijk en Nederland, het vruchtgebruik en, daar het naar gemeen recht ook op roerende goederen kan worden gevestigd, het recht van gebruik (artikel 625 en volgende B.W.). Ten einde het statuut van woonschepen te verbeteren wordt door een in paragraaf 1, tweede lid opgenomen

concernant les inscriptions "relatives aux droits réels" est régie par l'article 2.2.1.26.

Aucun changement n'est apporté à la responsabilité des autorités qui délivrent les documents relatifs aux navires. Si un tel document devait contenir une erreur, elle sera en principe imputable à une déclaration fautive effectuée par le demandeur du document. Les autorités ne garantissent donc aucunement l'exactitude des données qui leur sont communiquées par les intéressés en vue de l'établissement des documents relatifs aux navires.

Afin d'éviter des abus des nouvelles règles à des fins frauduleuses, on a en outre introduit une peine spécifique pour le cas où une information fautive est produite sciemment et délibérément.

Par ailleurs, la règle de preuve spéciale en projet ne porte pas atteinte aux règles de preuve du droit commun, qui déterminent la valeur probante des actes authentiques et sous signature privé en matière de navires. La règle en projet renforce, toutefois, la position de celui qui peut se prévaloir des mentions "de droit public" contenues dans les registres navals ou dans les documents relatifs aux navires.

Article 2.2.4.7

Autres droits sur les navires

La Loi Maritime ne règle rien en ce qui concerne les droits réels susceptibles d'être constitués sur des navires de mer et sur des bateaux de navigation intérieure. Autrement dit, le droit commun relatif aux meubles s'applique en la matière. La Loi Maritime confirme indirectement à l'article 272 *bis*, §§ 3 et 4, 2°, qu'il peut être constitué un usufruit, tout au moins sur des bateaux de navigation intérieure.

Il n'y pas lieu de limiter dans le Code belge de la Navigation les droits qui peuvent être constitués sur des navires. Les exemples étrangers en ce sens (comme le néerlandais) ne méritent pas d'être suivis.

Toutes les possibilités offertes par le droit commun doivent être conservées dans le Code Belge de la Navigation, y compris – comme en Allemagne, en France et aux Pays-Bas – l'usufruit et – puisqu'il peut également être constitué sur des meubles conformément au droit commun – le droit d'usage (article 625 et suivants du Code civil). Afin d'améliorer le statut des bateaux-logements, la constitution d'un droit

uitdrukkelijke wetsbepaling de vestiging van een recht van bewoning (zie andermaal artikel 625 en volgende B.W.) mogelijk gemaakt. Naar gemeen recht kan het recht van bewoning alleen worden gevestigd op onroerende goederen. In Frankrijk werd de mogelijkheid van een recht van bewoning bepleit door Rodière. De ontworpen maatregel breidt de thans reeds bestaande flexibiliteit nog verder uit.

In paragraaf 2 wordt terugverwezen naar het hierboven uitvoerig toegelichte feitelijke vermoeden van eigendom geregeld in artikel 2.2.4.6. Er is geen reden waarom dergelijk vermoeden niet evenzo zou kunnen spelen ten gunste van de houder van een beperkt zakelijk recht op een schip. De administratieve realiteit kan overigens ook nuttige aanduidingen opleveren in verband met het bestaan van persoonlijke rechten op schepen en het rederschap.

In verband met bevrachtingsovereenkomsten wordt verwezen titel boek 6 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Met betrekking tot leasing van schepen zijn vooralsnog geen bijzondere wetsbepalingen noodzakelijk gebleken; tijdens de publieke consultaties werden hieromtrent geen desiderata opgetekend, de bekende rechtspraak reveleerde geen bijzondere knelpunten en ook in het buitenland bestaat weinig of geen specifieke wetgeving.

Artikel 2.2.4.8

Rechten op scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren

De ontworpen bepaling definieert het zakenrechtelijk statuut van de in artikel 1.1.1.3 omschreven scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren. In de Zeewet wordt dit statuut nauwelijks behandeld. De nieuwe bepaling maakt een teruggrijpen naar de niet op het scheepvaartbedrijf toegesneden gemeenrechtelijke regelen met betrekking tot de natrekking betreffende roerende zaken, welke vervat liggen in het Burgerlijk Wetboek (artikelen 551 en 565-577) in principe overbodig. Inhoudelijk is de regeling ten dele geïnspireerd door het Nederlandse recht.

De eigenaar van scheepstoebehoren is niet noodzakelijk de eigenaar van het schip. Een afwijkend beding over de eigendom van scheepstoebehoren – dat vaak een hoge waarde heeft – kan bijvoorbeeld bestaan in of voortvloeien uit eigendomsvoorbehoud, een huurovereenkomst, een vruchtgebruik of een bezitloos pandrecht, of nog, uit een verkoop van het schip zonder de aan boord zijnde scheepsbrandstoffen. Op grond van het hierboven toegelichte artikel 2.2.1.12 kan een

d'habitation est rendue possible par une disposition légale expresse reprise au paragraphe 1er, alinéa 2 (voir à nouveau article 625 et suivants du Code civil). Selon le droit commun, le droit d'habitation ne peut être constitué que sur les immeubles. En France, Rodière avait déjà plaidé en faveur de la possibilité de constituer un droit d'habitation. La mesure en projet étend davantage la flexibilité déjà existante actuellement.

Le paragraphe 2 renvoie à la présomption de propriété de fait commentée en détail ci-dessus à l'article 2.2.4.6. Il n'y a aucune raison pour que cette présomption ne puisse pas non plus jouer en faveur du titulaire d'un droit réel limité sur un navire. La réalité administrative peut d'ailleurs également fournir des indications utiles concernant l'existence de droits personnels sur des navires et la gestion nautique.

Concernant les contrats d'affrètement, il est renvoyé au titre 6 du livre 2 du Code belge de la Navigation. Concernant le "leasing" des navires, aucune disposition légale particulière ne s'est avérée nécessaire jusqu'à présent; lors des consultations publiques, on n'a pas enregistré de desiderata à ce sujet, la jurisprudence connue n'a révélé aucun problème particulier et il n'existe (presque) pas non plus de législation spécifique à l'étranger.

Article 2.2.4.8

Droits sur éléments et accessoires des navires

La disposition en projet définit le statut de droit réel des éléments et accessoires du navire décrits à l'article 1er.1.1.3. Ce statut est à peine traité dans la Loi Maritime. La nouvelle disposition rend en principe superflu tout renvoi aux règles du droit commun concernant l'accession relatives aux meubles, ne convenant pas à les activités relatives à la navigation et contenues dans le code civil (articles 551 et 565-577). Sur le fond, la règle s'inspire en partie du droit néerlandais.

Le propriétaire des accessoires du navire n'est pas nécessairement le propriétaire du navire. Une clause dérogatoire sur la propriété des accessoires du navire – dont la valeur est souvent élevée – peut par exemple consister en une réserve de propriété, un bail, un usufruit, un gage sans possession ou encore une vente du navire à l'exclusion des carburants du navire à bord, ou en découler. En vertu de l'article 2.2.1.12 commenté ci-dessus, une clause dérogatoire peut

afwijkend beding aan derden tegenstelbaar worden gemaakt door inschrijving in het register van zeeschepen of in het register van binnenschepen. Het beslag op bunkers wordt nieuw geregeld in hoofdstuk 6 van deze titel.

HOOFDSTUK 5

Scheepszekerheidsrechten

Afdeling 1

Algemene bepalingen

Artikel 2.2.5.1

Internationale toepassing

Een passende IPR-regel is een essentieel onderdeel van een adequate wettelijke regeling van de scheepszekerheidsrechten. De huidige Belgische regeling, die in verband met de voorrechten verwijst naar de *lex registrationis*, wordt hier herbevestigd op vrijwel unaniem vraag van de belanghebbenden (rechtspraktizijnen, maritieme reders en binnenvaartsector).

Ook de zakenrechtelijke aspecten van scheepshypotheken en vergelijkbare rechten worden, krachtens een internationaal algemeen aanvaarde regel, door de wet van de Staat van registratie beheerst. De formulering "Voorrangsrechten, voorrechten, hypotheken, scheepsverbanden en inschrijfbare of anderszins registreerbare lasten van dezelfde aard" is geïnspireerd door de terminologie van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 en, wat de Nederlandse vertaling van "mortgages" door "scheepsverbanden" betreft, door het bestaande artikel 1468, q), Ger.W. In het algemeen betreft het ontworpen artikel alle soorten zakelijke zekerheidsrechten op schepen en schepen in aanbouw, ongeacht de specifieke Belgische begrippen en omschrijvingen.

Dat de bedoelde rechten in geval van rompbevrachtingsregistratie beheerst blijven door het recht van het register van oorsprong, is internationaal eveneens gemeengoed. De ontworpen regel geldt eveneens de mogelijkheid tot inbezitstelling van het schip (zie artikel 2.2.5.43). De desbetreffende, thans in de Belgische wet van 4 september 1908 neergelegde regeling, geldt alleen voor aan het Belgisch recht onderworpen scheepshypotheken.

Ingeval van (loutere) uitoefening van een retentierecht, geldt, wat de tegenstelbaarheid ervan betreft, het recht van de staat waar het schip zich op de werf bevindt

être opposée aux tiers par inscription au registre des navires de mer ou au registre des bateaux de navigation intérieure. La saisie sur soutes est à nouveau réglée au chapitre 6 du présent titre.

CHAPITRE 5

Sûretés sur navires

Section 1re

Dispositions générales

Article 2.2.5.1

Application internationale

Une règle de DIP appropriée fait partie intégrante d'un régime légal adéquat des sûretés sur navires. Le régime belge actuel, qui renvoie en matière de privilèges à la *lex registrationis*, est ici reconfirmé à la demande quasiment unanime des parties intéressées (les praticiens du droit, les armateurs maritimes et le secteur de la navigation intérieure).

Les aspects liés aux droit réels des hypothèques sur navires et les droits similaires sont également régis, en vertu d'une règle très largement admise sur le plan international, par la loi de l'État d'enregistrement La formulation "droits de priorité, privilèges, hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou susceptibles d'être inscrits d'une autre manière" s'inspire de la terminologie utilisée dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1993, et de l'article 1468, q), existant du C. jud. pour ce qui concerne la traduction en néerlandais de "mortgages" par "scheepsverbanden". De manière générale, l'article en projet vise tous les types de sûretés réelles sur navires existants ou en construction, indépendamment des notions et des définitions spécifiques en Belgique.

Le fait que les droits en question demeurent régis, en cas d'enregistrement d'affrètement coque nue, par le droit du registre d'origine est également largement consacré sur le plan international. La règle en projet s'applique également à la possibilité d'envoi en possession du navire (voir article 2.2.5.43). La réglementation correspondante, actuellement consignée dans la loi belge du 4 septembre 1908, vaut seulement pour les hypothèques sur navires soumises au droit belge.

En cas de (simple) exercice d'un droit de rétention, le droit applicable en matière d'opposabilité est celui de l'État où le navire se situe sur le chantier (§ 2). Les

(§ 2). De contractuele aspecten van het retentierecht worden beheerst door het gemeen IPR, inzondereid. de Rome I-Verordening. Het recht dat ingevolge de Rome I-Verordening op de overeenkomst van toepassing is beheerst onder meer "de gevolgen van gehele of gedeeltelijke tekortkoming, daaronder begrepen de vaststelling van de schade voor zover hiervoor rechtsregels gelden, een en ander binnen de grenzen welke het procesrecht van de rechter aan diens bevoegdheden stelt" (artikel 12.1, c), van de Rome I-Verordening). Ten aanzien van de wijze van nakoming en de door de schuldeiser in geval van tekortkoming te nemen maatregelen, "wordt rekening gehouden met" het recht van het land waar de overeenkomst wordt nagekomen (artikel 12.2). Deze regels hebben echter geen invloed op het zakenrechtelijk statuut van de betrokken goederen.

Dat de *lex fori* het procesrecht beheerst, staat nergens ter discussie. Dit wordt overigens impliciet bevestigd door het Verdrag Scheepsbeslag 1952 (artikelen 2 en 4).

Bij de redactie van de ontworpen bepaling werd rekening gehouden met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 2) en met het Scheepsbouwverdrag 1967 (artikelen 6 en 7). Voorts werd de formulering afgestemd op deze van artikel 2.2.4.1.

Zoals reeds vermeld wordt de verwijzing naar schepen en boten via de wijzigingsbepalingen uit artikel 89 van het WIPR verwijderd.

Ook in verband met scheepszekerheidsrechten is het onnodig uitzonderingsbepalingen in te voeren voor overheidsschepen of bepaalde subcategorieën daarvan. Vooreerst weze nogmaals herinnerd aan artikel 1, § 3, van de Belgische Scheepsregistratiewet, dat titel I van de Zeewet – waarin de regeling van de scheepsvoorrechten en -hypotheken is opgenomen – ook van toepassing verklaart op zeeschepen die niet of niet gewoonlijk worden gebruikt voor winstgevende verrichtingen. Ten tweede ligt aan het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek de algemene doelstelling ten grondslag om overheidsschepen maximaal aan het scheepvaartrecht te onderwerpen. De gelding van de ontworpen wetsbepalingen ten aanzien van overheidsschepen doet echter geen afbreuk aan de onbeslagbaarheid van bepaalde overheidsschepen, inzonderheid Belgische en vreemde gezagsschepen. Deze onbeslagbaarheid impliceert bijvoorbeeld dat scheepsvoorrechten niet in de context van beslagprocedures kunnen worden uitgevoerd. Eveneens dient bijvoorbeeld herinnerd aan de regel dat publiekrechtelijke rechtspersonen in principe niet failliet kunnen gaan.

aspects contractuels du droit de rétention sont régis par le DIP commun, en particulier le Règlement Rome I. Le droit applicable au contrat en vertu du Règlement Rome I régit notamment "dans les limites des pouvoirs attribués à la juridiction saisie par son droit procédural, les conséquences de l'inexécution totale ou partielle de ces obligations, y compris la constatation du dommage dans la mesure où des règles de droit la gouvernent" (article 12.1.c) du Règlement Rome I). En ce qui concerne les modalités d'exécution et les mesures à prendre par le créancier en cas de défaut dans l'exécution, "on aura égard" au droit du pays où l'exécution a lieu (article 12.2). Ces règles n'exercent toutefois aucune influence sur le statut de droit des biens des choses concernées.

Le fait que la *lex fori* régit le droit procédural n'est nullement remis en cause. Ceci est d'ailleurs confirmé implicitement par la Convention sur la saisie des navires de 1952 (articles 2 et 4).

Lors de la rédaction de la disposition en projet, il a été tenu compte de la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 2) et de la Convention navires en construction 1967 (articles 6 en 7). En outre, la formulation a été mise en adéquation avec celle de l'article 2.2.4.1.

Comme déjà mentionné, le renvoi aux navires et bateaux est supprimé de l'article 89 du CDIP via les dispositions modificatives.

Il est inutile d'introduire des dispositions dérogatoires pour les navires publics ou certaines sous-catégories de ces derniers en matière de sûretés sur navires. Premièrement, il convient de rappeler l'article 1er, § 3 de la Loi belge relative à l'enregistrement des navires, qui déclare le Titre Ier de la Loi Maritime – régissant les privilèges et les hypothèques sur navires – également applicable aux navires qui ne sont pas ou pas habituellement utilisés à des fins lucratives. Deuxièmement, le projet du Code belge de la Navigation a pour objectif général de soumettre au maximum les navires publics au droit de la navigation. L'application de la disposition légale en projet par rapport aux navires publics ne porte toutefois pas préjudice à l'insaisissabilité de certains navires publics, en particulier des navires de souveraineté belges et étrangers. Cette insaisissabilité implique par exemple que les privilèges sur navires ne puissent être exécutés dans le contexte des procédures de saisie. Il convient également de rappeler par exemple la règle selon laquelle les personnes morales de droit public ne peuvent en principe pas faire faillite.

Artikel 2.2.5.2

Uitlegging

De huidige rechtspraak insisteert terecht op de noodzaak van een restrictieve interpretatie van de scheepsvoorrechten en voert daarvoor verschillende redenen aan. Vooreerst creëren de voorrechten een uitzondering op de normale gelijkstelling van de schuldeisers. Ten tweede benadelen de voorrechten in het bijzonder de positie van de hypothecaire schuldeiser, wier positie waar mogelijk dient te worden versterkt. Ten derde zijn de voorrechten enkel in het leven geroepen om het normaal maritiem verkeer en het maritiem krediet mogelijk te maken. Een uitlegging bij analogie is dan ook uit den boze. De rechtsleer onderschrijft deze rechtspraak. Overigens geldt ook in het gemeen zekerhedenrecht de regel dat voorrechten beperkend moeten worden uitgelegd. In de meeste andere landen (bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk, Nederland en de Verenigde Staten) wordt eveneens een restrictieve interpretatie van de scheepsvoorrechten voorgestaan. Om verschillende redenen wordt er in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor gekozen om het principe van de restrictieve interpretatie resoluut bij wet te bevestigen. De eerste reden is de wenselijkheid om de geschetste bestaande Belgische rechtspraak te bekrachtigen. De tweede ligt in het feit dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geheel nieuwe nationale regeling wordt ingevoerd, waarbij interpretatief houvast, met het oog op maximale rechtszekerheid, sowieso wenselijk is. Ten derde is dergelijk houvast des te nuttiger nu zelfs de huidige, nochtans op een internationaal verdrag gebaseerde regeling aanleiding tot discussie blijft geven. Ten vierde dient te worden herinnerd aan het algemene objectief om waar mogelijk de positie van de hypothecaire schuldeiser te verbeteren.

Artikel 2.2.5.3

Andere regelgeving

In verband met deze bepaling weze in de eerste plaats herinnerd aan de optie om in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximale klaarheid te brengen over de verhouding tot andere relevante regelgeving.

Paragraaf 1 bevestigt meer in het bijzonder de voorrang van de Europese Insolventieverordening en van artikel 119 WIPR.

De Zeewet verklaart een aantal bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing op scheepshypotheken (zie artikel 25, tweede lid, artikel26, derde lid, artikel 30, laatste lid, artikel 42 en artikel. 45, laatste lid). Er bestaat

Article 2.2.5.2

Interprétation

La jurisprudence actuelle insiste à juste titre sur la nécessité d'une interprétation restrictive des privilèges sur navires et avance différentes raisons à cet effet. Premièrement, les privilèges créent une exception à l'assimilation normale entre les créanciers. Deuxièmement, les privilèges nuisent en particulier à la position du créancier hypothécaire, qu'il convient de renforcer lorsque cela s'avère possible. Troisièmement, les privilèges ont uniquement été créés pour permettre le trafic maritime normal et le crédit maritime. Une interprétation par analogie est par conséquent hors de question. La doctrine soutient cette jurisprudence. D'ailleurs, le droit commun des sûretés prévoit également que les privilèges doivent être interprétés de manière restrictive. La plupart des autres pays (p. ex. Allemagne, France, Pays-Bas et États-Unis) préconisent également une interprétation restrictive des privilèges sur navires. Pour différentes raisons, le Code belge de la Navigation a choisi de confirmer résolument par la loi le principe de l'interprétation restrictive. Le premier motif réside dans la nécessité d'entériner la jurisprudence belge existante. Le deuxième motif réside dans le fait que le Code belge de la Navigation a introduit une réglementation nationale totalement inédite, rendant pour ainsi dire souhaitable un point de repère interprétatif afin de garantir une sécurité juridique maximale. Troisièmement, la nécessité d'un tel point de repère est d'autant plus grande qu'il s'avère que la réglementation actuelle, même si elle est basée sur une convention internationale, reste sujette à discussion. Quatrièmement, il convient de rappeler l'objectif général qui est d'améliorer la position du créancier hypothécaire là où c'est possible.

Article 2.2.5.3

Autre réglementation

Concernant cette disposition, il convient en premier lieu de rappeler l'option qui a été prise de clarifier au maximum dans le Code belge de la Navigation les liens avec les autres réglementations pertinentes.

Plus particulièrement, le paragraphe 1er confirme la préséance du Règlement européen relatif aux procédures d'insolvabilité et de l'article 119 du CDIP.

La Loi Maritime déclare plusieurs dispositions de la Loi hypothécaire applicables aux hypothèques sur navires (voir article 25, alinéa 2, article 26, alinéa 3, article. 30, dernier alinéa, article 42 et article 45, dernier

eensgezindheid over dat uitsluitend die uitdrukkelijk in de Zeewet aangewezen bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing zijn. Aangezien er omwille van de transparantie en de hanteerbaarheid voor wordt geopteerd om alle relevante bepalingen van de Hypotheekwet integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen, kan in het nieuwe wetboek eenvoudig worden bepaald dat de Hypotheekwet in zijn geheel niet op scheepszekerheidsrechten van toepassing is. Toch kan dit principe niet in absolute termen worden vooropgesteld. Bij de wet van 19 april 2014 werd in hoofdstuk III van de Hypotheekwet, m.b.t. de hypotheken, immers een afdeling V ingevoegd, getiteld "Overdracht van bevoorrechte en hypothecaire schuldvorderingen". Die bepalingen werden overgeheveld uit titel III van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, en zij werden ingevolge de brede omschrijving van hun toepassingsgebied geacht ook te gelden voor scheepshypotheken. Die brede omschrijving van het toepassingsgebied werd niet gewijzigd, maar allicht moet zij nu worden samengelezen met artikel 41 van de Hypotheekwet, dat de hypotheek uitdrukkelijk definieert als een zakelijk recht op onroerende goederen. Bijgevolg zouden de bepalingen naar huidig recht op door scheepshypotheken gewaarborgde schuldvorderingen niet toepasselijk kunnen worden geacht. Via de wijzigingsbepalingen wordt een bepaling aan de Hypotheekwet toegevoegd, die afdeling V van hoofdstuk III expliciet op alle schuldvorderingen gewaarborgd door een scheepshypotheek van toepassing verklaart.

Artikel 2.2.5.4

Afwijkende bedingen

Deze bepaling bevestigt dat de bepalingen van het hoofdstuk betreffende de scheepszekerheidsrechten in principe van dwingend recht zijn (deels zelfs van openbare orde; zie overigens ook artikel 2.2.1.11 betreffende de openbaarheid).

Artikel 2.2.5.5

Soorten zekerheden op schepen

Paragraaf 1 is een herformulering van het principe vervat in artikel 19, eerste zin Zeewet. Deze laatste bepaling zegt dat de voorrang tussen schuldeisers van een schip voortvloeit uit voorrecht of uit hypotheek. De rechtspraak is eensgezind in de opvatting dat het regime van de scheepsvoorrechten uit de Zeewet de uitoefening van de gemeenrechtelijke voorrechten uitsluit. Deze opvatting wordt mede gebaseerd op artikel 23, § 1, Zeewet, dat bepaalt dat "uitsluitend" de erin

alinéa). Il y a unanimité pour dire que seules les dispositions de la Loi hypothécaire explicitement désignées par la Loi Maritime sont applicables. Étant donné que dans un souci de transparence et d'applicabilité, l'on a choisi de reprendre intégralement dans le Code belge de la Navigation toutes les dispositions pertinentes de la Loi hypothécaire, l'on peut simplement stipuler dans le nouveau code que la Loi hypothécaire dans son ensemble ne s'applique pas aux sûretés sur navires. Cependant, ce principe ne peut pas être formulé en termes absolus. Par la loi du 19 avril 2014, on a en effet inséré au chapitre III de la Loi hypothécaire, concernant les hypothèques, une section V intitulée "Des cessions de créances privilégiées et hypothécaires". Ces dispositions ont été transférées du titre III de la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire, et elles ont également été réputées s'appliquer aux hypothèques sur navires à la suite de la définition large de leur champ d'application. Cette définition large du champ d'application n'a pas été modifiée, mais doit peut-être à présent être lue conjointement avec l'article 41 de la Loi hypothécaire, qui définit expressément l'hypothèque comme un droit réel sur des immeubles. Par conséquent, les dispositions selon le droit actuel ne pourraient être réputées applicables aux créances garanties par des hypothèques sur navires. Au moyen de dispositions modificatives, on ajoute une disposition à la Loi hypothécaire, qui déclare explicitement la section V du chapitre III applicable à l'ensemble des créances garanties par une hypothèque sur navire.

Article 2.2.5.4

Clauses dérogatoires

Cette disposition confirme que les dispositions du chapitre relatif aux sûretés sur navires revêtent en principe un caractère impératif (certaines sont même d'ordre public; voir d'ailleurs également article. 2.2.1.11 relatif à la publicité).

Article 2.2.5.5

Types de sûretés sur navires

Le paragraphe 1er est une reformulation du principe énoncé à l'article 19, première phrase, de la Loi Maritime. Cette dernière disposition prévoit que les droits de priorité entre les créanciers d'un navire découlent soit de privilèges, soit d'hypothèques. La jurisprudence admet unanimement la théorie selon laquelle le régime des privilèges sur navires basés sur la Loi Maritime exclut l'exercice des privilèges de droit commun. Cette théorie se base en partie sur l'article 23,

genoemde vorderingen bevoorrecht zijn, en strookt onmiskenbaar met de bedoeling van de wetgever. Volgens gezaghebbende rechtsleer is ook uitoefening van de algemene voorrechten uit het gemeen recht uitgesloten. De ontworpen bepaling bevestigt deze zienswijze. Beleidsmatig wordt zij inzonderheid. verantwoord door de wenselijkheid om het lange termijn-scheepskrediet aan te moedigen; indien de positie van de scheepsfinancier zou kunnen worden ondermijnd door de uitoefening van allerhande gemeenrechtelijke voorrechten, zou deze erg onaantrekkelijk worden. Daarenboven ware het onlogisch om de gemeenrechtelijke bijzondere voorrechten uit te bannen maar de gemeenrechtelijke algemene voorrechten, welke normaal rang nemen na de bijzondere (artikel 26 Hyp.W.) toch toe te laten, en ze zo een positie te verschaffen die ze niet hebben naar gemeen recht. Er is evenmin enige aanleiding gebleken om de huidige Belgische opvatting op te geven ten voordele van de Franse, waarin de naar gemeen recht bevoorrechte schuldeisers rang nemen na de scheepshypotheek. Dergelijke regeling zou het rechtsregime compliceren zonder in de praktijk een aantoonbaar nut op te leveren. Bovendien wordt er ook van afgezien om na de scheepshypotheek scheepsvoorrechten van tweede rang in te voeren; *a fortiori* moeten de gemeenrechtelijke voorrechten dan buiten toepassing blijven. Door de toevoeging in de ontworpen bepaling van het woord "uitsluitend" wordt alleszins duidelijker gemaakt dat inderdaad *alle* voorrechten van gemeen recht zijn uitgesloten. Duidelijkheidshalve vestigt het artikel de aandacht op de mogelijkheid van een beding van eigendomsvoorbehoud, dat tegenstelbaar wordt door inschrijving overeenkomstig het hierboven toegelichte artikel 2.2.1.12. Deze algemene verwijzing naar de mogelijkheid van een beding van eigendomsvoorbehoud doet geen afbreuk aan de specifieke regel m.b.t. scheepsbestanddelen vervat in artikel 2.2.4.8.

Paragraaf 2 trancheert een in het huidig Belgisch recht omstreden kwestie. Alleen met betrekking tot niet-registreerde en niet-teboekstaande schepen blijft een burgerlijk pand mogelijk. Deze regeling sluit aan bij buitenlandse wetgeving en houdt rekening met de nieuwe gemeenrechtelijke wetgeving betreffende de zakelijke zekerheden op roerende goederen (wetten van 24 juni en 11 juli 2013).

De toegelichte bepalingen verhinderen niet dat gemeenrechtelijke zekerheidsrechten in het leven worden geroepen met betrekking tot scheepstoebehoren dat geen deel van het schip is geworden. In dit verband moet echter ook worden opgemerkt dat het hieronder toegelichte artikel 2.2.5.35 bepaalt dat de scheepshypotheek zich mede uitstrekt tot de scheepsbestanddelen en, behoudens afwijkend beding, tot het scheepstoebehoren en de vracht.

§ 1er, de la Loi Maritime, qui stipule que sont "seuls" privilégiées les créances qui y sont citées, et coïncide incontestablement avec l'intention du législateur. Selon la doctrine faisant autorité en la matière, l'exercice des privilèges généraux du droit commun est également exclu. La disposition en projet confirme cette position. Sur le plan politique, elle se justifie notamment par la nécessité d'encourager le crédit maritime à long terme; si la situation du bailleur de fonds maritime pouvait être ébranlée par l'exercice de toutes sortes de privilèges de droit commun, elle serait fort peu attractive. En outre, il aurait été illogique d'exclure les privilèges spéciaux de droit commun, mais d'admettre en revanche les privilèges généraux de droit commun, qui ne prennent normalement rang qu'après les privilèges spéciaux (article 26 de la Loi hypothécaire), et de leur octroyer ainsi une position qu'ils n'ont pas en droit commun. De même, l'on n'a nullement jugé nécessaire d'abandonner la théorie belge actuelle au profit de la théorie française, dans laquelle les créanciers privilégiés de droit commun prennent rang après l'hypothèque sur navire. Une telle disposition compliquerait le régime juridique sans produire dans la pratique un intérêt démontrable. En outre, l'on a également renoncé à introduire après l'hypothèque sur navire des privilèges sur navires de second rang; les privilèges de droit commun doivent *a fortiori* rester en dehors du champ d'application. En ajoutant à la disposition en projet le mot "exclusivement", l'on précise en tout cas que *tous* les privilèges de droit commun sont effectivement exclus. Afin d'éviter tout malentendu, l'article souligne la possibilité d'une clause de réserve de propriété, qui devient opposable moyennant son inscription conformément à l'article 2.2.1.12 commenté ci-dessus. Ce renvoi général à la possibilité d'une clause de réserve de propriété ne porte pas atteinte à la règle spécifique concernant les éléments du navire énoncée à l'article 2.2.4.8.

Le paragraphe 2 permet de clore des questions contestées dans le droit belge actuel. Un gage civil demeure uniquement possible uniquement en ce qui concerne les navires non enregistrés et non immatriculés. Ce régime cadre avec la législation étrangère et tient compte de la nouvelle législation de droit commun relative aux suretés réelles sur les meubles (lois des 24 juin et 11 juillet 2013).

Les dispositions commentées n'empêchent pas de constituer des sûretés de droit commun par rapport à des accessoires du navire qui ne sont pas devenus une partie de celui-ci. À cet égard, il convient toutefois de souligner également que l'article 2.2.5.35 commenté ci-dessous stipule que l'hypothèque sur navire s'étend aux éléments du navire et, sauf clause dérogatoire, aux accessoires du navire et au fret.

Artikel 2.2.5.6

Ontstaan en bewijs van scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten

De ontworpen bepaling neemt ten dele artikel 19 van de Zeewet over en bevestigt dat zowel de scheepsvoorrangsrechten als de scheepsvoorrechten ontstaan uit de wet. De regel geldt vanouds voor voorrechten, maar geldt in feite even goed voor voorrangsrechten. De tweede zin is overgenomen uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 11, eerste lid), dat niet in de Zeewet was getransponeerd en in verband moet worden gebracht met de afschaffing van de vroeger in Frankrijk en ook in België geldende specifieke bewijsregels voor maritieme voorrechten.

De tijdens de eerste consultatie opgeworpen vraag of het nuttig zou zijn om ook voor de voorrechten een officiële publiciteit in te voeren, waardoor de nadelen verbonden aan hun occult karakter worden weggenomen, lokte weinig reacties uit. Van de invoering van een registratie van scheepsvoorrechten wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek afgezien. De hoofdreden is dat dergelijke registratie internationaal zeer zeldzaam is en in geen enkel van de desbetreffende verdragen wordt gereguleerd, laat staan verplicht gesteld.

Artikel 2.2.5.7

Hoedanigheid van de schuldenaar

Wereldwijd schijnt er principiële overeenstemming over te bestaan dat maritieme voorrechten ontstaan ongeacht of de schuldenaar eigenaar van het betrokken schip is. Artikel 24, § 5, van de Zeewet bepaalt dat de bepalingen van dat artikel en van artikel 23 van toepassing zijn op een schip geëxploiteerd door een reder die er niet de eigenaar van is of door een bevrachter van het gehele schip, tenzij de eigenaar buiten het bezit gesteld is door een onrechtmatige daad en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw is. Deze regeling is overgenomen uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 13), met dien verstande dat de eerder bevreemdende en alleszins onduidelijke term “un affréteur principal” in België, al even merkwaardig, in het Nederlands werd vertaald door “eenen bevrachter van het gehele schip”. De nieuwe verdragen formuleren het principe anders en duidelijker. Zo bepaalt het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 dat de bevoorrechte schuldvorderingen moeten bestaan “against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel” (artikel 4.1). Blijkbaar bestond er eensgezindheid over het principe dat er geen voorrecht bestaat voor vorderingen tegen de tijdbevrachter, in

Article 2.2.5.6

Naissance et preuve des droits de priorité sur navires et des privilèges sur navires

La disposition en projet reprend en partie l’article 19 de la Loi Maritime et confirme que tant les droits de priorité sur navires que les privilèges sur navires résultent de la loi. La règle vaut de longue date pour les privilèges, mais est en fait tout aussi valable pour les droits de priorité. La deuxième phrase est reprise de la Convention sur les privilèges maritimes de 1926 (article 11, alinéa 1er), qui n’avait pas été transposée dans la Loi Maritime et qui doit être corrélée avec la suppression de règles de preuve spécifiques qui prévalaient autrefois en France ainsi qu’en Belgique pour les privilèges sur navires.

Il y a eu peu de réactions à la question soulevée lors de la première consultation, qui était de savoir s’il serait utile d’instaurer également une publicité officielle pour les privilèges, afin de parer aux inconvénients liés à leur caractère occulte. L’on a renoncé à introduire un enregistrement des privilèges sur navires dans le Code belge de la Navigation, principalement parce qu’un tel enregistrement est très rare au niveau international et n’est régulé, voire rendu obligatoire, dans aucune des conventions s’y rapportant.

Article 2.2.5.7

Qualité du débiteur

Il semble qu’il y ait une unanimité de principe au niveau mondial pour reconnaître que les privilèges maritimes s’établissent indépendamment du fait que le débiteur soit ou non propriétaire du navire en question. L’article 24, § 5, de la Loi Maritime stipule que les dispositions de cet article et de l’article 23 sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s’est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n’est pas de bonne foi. Ce régime a été repris de la Convention sur les privilèges maritimes de 1926 (article 13), étant entendu que dans le texte de la législation belge, l’expression plutôt étrange et en tout cas confuse “un affréteur principal” a été tout aussi curieusement traduite en néerlandais par “eenen bevrachter van het gehele schip”. Les nouvelles conventions formulent le principe de manière différente et plus claire. Ainsi, la Convention sur les privilèges maritimes de 1993 stipule que les créances privilégiées doivent s’établir “against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel” (“sur le propriétaire, l’affréteur en dévolution, l’armateur gérant ou l’exploitant du

die opvatting logischerwijze evenmin voor vorderingen tegen de reisbevrachter.

Met het oog op de rechtszekerheid, om aan te sluiten bij de internationale tendens en om de reikwijdte van de scheepsvoorrechten niet excessief te maken, sluit de ontworpen tekst aan bij de optie genomen in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van het in artikel 2.1.1.2 gedefinieerde begrip "reder".

Aanvullend is bepaald dat eveneens een scheepvoorrecht ontstaat wanneer het bemanningslid een vordering heeft op zijn werkgever, ook al is die slechts een *crewing* of *manning agency*.

Duidelijkheidshalve weze bevestigd dat het feit dat aan een vordering een scheepsvoorrangsrecht of een scheepsvoorrecht is verbonden, in principe impliceert dat deze vordering op het schip verhaalbaar is (en bijvoorbeeld tot gedwongen verkoop kan leiden), maar niet het bestaan impliceert van een persoonlijk vorderingsrecht tegen de scheepseigenaar.

Overeenkomstig de nieuwe formulering van de regel in het tweede lid zal de uitzondering spelen wanneer hetzij de oorspronkelijke schuldeiser, hetzij de overnemer van diens schuldvordering of degene die in zijn rechten gesubrogeerd is, te kwader trouw is, hetzij wanneer beiden dit zijn.

Artikel 2.2.5.8

Overdracht en subrogatie

In het huidig Belgisch recht wordt aangenomen dat een derde die bij wet of overeenkomst gesubrogeerd is in de rechten van de oorspronkelijke bevoorrechte schuldeiser, het voorrecht kan blijven uitoefenen. Deze regel is echter niet opgenomen in de wet en geeft regelmatig aanleiding tot toepassingsproblemen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 bewaart ter zake eveneens het stilzwijgen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (artikel 9) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 10) bevatten echter een uitdrukkelijke regeling. In de ontworpen wettekst is deze overgenomen, weliswaar met de toevoeging dat de overdracht ook speelt , ten aanzien van de nieuwe houder van een schuldvordering bekleed met een scheepsvoorrangsrecht. Er is immers geen reden waarom het principe voor dergelijke rechten niet eveneens zou gelden.

navire") (article 4.1). Il y a eu manifestement unanimité sur le principe qu'aucun privilège n'était établi pour des créances contre l'affréteur à temps, et encore moins, en suivant logiquement cette même théorie, pour des créances contre l'affréteur au voyage.

Afin de garantir la sécurité juridique et de s'aligner sur la tendance internationale, et pour ne pas exagérer la portée des privilèges sur navires, le texte en projet s'aligne sur le choix opéré par la Convention sur les privilèges maritimes de 1993. On utilise également la notion d'"armateur" définie à l'article 2.1.1.2.

Il est également précisé qu'un privilège sur navire naît lorsque le membre d'équipage dispose d'une créance envers son employeur, même si ce dernier n'est qu'une *crewing* ou *manning agency*.

Afin d'éviter tout malentendu, il est confirmé que le fait d'assortir une créance d'un droit de priorité sur navire ou d'un privilège sur navire implique en principe que cette créance soit recouvrable sur le navire (et peut par exemple mener à une vente forcée), mais cela n'implique pas l'existence d'une créance personnelle contre le propriétaire du navire.

Conformément à la reformulation de la règle énoncée à l'alinéa 2, l'exception jouera lorsque soit le créancier initial soit le cessionnaire de sa créance ou celui subrogé dans ses droits est de mauvaise foi, ou lorsque les deux le sont.

Article 2.2.5.8

Cession et subrogation

Le droit belge actuel admet qu'un tiers subrogé par la loi ou par une convention dans les droits du créancier privilégié initial peut continuer à exercer le privilège. Cette règle n'a cependant pas été reprise dans la loi, ce qui provoque régulièrement des problèmes d'application. La Convention sur les privilèges sur navires de 1926 garde également le silence en la matière. En revanche, la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (article 9) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 10) comprennent explicitement une réglementation. Il a donc été décidé d'inscrire cette règle dans le texte de loi en projet, en précisant il est vrai que la cession s'applique également à l'égard du nouveau titulaire d'une créance assortie d'un droit de priorité sur navire. En effet, il n'y a aucune raison de ne pas appliquer également le même principe pour de tels droits.

Artikel 2.2.5.9

Volgrecht

Deze bepaling herhaalt in paragraaf 1 het principe neergelegd in artikel 20, eerste zinsdeel van de Zeewet, dat, wat de voorrechten betreft, teruggaat op het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 8). Het volgrecht wordt internationaal en vanouds beschouwd als een essentieel kenmerk van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken. Waar het scheepszekerheidsrecht de begunstigde schuldeiser beschermt tegen andere samenlopende schuldeisers, beschermt het volgrecht hem tegen de derde verkrijger van het schip, omdat het schip ook bij overdracht als onderpand moet blijven fungeren. De toekenning van een volgrecht aan de scheepsretentor bevestigt dat het retentierecht eveneens aan de derde verkrijger en andere schuldeisers kan worden tegengeworpen.

In paragraaf 2 is, in een lichte herformulering, de tekst van artikel 21 van de Zeewet overgenomen. Er is geen aanleiding gebleken om deze tekst te wijzigen. De regel geldt uit zijn aard niet voor scheepsvoorrangsrechten, daar die per definitie worden uitgeoefend in het raam van een reeds aangevangen uitwinningsprocedure. Ten aanzien van scheepsretentierechten is hij eveneens zonder relevantie.

Artikel 2.2.5.10

Oorzaken van tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken

De ontworpen bepaling neemt, in een lichte herformulering, de aan scheepsvoorrechten en scheepshypotheken gemeenschappelijke regeling over die vervat ligt in artikel 37, eerste lid van de Zeewet. Er is geen aanleiding gebleken om in deze regeling verandering te brengen.

Afdeling 2

Scheepsvoorrangsrechten

Artikel 2.2.5.11

Kosten waarvoor een scheepsvoorrangsrecht geldt

Conform de hedendaagse internationale zienswijze verkrijgen de gerechtelijke uitwinningskosten het statuut van een scheepsvoorrangsrecht in plaats van een scheepsvoorrecht. De betrokken schuldeisers

Article 2.2.5.9

Droit de suite

Cette disposition répète au paragraphe 1er le principe consacré par l'article 20, première partie de phrase, de la Loi Maritime, qui repose lui-même, en ce qui concerne les privilèges, sur la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (article 8). Sur le plan international, le droit de suite est considéré depuis longtemps comme une caractéristique essentielle des privilèges sur navires et des hypothèques sur navires. Alors que la sûreté sur navire protège le créancier bénéficiaire contre les autres créanciers en concours, le droit de suite le protège contre le tiers acquéreur du navire, parce que même en cas de cession, le navire doit continuer à servir de gage. L'octroi d'un droit de suite au titulaire du droit de rétention sur le navire confirme que le droit de rétention est également opposable au tiers acquéreur et aux autres créanciers.

Le paragraphe 2 reprend, en le reformulant légèrement, l'article 21 de la Loi Maritime. Il n'est pas apparu nécessaire de modifier ce texte. De par sa nature, la règle ne vaut pas pour les droits de priorité sur navires étant donné que ceux-ci sont exercés, par définition, dans le cadre d'une procédure d'éviction déjà entamée. Elle est également dénuée de pertinence vis-à-vis des droits de rétention sur navires.

Article 2.2.5.10

Causes d'extinction de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires

La disposition en projet reprend, moyennant une légère reformulation, la réglementation commune aux privilèges sur navires et aux hypothèques sur navires énoncée à l'article 37, alinéa 1er, de la Loi Maritime. Il n'est pas apparu nécessaire d'apporter de changement à cette réglementation.

Section 2

Droits de priorité sur navires

Article 2.2.5.11

Frais assortis d' un droit de priorité sur navire

Conformément à la position internationale actuelle, les frais d'éviction judiciaire se voient attribuer le statut de droit de priorité sur navire plutôt que celui de privilège sur navire. Les créanciers concernés bénéficient donc

verkrijgen dus de meest gunstige positie. De hier toegelichte regel moet worden samengelezen met de in het Gerechtelijk Wetboek opgenomen, doch naar het Belgisch Scheepvaartwetboek overgehevelde bepalingen over de evenredige verdeling en rangregeling in geval van beslag op zeeschepen en binnenschepen. De wetgevingstechnische keuze om beide materies in het raam van de scheepvaartwetgeving te regelen werd ook gemaakt in Nederland.

Hoewel de scheepsvoorrangsrechten ingevolge de ontworpen formulering een eerder ruim toepassingsgebied hebben, moeten ook zij, overeenkomstig artikel 2.2.5.2, in beperkende zin worden geïnterpreteerd. De hier toegelichte bepaling vermeldt in paragraaf 1 bovendien verschillende criteria waaraan cumulatief moet zijn voldaan vooraleer van een scheepsvoorrangsrecht sprake kan zijn. Zo geldt voor alle betrokken kosten de eis dat ze moeten zijn gemaakt in het gemeenschappelijk belang van de schuldeisers. Dit criterium, dat ook geldt onder het huidige recht, geeft eveneens een houvast in geval er maar één schuldeiser is.

Wat betreft de gerechtskosten valt op te merken dat de rechtsplegingsvergoeding niet onder de bepaling valt. Zij is immers niet verschuldigd aan de overheid. Advocatenerelonen vallen evenmin onder de regeling.

Wat betreft de procedurekosten zowel als de kosten *in custodia legis* wordt verduidelijkt dat het in principe alleen gaat om de kosten na uitvoerend beslag, meer bepaald vanaf het bevel tot betaling bedoeld in de artikelen 1499 en 1546 Ger.W. (en inbegrepen de kosten van dat bevel zelf). Een gelijkaardige oplossing geldt in het buitenland. In geval van voorafgaand bewarend scheepsbeslag dat wordt omgezet in een uitvoerend beslag (artikel 1497 Ger.W.), worden de vanaf dan gemaakte kosten in aanmerking genomen. Op te merken valt dat ingevolge de elders ontworpen versnelling van de procedure van het uitvoerend scheepsbeslag, mag worden verwacht dat de desbetreffende kosten zullen worden gereduceerd.

Voorts worden de kosten van behoud nog slechts eenmaal vermeld, en niet meer, zoals in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, tweemaal.

Het is bovendien passend om in de mogelijkheid te voorzien dat ook de “havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen” en de aan de overheid verschuldigde loodslonen, die in de regeling met betrekking tot de maritieme voorrechten van artikel 23, § 1, 1°, van de Zeewet met de hier betrokken vorderingen werden gelijkgeschakeld maar die in de huidige

de la position la plus favorable. La règle ici commentée doit se lire au regard des dispositions reprises dans le Code judiciaire, mais transférées vers le Code belge de la Navigation, sur la distribution par contribution et l’ordre en cas de saisie sur navires de mer et bateaux de navigation intérieure. Les Pays-Bas ont également opté pour une légistique consistant à régir les deux matières dans le cadre de la législation sur la navigation.

Bien que la formulation en projet octroie un champ d’application assez étendu aux droits de priorité sur navires, il convient de les interpréter au sens restrictif, conformément à l’article 2.2.5.2. En outre, la disposition ici commentée mentionne au paragraphe 1er plusieurs critères qu’il faut remplir cumulativement avant qu’il ne puisse être question d’un droit de priorité sur navire. L’exigence des frais exposés dans l’intérêt commun des créanciers vaut ainsi pour tous les frais concernés. Ce critère, également applicable en vertu du droit actuel, offre aussi un point d’appui lorsqu’il n’y a qu’un seul créancier.

En matière de frais de justice, il est à noter que l’indemnité de procédure ne relève pas de la disposition. Elle n’est en effet pas due à une autorité publique. Les honoraires des avocats ne sont pas non plus soumis au régime.

En matière de frais de procédure et de frais *in custodia legis*, il est précisé qu’il ne s’agit en principe que des frais exposés après une saisie conservatoire, plus précisément à partir du commandement de paiement visé aux articles 1499 et 1546 du Code judiciaire (en ce compris les frais du commandement lui-même). Une solution similaire s’applique à l’étranger. En cas de saisie conservatoire préalable sur navire transformée en saisie exécution (article 1497 du Code judiciaire), les frais exposés depuis cette saisie sont pris en considération. Il faut noter que l’on peut s’attendre à la réduction des frais en question, conséquence de l’accélération en projet de la procédure de saisie-exécution sur navires.

En outre, les frais de conservation ne sont mentionnés qu’à une seule reprise et non davantage comme dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1926, à deux reprises.

Il convient en outre de prévoir la possibilité que les “les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces,” et les frais de pilotage, qui ont été assimilés dans le régime concernant les privilèges maritimes de l’article 23, § 1er, 1°, de la Loi Maritime aux créances en question, mais qui relèvent de la compétence des régions dans

bevoegdheidsverdeling tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, een scheepsvoorrangsrecht genieten indien zij voldoen aan de inhoudelijke eisen gesteld in paragraaf 1. Gelet op de gewestelijke bevoegdheid ter zake wordt in de ontworpen bepaling echter niet gepreciseerd op welke kosten deze regeling betrekking heeft, maar wordt op generieke wijze verwezen naar "de desgevallend door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever aangewezen aan de overheid verschuldigde kosten".

De ontworpen paragrafen 2 en 3 zijn vooral een codificatie, en in beperkte mate een correctie van bestaande rechtspraak, waarin ook enigszins rekening is gehouden met rechtsleer en rechtspraak over de analoge regels uit het gemeen zekerhedenrecht. De toegelichte paragrafen worden in de wet ingeschreven teneinde een sterker interpretatief houvast te geven. Dit is wenselijk gelet op de steeds terugkomende discussies over de reikwijdte van de huidige voorrechten in de rechtspraak. In paragraaf 2 wordt doelbewust het woord "kunnen" gebruikt, omdat de kosten alleszins moeten voldoen een de inhoudelijke eisen gesteld in paragraaf 1.

In paragraaf 1 wordt, in afwijking van het gemeen zekerhedenrecht dat wat betreft uitwinningskosten genoegen schijnt te nemen met de loutere nuttigheid ervan, als algemene regel geëist dat het moet gaan om *noodzakelijk* gemaakte kosten. Hier zijn twee redenen voor. De eerste is dat de desbetreffende voorrangsrechten ten dele een verruiming zijn van het huidige regime: zo creëert de ontworpen bepaling, in afwijking van de huidige rechtspraak, maar op dat punt dan weer meer in lijn met het gemeen zekerhedenrecht, en mede in het licht van de globale afweging van de belangen van de betrokken sectoren, een scheepsvoorrangsrecht voor de (na beslag gemaakte) kosten in verband met berging, onderhoud en herstelling van het schip. Het is redelijk deze verruiming door de eis van de noodzakelijkheid af te grenzen. Ten tweede komt het hier bedoelde voorrangsrecht min of meer in de plaats van het afgeschafte voorrecht in verband met kapiteinsovereeenkomsten (*master's disbursements*). Ook in dat laatste verband is uitdrukkelijk de noodzakelijkheid van de gemaakte onkosten vereist, en is nuttigheid niet voldoende.

Kosten van behoud omvatten alleen kosten die dienen tot het materieel bewaren van het onderpand van de schuldeisers, en niet de kosten om het schip in bedrijf te houden. Deze regel geldt in het gemeen zekerhedenrecht en wordt verder onder meer verdedigd door het merendeel van de Franse zeerechtsleer. Hij wordt in de ontworpen wettekst onder meer vertaald doordat "kosten gemaakt met het oog op het gebruik van het schip na de gedwongen verkoop" worden uitgesloten (§ 3, 5°) en

la répartition actuelle des compétences, jouissent d'un droit de priorité sur navire s'ils répondent aux exigences de fond posées au pargraphe 1er. Considérant la compétence régionale en la matière, il n'est toutefois pas précisé dans la disposition en projet à quels frais ce régime se rapporte, mais il est renvoyé de façon générique aux "éventuels frais dus à une autorité indiqués par le législateur régional ou communautaire compétent".

Les paragraphes 2 et 3 en projet consistent avant tout en une codification, et, dans une mesure limitée, en une correction de la jurisprudence existante, dans laquelle on a également tenu compte de la doctrine et de la jurisprudence relatives aux règles analogues du droit commun des sûretés. Les paragraphes commentés sont repris dans la loi afin d'offrir un point d'interprétation plus fort. Ceci est souhaitable étant donné les discussions incessantes sur la portée des privilèges actuels dans la jurisprudence. Au paragraphe 2, on utilise est délibérément le verbe "peuvent", parce que frais doivent dans tous les cas répondre aux exigences de fond posées au paragraphe 1er.

Au paragraphe 1er, la règle générale exige qu'il s'agisse de frais *nécessaires*, par dérogation au droit commun des sûretés, lequel semble se satisfaire de la simple utilité des frais en matière d'éviction. Il y a deux raisons à cela. La première est que les droits de priorité concernés s'analysent, en partie, en un élargissement du régime actuel: la disposition en projet crée ainsi un droit de priorité sur navire pour les frais (exposés après saisie) d'assistance et les frais d'entretien et de réparation du navire, par dérogation à la jurisprudence actuelle mais dans la lignée du droit commun des sûretés et à la lumière de la balance générale des intérêts des secteurs concernés. Il est raisonnable d'encadrer cet élargissement par l'exigence de la nécessité. Deuxièmement, le droit de priorité ici visé remplace plus ou moins le privilège pour les contrats passés par le capitaine (*master's disbursements*), lequel a été supprimé. À ce dernier égard aussi, la nécessité des frais exposés est expressément exigée et leur simple utilité ne suffit pas.

Les frais de conservation englobent uniquement les frais servant à la garde du gage des créanciers, et non les frais exposés afin de maintenir le navire en exploitation. Cette règle s'applique en droit commun des sûretés et est notamment défendue par la majorité de la doctrine française de droit maritime. Elle se traduit notamment, dans le texte de loi en projet, par l'exclusion des "frais exposés en vue de l'usage du navire après la vente forcée" (§ 3, 5°) et par la limitation du droit de priorité

doordat het voorrangsrecht m.b.t. verzekeringspremies wordt beperkt tot de periode van verblijf in de laatste haven (§ 3, 6°).

Wat de berging betreft dient nog opgemerkt dat deze in de regel zal plaatsvinden vooraleer het schip de laatste haven binnenloopt, zodat de berger in de meeste gevallen op zijn in artikel 2.2.5.14 neergelegd scheepsvoorrecht zal terugvallen eerder dan op zijn scheepsvoorrangsrecht. De scheepsherstellers van hun kant verkrijgen naast het scheepsvoorrangsrecht een retentierecht (zie artikel 2.2.5.22). Een ander, niet in de wettekst genoemd voorbeeld van kosten waarvoor, krachtens de algemene criteria, een scheepsvoorrangsrecht zal gelden, is dat van de kosten voor lossing van het schip met het oog op de openbare verkoop.

Zoals in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 wordt verduidelijkt dat ook bemanningskosten onder het voorrangsrecht kunnen vallen. Dit zal In het bijzonder het geval zijn wanneer de bemanning aan boord blijft nadat het schip door de eigenaar is achtergelaten. De vermelding van de repatriëringskosten is eveneens geïnspireerd door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993. De bemanning heeft bovendien een eigenlijk scheepsvoorrecht. Het begrip bemanningslid moet breed worden uitgelegd.

Artikel 2.2.5.12

Onderlinge rang

De ontworpen bepaling beantwoordt aan de ratio van de regeling met betrekking tot de scheepsvoorrangsrechten en strookt met Nederlands recht.

Afdeling 3

Scheepsvoorrechten

Artikel 2.2.5.13

Begrip

De definitie van het begrip reis doelt op een verplaatsing van één haven naar een andere, zodat alleen verhalingen binnen één havengebied niet als reis gelden. De toelichting die de rechtsleer bij dit in de rangregeling van de Zeewet gebruikte begrip geeft is onbevredigend en laat het laatste woord aan de rechter. In België en andere landen is weinig of geen rechtspraak voorhanden. In Italië werd geargumenteerd dat een reis in de regelmatige lijnvaart verloopt tussen de twee extreme aanloophavens, en dat een reis in het vervoer onder C/P de verplaatsingen met lading en in ballast omvat.

pour les primes d'assurance à la période d'escale dans le dernier port (§ 3, 6°).

En matière d'assistance, il faut également noter que ces opérations interviendront, en règle, avant l'entrée du navire dans le dernier port. Dans la plupart des cas, l'assistant se fondra alors sur son privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14 plutôt que sur son droit de priorité sur navire. Les réparateurs de navires, quant à eux, bénéficient d'un droit de rétention en plus de leur droit de priorité (voir article 2.2.5.22). Les frais de déchargement du navire en vue de sa vente publique constituent un autre exemple de frais qui, quoique non mentionnés dans le texte de loi, sont bien soumis au droit de priorité en vertu du critère général.

Comme la Convention privilèges sur navires de 1993 le précise, les frais d'équipage peuvent également relever du droit de priorité. Tel sera particulièrement le cas lorsque l'équipage demeure à bord après l'abandon du navire par le propriétaire. La mention des frais de rapatriement est également inspirée de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993. L'équipage dispose en outre d'un véritable privilège sur navire. La notion d'équipage doit faire l'objet d'une interprétation large.

Article 2.2.5.12

Rang mutuel

La disposition en projet s'inscrit dans la ratio du régime concernant les droits de priorité et cadre avec le droit néerlandais.

Section 3

Privilèges sur navires

Article 2.2.5.13

Notion

La définition de la notion de "voyage" vise un déplacement d'un port à un autre; les déplacements dans une même zone portuaire ne font donc pas office de voyage. Le commentaire donné par la doctrine dans le cadre de la notion utilisée dans l'ordre de la Loi Maritime est insatisfaisant et accorde le dernier mot au juge. Il n'existe que peu ou pas de jurisprudence en Belgique et dans les autres pays. En Italie, il a été soutenu qu'un voyage sur une route régulière de navigation se situe entre les deux ports d'escale les plus éloignés, et qu'un voyage effectué en mode de transport sous C/P sous-entend

Het is wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek een duidelijke en hanteerbare definitie op te nemen. Gelet op het hedendaagse scheepvaartbedrijf, dat wordt gekenmerkt door flexibiliteit en snelheid, en waarin een scheepsreis veel minder is te zien als één in de tijd afgebakende en economisch min of meer zelfstandige expeditie, ligt het voor de hand het begrip reis eenvoudig op te vatten als een verplaatsing van één haven naar een andere, zodat alleen verhalingen binnen één havengebied niet als reis gelden. Ten einde dit duidelijk te maken, is het begrip reis hier uitdrukkelijk gedefinieerd.

Artikel 2.2.5.14

Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt

De nieuwe lijst van scheepsvoorrechten in de ontworpen paragraaf 1 berust op een omstandige kritische beoordeling van het huidige regime. De primordiale doelstelling is om de voorrechtencatalogus te actualiseren en waar nuttig met het oog op de versterking van de Belgische vlag en waar mogelijk zonder andere belangen te schaden, in te perken.

Het woord “uitsluitend” in de bepaling is belangrijk. Het correspondeert met het woord “alleen” in artikel 23, § 1, van de Zeewet. Zoals de Zeewet kent de ontworpen tekst alleen scheepsvoorrechten met voorrang boven hypotheek. Anders dan in de verdragen wordt toegelaten en sommige andere landen daadwerkelijk hebben gedaan, worden met andere woorden geen nationale tweederangsvoorrechten die na hypotheek komen in het leven geroepen. Niet alleen zou dergelijke regeling het wetboek compliceren, maar vooral zou zij, zoals BVZ reeds opmerkte in 1964, een aantal chirografaire schuldeisers nog verder nadeel betrokkenen. Daarenboven mag, gelet op de beperktheid van de meestal nog te verdelen sommen, worden betwijfeld of zij enig praktisch nut zou opleveren. Ten slotte wordt in de ontworpen bepaling bevestigd dat de hier besproken regeling geen afbreuk doet aan de mogelijkheid voor andere regelgevers om binnen hun materiële bevoegdheid voorrechten in het leven te roepen (bijvoorbeeld in verband met havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, loodslonen en schade aan waterwegen en havens, ter zake waarvan de gewesten bevoegd zijn). De bestaande voorrechten die tot de gewestbevoegdheden behoren, worden bij de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek trouwens niet opgeheven. De algemene systematiek van de scheepszekerheidsrechten moet wel worden geacht tot de federale bevoegdheid te behoren, aangezien die materie zich niet leent tot een gediversifieerde toepassing. De bestaande voorrechten

des déplacements avec cargaison et sur lest. Il est souhaitable d’intégrer une définition claire et maniable dans le Code belge de la Navigation. Considérant l’industrie de la navigation contemporaine, caractérisée par sa flexibilité et sa rapidité, et dans laquelle le voyage est à considérer comme moins délimité dans le temps et ne constituant plus une expédition économique relativement indépendante, il va de soi d’envisager la notion de voyage simplement comme un déplacement d’un port à un autre; les déplacements dans une même zone portuaire ne font donc pas office de voyage. Afin de clarifier cette dernière position, la notion de voyage est définie expressément ici.

Article 2.2.5.14

Créances assorties d’un privilège sur navire

La liste nouvelle des privilèges sur navires du paragraphe 1er en projet s’appuie sur une évaluation critique du régime actuel détaillée. L’objectif primordial est d’actualiser le catalogue des privilèges et de le réduire lorsque cela s’avère nécessaire, afin de renforcer le pavillon belge sans affecter les autres intérêts là où c’est possible.

Le mot “exclusivement” dans la disposition est important. Il correspond au mot “seuls” de l’article 23, § 1er, de la Loi Maritime. Tout comme la Loi Maritime, le texte en projet ne connaît que des privilèges sur navires primant les hypothèques. Autrement dit, contrairement à ce qui est permis par les conventions, et effectivement mis en œuvre dans d’autres pays, l’on ne crée pas de privilèges de second rang nationaux venant après les hypothèques. Un tel régime ne compliquerait pas seulement le code, mais, comme l’avait noté l’ABDM en 1964, il désavantagerait un certain nombre de créanciers chirographaires. Considérant le caractère souvent limité des sommes restant à partager, on doute en outre que ces privilèges de second rang revêtent encore un quelconque intérêt pratique. Enfin, la disposition en projet confirme que le régime abordé ici ne porte pas atteinte à la possibilité pour d’autres législateurs de créer des privilèges dans le cadre de leur compétence matérielle (p. ex. concernant les droits portuaires ainsi que les prélèvements et impôts publics similaires, les salaires de pilotes et les dommages occasionnés aux voies navigables et ports, matières relevant de la compétence des régions). Les privilèges existants qui relèvent des compétences régionales ne sont d’ailleurs pas supprimés dans le cadre de l’instauration du Code belge de la Navigation. Le système général des sûretés sur navires doit toutefois être réputé relever de la compétence fédérale, cette matière ne se prêtant pas à une application diversifiée. Les privilèges existants

die tot de gewestbevoegdheden behoren, zullen onder de systematiek van het Belgisch Scheepvaartwetboek als een scheepsvoorrangsrecht (indien zij aan de desbetreffende voorwaarden voldoen) dan wel een scheepsvoorrecht kunnen worden beschouwd. Zij behouden, zolang de gewestelijke regelgevers er niet anders over beslissen, maximaal dezelfde rang als onder de gelding van de Zeewet (zie ook artikel 2.2.5.17).

Voorts maakt de bepaling impliciet duidelijk dat het scheepsvoorrecht, anders dan in de Zeewet, niet meer slaat op de vracht en de aan de scheepseigenaar verschuldigde schadevergoedingen. Het slaat alleen op het schip waarop de vordering betrekking heeft en op het scheepstoebehoren, zoals deze begrippen zijn omschreven in artikel 1.1.1.3. In de materie van de scheepsvoorrechten is het zonder belang of het schip geregistreerd of teboekgesteld is.

De verenging tot het schip en het scheepstoebehoren behoeft enige nadere toelichting.

Artikel 23, § 1, van de Zeewet bepaalt dat de voorrechten onder meer slaan op de vracht voor de reis tijdens welke de vorderingen ontstaan zijn, en op het toebehoren van de vracht na de aanvang van de reis verkregen. In afwijking hiervan strekt het voorrecht ten bate van de personen in dienst van het schip zich uit tot alle vrachten voor alle reizen die in de loop van eenzelfde arbeidsovereenkomst zijn gemaakt (artikel 23, § 2, laatste lid). Artikel 24, § 4, van de Zeewet voegt de bevoorrechting van de vracht toe op basis van het toen in voorbereiding zijnde Scheepsvoorrechtenverdrag van 1926 maar is in de latere verdragen niet behouden, of minstens doelbewust genegeerd.

Bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag van 1967 verklaarde BVZ zich er trouwens mee eens dat bevoorrechting op de vracht geschrapt zou worden. Er zijn verschillende redenen om de bevoorrechting op de vracht in het Belgisch Scheepvaartwetboek weg te laten. Vooreerst blijkt dat in de praktijk erg zelden op de nog door derden verschuldigde vracht wordt uitgewonnen. Dit heeft wellicht te maken met de relatief geringe hoogte van de bedragen, met de grote aantallen vorderingen en met de moeilijkheid om de schuldenaar te vinden. Ten tweede staat de bevoorrechting op de vracht historisch in nauw verband met het voorrecht voor de inning van de gages. In het Engelse recht werd de vracht tot in de negentiende eeuw beschouwd als “the mother of wages”, maar in het hedendaagse zeerecht is de verbondenheid met de verdiende vrachtpenningen verdwenen. Ten derde moet worden gewezen op de veranderde rol van de reis als zelfstandige factor van economisch en financieel belang en op de wijziging van de praktijk in de tijd van de zeilvaart van één gezamenlijke

qui relèvent des compétences régionales pourront être considérés, en vertu du système du Code belge de la Navigation, comme un droit de priorité sur navire (s’ils répondent aux conditions correspondantes) ou un privilège sur navire. Tant que les législateurs régionaux n’en décident pas autrement, ils conservent au maximum le même rang qu’en vertu de l’application de la Loi Maritime (voir également article 2.2.5.17).

En outre, contrairement à la Loi Maritime, la disposition en projet précise implicitement que le fret et les indemnités dues au propriétaire du navire ne sont plus visés par un privilège sur navire. Il ne s’applique qu’au navire auquel se rattachent les créances ainsi qu’aux accessoires du navire, notions telles que décrites à l’article 1er.1.1.3. La question de l’enregistrement ou de l’immatriculation du navire est sans importance en matière de privilèges sur navires.

La limitation relative au navire et aux accessoires du navire requiert des explications supplémentaires.

L’article 23, § 1er, de la Loi Maritime stipule que les privilèges portent notamment sur le fret du voyage pendant lequel sont nées les créances et sur les accessoires du fret acquis après le début du voyage. Par dérogation, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l’ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués au cours d’un même contrat d’engagement (article 23, § 2, dernier alinéa). L’article 24, § 4, de la Loi Maritime introduit le privilège sur le fret sur la base de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926, en préparation à ce moment, mais les conventions ultérieures ne l’ont pas maintenu, ou l’ont tout au moins délibérément ignoré.

Lors de la préparation de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967, l’ABDM a d’ailleurs déclaré consentir à la suppression du privilège sur le fret. Plusieurs raisons appuient l’abandon du privilège sur le fret dans le Code belge de la Navigation. Premièrement, l’éviction du fret encore dû par les tiers semble très rare dans la pratique. C’est peut-être dû à la hauteur relativement faible des montants en jeu, au nombre important des créances et à la difficulté de trouver le débiteur. Deuxièmement, le privilège sur le fret est historiquement étroitement lié au privilège pour la perception des gages. En droit anglais, le fret a été considéré comme “the mother of wages” jusqu’au dix-neuvième siècle, mais cette connection au fret obtenu a disparu du droit maritime actuel. Troisièmement, il faut souligner le rôle modifié du voyage comme facteur autonome d’intérêt économique et financier et le fait que la pratique de l’époque de la navigation à voile, avec un seul affrètement commun pour le voyage et une créance considérable, n’est plus d’actualité. D’autres domaines

bevrachting voor één reis met één aanzienlijke vordering. Dit verlies aan relevantie van de zeereis als juridische eenheid wordt overigens ook in andere domeinen van het zeerecht vastgesteld. Ten vierde zal de in het geciteerde artikel 24, § 4, van de Zeewet beschreven specifieke situatie waarbij de vracht zich nog in handen van de kapitein bevindt, zich in de praktijk nog nauwelijks voordoen. Ten vijfde is het voorrecht op de vracht heden internationaal zeker niet algemeen verbreid, en bestaat het ook niet in de meeste buurlanden van België. Ten zesde toont de praktijk aan dat de hypothecaire schuldeisers in de praktijk zelf rechten op de vracht bedingen als voorwaarde om een krediet toe te staan; reeds bij de voorbereiding van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 werd een wettelijk voorrecht op de vracht beschouwd als een belangrijke hinderpaal hiervoor. Het faciliteren van deze praktijk met het oog op nieuwe investeringen is van groter economisch belang dan het handhaven in de wet van een bevoorrechting die maar van marginaal nut is. De schrapping verhoogt dus de aantrekkelijkheid van het Belgisch recht voor de scheepsfinancier zonder andere belangen te schaden. Tegelijkertijd wordt de Belgische wetgeving vereenvoudigd.

De schrapping van het voorrecht op de aan de scheepseigenaar verschuldigde schadevergoedingen kan op analoge motieven worden gesteund.

Daargelaten dat deze tekst ongelukkig en in strijd met de normale zeerechtelijke betekenis van dat woord gewaagt van een toebehoren waar het in werkelijkheid om een zakelijke subrogatie of zaakvervanging gaat, moet worden vastgesteld dat in de praktijk nauwelijks op de bevoorrechting aanspraak wordt gemaakt. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 zowel als het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 de zakelijke subrogatie niet meer vermelden en ze daardoor onmogelijk wensen te maken. Het Nederlandse voorbeeld, waar de zakelijke subrogatie nog wel is behouden, maakt dan weer duidelijk dat het behoud in de wetgeving aanleiding geeft tot heel wat moeilijkheden en onder meer noopt tot een regeling van de uitoefening van het scheepsvoorrecht op de vergoedingen wanneer de desbetreffende vorderingen worden overgedragen of verpand. Gelet op het gebrek aan praktisch belang en de recente internationale tendensen lijkt het niet de moeite te lonen dergelijke ingewikkelde regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. Ingevolge het hierboven reeds toegelichte artikel 2.2.5.3, § 2, is artikel 10 van de Hypotheekwet in alle geval niet van toepassing.

Wat betreft de aan de scheepseigenaar verschuldigde verzekeringsvergoedingen is het steeds zo geweest dat er geen scheepsvoorrechten op kunnen worden

du droit maritime ont d'ailleurs déjà attesté de la perte de pertinence du voyage maritime en tant qu'unité juridique. Quatrièmement, la situation spécifique décrite à l'article 24, § 4, cité de la Loi Maritime, lorsque le fret se trouve encore entre les mains du capitaine, ne se présente que rarement dans la pratique. Cinquièmement, le privilège sur le fret ne fait certainement pas l'objet d'une tendance internationale générale et n'existe pas non plus dans la plupart de nos pays voisins. Sixièmement, la pratique démontre que les créanciers hypothécaires négocient des droits sur le fret à titre de condition d'octroi d'un crédit; déjà lors de la préparation de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967, l'on considérait le privilège légal sur le fret comme un obstacle important à une telle pratique. Faciliter ce procédé, en vue de nouveaux investissements, revêt un intérêt économique plus important que le maintien dans la loi d'un privilège dont l'utilité n'est que marginale. La suppression rehausse donc l'attrait du pavillon belge pour les bailleurs de fonds maritimes, sans affecter les autres intérêts. La législation belge s'en trouve par la même occasion simplifiée.

La suppression du privilège des indemnités dues au propriétaire du navire se fonde sur des motifs analogues.

Outre le fait que ce texte mentionne des accessoires, alors qu'il s'agit en réalité d'une subrogation réelle, ce qui est malheureux et contraire à la signification courante du terme en droit maritime, force est de constater que le privilège est rarement utilisé dans la pratique. Il n'est dès lors pas étonnant que la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 ne mentionnent plus la subrogation réelle, souhaitant ainsi la rendre impossible. L'exemple des Pays-Bas, qui maintiennent la subrogation réelle, illustre que sa conservation dans la législation donne lieu à de nombreuses difficultés; elle mène notamment à un régime où le privilège sur les indemnités s'exerce alors que les créances concernées sont cédées ou mises en gage. Considérant le manque d'intérêt pratique et les tendances internationales récentes, il ne semble pas indiqué de reprendre un régime aussi compliqué dans le Code belge de la Navigation. À la suite de l'article 2.2.5.3, § 2, commenté ci-dessus, l'article 10 de la Loi hypothécaire n'est en aucun cas applicable.

En ce qui concerne les indemnités dues au propriétaire d'un navire en vertu de contrats d'assurance, il a toujours été établi qu'elles ne peuvent pas être visées

uitgeoefend. Dit is onder meer de situatie onder het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 4, voorlaatste lid), de Zeewet (artikel 23, § 2, voorlaatste lid) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 10.2). Er is dan ook geen aanleiding om hieromtrent een bijzondere bepaling in te voegen.

Nieuw is een scheepsvoorrecht op de onkosten gemaakt door de federale overheid met betrekking tot de inspecties van het zeeschip. Door het specifieke karakter van de scheepvaart moeten de inspecteurs van de Scheepvaartcontrole zich verplaatsen over de ganse wereld. Gelet op de impact van deze kosten op de Federale Staat werd een voorrecht hiervoor ingevoerd. Ook voor de administratieve geldboetes die worden opgelegd voor overtredingen op de publiekrechtelijke bepalingen van het scheepvaartwetboek wordt een voorrecht ingesteld.

Artikel 2.2.5.15

Uitsluiting van voorrechten voor bepaalde soorten schade

In navolging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (artikel 4.2) en vooral van de meer gesofisticeerde tekst van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 4.2) wordt bevoorrechting uitgesloten voor vorderingen in verband met schade door olievervoer of vervoer van gevaarlijke of schadelijke stoffen waaromtrent de schadelijders beschermd worden door objectieve aansprakelijkheidsregimes gecombineerd met verplichte verzekering of andere zekerheidsmechanismen. Een gelijkaardige uitsluiting geldt in verband met nucleaire schade. In de ontworpen tekst is, ten opzichte van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, en het recentere Bunkerverdrag in aanmerking nemend, een verwijzing naar schade door bunkerolie toegevoegd.

De opstellers van de vermelde recente verdragen hebben een scheepsvoorrecht onnodig geacht in het licht van de alternatieve bescherming van de schadelijders waarnaar de ontworpen tekst verwijst; wanneer de alternatieve regimes evenwel niet leiden tot een daadwerkelijke (weze het beperkte) vergoeding, kan toch op een scheepsvoorrecht worden teruggevallen. Hierbij dient ook aangetekend dat bij de bedoelde schadegevallen in de regel geen te hoge verwachtingen mogen worden gesteld in de waarde van het schip als onderpand; een reden te meer waarom de principiële uitsluiting verantwoord is.

par des privilèges. C'est notamment la position de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (article 4, avant-dernier alinéa), de la Loi Maritime (article 23, § 2, avant-dernier alinéa) et de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 10.2). Il n'y a donc pas lieu d'introduire une disposition particulière à ce sujet.

Le privilège maritime sur les frais exposés par l'autorité fédérale en ce qui concerne les inspections d'un navire de mer constitue toutefois une nouveauté. En raison du caractère spécifique de la navigation, les inspecteurs du Contrôle de la Navigation doivent se déplacer à travers le monde. Vu l'impact de ces frais sur l'État fédéral, un privilège a été introduit à cet égard. Un privilège a également été introduit pour les amendes administratives infligées en cas d'infraction aux dispositions de droit public du Code de la Navigation.

Article 2.2.5.15

Exclusion des privilèges pour certains types de dommages

Dans le respect de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (article 4.2) et surtout du texte plus sophistiqué de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 4.2), le statut privilégié est exclu pour les créances relatives à un dommage résultant du transport d'hydrocarbures ou d'autres matières dangereuses ou nocives. Les victimes du dommage sont en effet protégées par des régimes de responsabilité objective combinés avec une assurance obligatoire ou d'autres mécanismes de sûreté. Une exclusion similaire s'applique en matière de dommages nucléaires. Comparativement à la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 et compte tenu de la récente Convention Bunker, le texte en projet ajoute une référence relative au dommage provenant des hydrocarbures de soute.

Les auteurs des récentes conventions mentionnées ont jugé inutile l'introduction d'un privilège sur navire, à la lumière de la protection alternative offerte aux victimes de dommages, à laquelle renvoie le texte en projet; cependant, lorsque les régimes alternatifs ne mènent pas à l'indemnisation effective (si limitée soit-elle), il est tout de même possible de retomber sur le privilège sur navire. Dans ce contexte, il convient également de noter qu'en présence des dommages visés, on ne peut en principe trop espérer de la valeur du navire en gage; c'est là une raison de plus justifiant l'exclusion de principe.

Artikel 2.2.5.16

Rang boven scheepshypotheken

Deze tekst neemt een reeds in artikel 19, tweede zin, *in fine* van de Zeewet verwoord principe over, dat voortkwam uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 3) en onder meer overgenomen is in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 5). Uiteraard geldt de voorrang, conform de IPR-regel vervat in artikel 2.5.1, alleen voor de naar Belgisch recht bestaande scheepsvoorrechten.

Artikel 2.2.5.17

Onderlinge rang

Deze regeling neemt in wezen deze van de Zeewet (artikelen 20 en 24, § 1-2) over, welke strookt met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikelen. 5 en 6). De hoofdregel is de voorrang van de schuldvorderingen ontstaan tijdens de laatste reis. Deze regeling dient een dubbel doel: zij zet de bevoorrechte schuldeisers aan tot snelle actie, en beloont de meest recente schuldeisers aan wie het behoud van het onderpand te danken is. Het behoud van dit principe is niet alleen verdedigbaar omwille van de wetgevende continuïteit, maar ook omdat de alternatieve oplossingen vervat in onder meer het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993, die de voorrang primair laten afhangen van de aard van de schuldvorderingen, ongeacht de reis tijdens welke zij ontstaan zijn, en een bijzonder gunstige positie verlenen aan de bergers, de zonet vermelde dubbele doelstelling en ook de betrokken Belgische belangen minder goed dienen.

In verband met het tweede lid van paragraaf 2 dient te worden gepreciseerd dat het geen afbreuk doet aan de wettelijke regel luidens welke overeenkomsten voor de arbeid aan boord van Belgische zeevisserijschepen steeds per reis worden gesloten.

Wat betreft de in paragraaf 3 bedoelde rangschikking, weze voor zover als nodig bevestigd dat de indeling in litterae binnen de genummerde categorieën geen invloed op de rangschikking heeft. Deze indeling in litterae is alleen toegepast met het oog op de terugverwijzingen in artikel 2.2.5.20 betreffende het tenietgaan door verval.

Door het laatste lid van paragraaf 3 wordt bewerkstelligd dat de bestaande voorrechten die tot de gewestbevoegdheden behoren, maximaal dezelfde rang behouden als onder de gelding van de Zeewet (zolang de gewestelijke regelgevers er niet anders over beslissen).

Article 2.2.5.16

Rang primant les hypothèques sur navires

Ce texte reprend un principe déjà énoncé à l'article 19, deuxième phrase, *in fine* de la Loi Maritime, lui-même issu de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (article 3) et repris notamment dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 5). Ce rang privilégié ne vaut bien entendu que pour les privilèges sur navires existant selon le droit belge, conformément à la règle de DIP énoncée à l'article 2.5.1.

Article 2.2.5.17

Rang mutuel

Ce régime reprend en substance celui de la Loi Maritime (articles 20 et 24, §§ 1-2), lequel cadre avec la Convention privilèges sur navires de 1926 (articles. 5-6). La règle principale est celle de la préférence des créances nées pendant le dernier voyage. Ce régime sert un double objectif: il incite les débiteurs privilégiés à agir rapidement et récompense les créanciers les plus récents à qui l'on doit la conservation du gage. Le maintien du principe ne sert pas seulement la continuité législative, mais il se justifie également du fait que les solutions alternatives énoncées notamment dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1993, qui déterminent d'abord la préférence selon la nature des créances, indépendamment du voyage au cours duquel elles sont nées, et octroient une position particulièrement favorable aux assistants, servent moins bien le double objectif précité ainsi que les intérêts belges.

Il convient de préciser que l'alinéa 2 du paragraphe 2 ne porte pas atteinte à la régle légale selon laquelle les contrats de travail à bord de navires de pêche belges sont toujours conclus par voyage.

Le paragraphe 3 confirme, pour autant que de besoin, que la division en litterae entre les catégories numérotées n'a aucune incidence sur le rang. Cette distribution en litterae ne s'applique qu'en vue des renvois à l'article 2.2.5.20 concernant l'extinction par déchéance.

Le dernier alinéa du paragraphe 3 assure que les privilèges existants qui relèvent des compétences régionales conservent au maximum le même rang qu'en vertu de l'application de la Loi Maritime (tant que les législateurs régionaux n'en décident pas autrement).

De regel van artikel 24, § 3, van de Zeewet is in de bepaling niet overgenomen. Hij is overbodig en overigens onverenigbaar met het huidige internationale zeerecht.

Artikel 2.2.5.18

Oorzaken van tenietgaan

Deze bepaling verwijst naar de gemeenschappelijke regels in verband met het tenietgaan van scheepsvoorrechten en scheepshypotheken vervat in artikel 2.2.5.10, en voegt er dan twee oorzaken van tenietgaan aan toe die alleen gelden voor scheepsvoorrechten. De bijzondere regeling uit artikel 37, tweede lid van de Zeewet met betrekking tot kapiteinsovereenkomsten is niet overgenomen omdat het desbetreffende voorrecht als dusdanig werd geschrapt.

Het CMI meent sedert lang dat de vorming van een limitatiefonds overeenkomstig het LLMC-Verdrag een afzonderlijke grond van tenietgaan van maritieme voorrechten uitmaakt, aangezien vermeld verdrag uitsluit dat bij de verdeling van het fonds met dergelijke voorrechten rekening wordt gehouden. In diverse landen waaronder Frankrijk wordt deze opvatting gedeeld, omdat de uitoefening van een scheepsvoorrecht ondenkbaar is van zodra een limitatiefonds is gevormd. Omwille van de rechtszekerheid is het derhalve nuttig om dit principe in de wet te bevestigen. Uiteraard doet de vorming van het fonds slechts het scheepsvoorrecht teniet van de schuldeiser ten overstaan van wie de vormer van het fonds de beperking kan inroepen.

Artikel 2.2.5.19

Tenietgaan door vrijwillige vervreemding

De ontworpen bepaling neemt artikel 38 van de Zeewet over, dat in lijn is met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 9, vierde lid). Er is geen aanleiding gebleken om ter zake fundamenteel te innoveren. Om de publicatie in het belang van de schuldeisers nog efficiënter te maken, worden de bekendmakingsvoorschriften aangescherpt. Ook is in de mogelijkheid voorzien dat de Koning een bijkomende bekendmaking voorschrijft. Hierbij is gedacht aan een eenvoudig raadpleegbare melding op de website van het Belgisch Scheepsregister.

La règle de l'article 24, § 3, de la Loi Maritime n'est pas reprise dans la disposition. Elle est superflue et par ailleurs incompatible avec le droit maritime international actuel.

Article 2.2.5.18

Causes d'extinction

Cette disposition renvoie aux règles communes relatives à l'extinction des privilèges sur navires et des hypothèques sur navires énoncées à l'article 2.2.5.10, et ajoute deux causes d'extinction qui ne s'appliquent qu'aux privilèges sur navires. Le régime spécifique de l'article 37, alinéa 2, de la Loi Maritime, relatif aux contrats passés par le capitaine, n'a pas été repris, le privilège en question ayant été supprimé.

Depuis longtemps déjà, le CMI considère la constitution d'un fonds de limitation conformément à la Convention LLMC comme une cause d'extinction distincte des privilèges maritimes étant donné que ladite convention exclut la prise en compte de tels privilèges lors de la distribution du fonds. Cette conception est partagée par différents pays, dont la France, parce que l'exercice d'un privilège sur navire est inenvisageable dès qu'un fonds de limitation a été constitué. Il semble dès lors utile d'asseoir ce principe dans la loi afin de garantir la sécurité juridique. La constitution du fonds n'éteint bien évidemment que le privilège sur navire du débiteur à l'égard duquel celui qui a constitué le fonds de limitation peut l'opposer.

Article 2.2.5.19

Extinction par aliénation volontaire

La disposition en projet reprend l'article 38 de la Loi Maritime, conforme à la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (article 9, alinéa 4). Il s'est avéré qu'il n'y avait pas lieu d'innover fondamentalement en la matière. Les prescriptions de publication ont été affinées afin de rendre la publication encore plus efficace, dans l'intérêt des débiteurs. La possibilité est également prévue pour le Roi de prescrire une publication supplémentaire. Dans ce contexte, on pense à une simple mention consultable sur le site web du Registre naval belge.

Artikel 2.2.5.20

Tenietgaan door verval

Artikel 37, tweede lid van de Zeewet bepaalt dat de voorrechten tenietgaan door verloop van één jaar. Gezaghebbende rechtsleer en recente rechtspraak stellen dat het gaat om een vervaltermijn, die op strakke wijze bepaalt binnen welke tijd een partij haar rechten moet uitoefenen, en niet om een verjaringstermijn die vatbaar is voor schorsing of stuiting. Het uitoefenen van het voorrecht gebeurt meer bepaald door het leggen van beslag op het schip. Dit is geen stuitingsdaad maar een handeling waardoor het voorrecht wordt uitgeoefend. Het beslag mag ook een bewarend beslag zijn, maar het moet worden gehandhaafd. Het komt wenselijk voor deze zienswijzen uitdrukkelijk in de wettekst te bevestigen. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de in principe met het Belgisch recht overeenstemmende formulering in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (artikel 8) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel. 9). Laatstgenoemd verdrag bepaalt dat de maritieme voorrechten tenietgaan na verloop van één jaar tenzij het schip, voor de afloop van deze termijn, in beslag is genomen en dit beslag leidt tot een gedwongen verkoop; de tekst sluit schorsing en stuiting uitdrukkelijk uit.

Het weze bevestigd dat het beslag op initiatief van één schuldeiser het tenietgaan voorkomt van de scheepsvoorrechten van alle andere schuldeisers.

De ontworpen regeling vergt een wijziging van (het mede naar het Belgisch Scheepvaartwetboek overgehevelde) artikel 1662 Ger. W., dat gewaagt van het ophouden van de “verjaring” van het voorrecht vanaf de datum waarop de aangifte van schuldvordering in de procedure van vereffening-verdeling verzonden is.

In overeenstemming met het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 9, tweede lid) bevat de huidige Zeewet (artikel 37) een gedifferentieerde regeling omtrent het aanvangen van de vervaltermijn. In het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 9.2) is een eenvoudiger regeling opgenomen: de eenjarige vervaltermijn begint te lopen wanneer de bevoorrechte schuldvorderingen ontstaan, behalve voor de sociale voorrechten, waarvoor de termijn maar aanvangt bij de afmonstering. Het verdient de voorkeur de preciezere regeling van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 te behouden met toevoeging van een bijzondere regel voor de sociale scheepsvoorrechten. Uiteraard werd de formulering van de ontworpen wettekst aangepast aan de nieuwe, in artikel 2.5.14 opgenomen lijst van de scheepsvoorrechten. Wat betreft de door de gewesten of gemeenschappen in te stellen

Article 2.2.5.20

Extinction par déchéance

L’article 37, alinéa 2, de la Loi Maritime détermine l’extinction des privilèges à l’expiration d’un délai d’un an. La doctrine faisant autorité en la matière ainsi que la jurisprudence récente précisent qu’il s’agit d’un délai de forclusion, déterminant de manière stricte la période durant laquelle une partie doit exercer ses droits, et non d’un délai de prescription susceptible de suspension ou d’interruption. L’exercice du privilège intervient plus précisément par la pratique d’une saisie sur le navire. Il ne s’agit pas d’un acte d’interruption, mais d’une opération par laquelle le privilège est exercé. La saisie peut également être conservatoire, mais elle doit être maintenue. Il paraît souhaitable de confirmer explicitement cette position dans le texte de loi. On peut utiliser dans ce cadre la formulation, en principe conforme au droit belge, de la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (article 8) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 9). Cette dernière convention stipule que les privilèges maritimes s’éteignent à l’expiration d’un délai d’un an, à moins qu’avant l’expiration de ce délai, le navire n’ait fait l’objet d’une saisie, conduisant à une vente forcée; le texte exclut expressément la suspension ou l’interruption.

Il convient de confirmer que la saisie pratiquée à l’initiative d’un débiteur empêche l’extinction des privilèges sur navires de tous les autres créanciers.

Le régime en projet requiert une modification de l’article 1662 du Code judiciaire (également intégré dans le Code belge de la Navigation), lequel précise que la “prescription” du privilège cesse de courir à compter de la date de l’envoi de la déclaration de créance dans la procédure de liquidation-distribution.

Conformément à la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 (article 9, alinéa 2), la Loi Maritime actuelle reprend (article 37) un régime différencié concernant le commencement du délai d’extinction. Le régime de la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 9.2) est plus simple: le délai d’extinction d’un an commence à courir à compter de la date de la naissance des créances privilégiées, sauf pour les privilèges sociaux, pour lesquels le délai ne commence à court qu’au moment du dérôlement. Il est préférable de maintenir le régime plus précis de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 en y ajoutant une règle particulière pour les privilèges sociaux. La formulation du texte de loi en projet a naturellement été adaptée à la liste nouvelle des privilèges sur navires, reprise à l’article 2.5.14. En ce qui concerne les privilèges sur navires à instaurer par les régions ou communautés, on a toutefois opté pour un

scheepsvoorrechten, werd wel geopteerd voor een aan het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 analoge regeling wegens de diversiteit aan vorderingen waarop zij betrekking kunnen hebben.

Eerder heeft de Belgische wetgever gebruik gemaakt van de door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geboden mogelijkheid om de vervaltermijn tot drie jaar te verlengen indien het schip niet in beslag kon worden genomen.

Geen van de andere verdragen inzake voorrechten op zee- of binnenschepen kent een aldus geformuleerde verlengingsmogelijkheid. Van de door het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 geboden verlengingsmogelijkheid blijken bovendien erg weinig landen gebruik te hebben gemaakt. In Europa is het Italiaanse wetboek uit 1942 te vermelden en in een door het CMI in 1983 gepubliceerd onderzoek werd daarnaast alleen Polen aangehaald. Frankrijk, dat zoals België partij is bij de verdragsregeling van 1926, houdt het steeds op één jaar.

Bovendien geeft de interpretatie van de bepaling aanleiding tot moeilijkheden, want het is niet duidelijk welke soort van onmogelijkheid tot beslag bedoeld wordt; wellicht volstaat een feitelijke onmogelijkheid die bijvoorbeeld kan bestaan in het feit dat het schip nooit in de territoriale wateren aanwezig was of te kortstondig om er beslag op te leggen. Het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (artikel 8.2) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 9.2) bepalen dat de vervaltermijn niet loopt gedurende de periode waarin het de bevoorrechte schuldeiser om juridische redenen ("by law") onmogelijk was om het schip in beslag te nemen. De onmogelijkheid moet dus voortvloeien uit een wettelijk verbod tot inbeslagname. Hierbij werd gedacht aan de landen waar een schip waarop reeds beslag is gelegd, niet het voorwerp kan zijn van een tweede beslag.

Er zijn ook landen, waaronder Nederland, waar geen enkele verlengingsmogelijkheid geldt.

Op basis van wat voorafgaat moet worden vastgesteld dat België momenteel een opvallende internationale uitzonderingspositie inneemt, die bovendien afsteekt tegen de recentere verdragsregimes. Deze afwijking schaadt de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag. Drie jaar na het ontstaan van de schuldvordering kunnen de hypothecaire schuldeiser en de koper van het schip immers nog steeds worden geconfronteerd met hen volledig onbekende voorrechten voor vorderingen die samen zeer hoog kunnen oplopen. Gelet op de tijdens de voorbereiding van de recentere verdragsregimes gedane vaststelling dat een algemene vervaltermijn

régime analogue à la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 en raison de la diversité des créances auxquelles ils peuvent se rapporter.

Le législateur belge a recouru auparavant à la possibilité offerte par la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 de proroger le délai de prescription à trois ans si le navire ne pouvait faire l'objet d'une saisie.

Aucune des autres conventions relatives aux privilèges sur navires de mer ou bateaux de navigation intérieure ne prévoit une possibilité de prorogation ainsi formulée. En outre, très peu de pays s'avèrent y avoir recouru. En Europe, il faut citer le Code italien de 1942 et, outre ce pays, seule la Pologne a été reprise dans l'enquête publiée en 1983 par le CMI. La France, partie à la Convention de 1926 comme la Belgique, maintient le délai à un an.

En outre, l'interprétation de la disposition donne lieu à des difficultés, car le type d'impossibilité de saisie visé n'est pas clairement identifiable; peut-être suffit-il d'une impossibilité factuelle, un navire n'ayant par exemple jamais été présent dans les eaux territoriales ou y ayant été présent de manière trop éphémère pour pratiquer une saisie. En revanche, la Convention sur les privilèges sur navires de 1967 (article 8.2) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 9.2) précisent que le délai de prescription ne court pas tant qu'il était impossible pour le créancier privilégié de pratiquer une saisie pour raisons juridiques ("by law"). L'impossibilité doit dès lors découler d'une interdiction légale de pratiquer une saisie. Dans ce contexte, l'on a pensé aux pays dans lesquels un navire ne peut pas faire l'objet d'une seconde saisie.

Certains pays, dont les Pays-Bas, ne prévoient aucune possibilité de prorogation.

Sur la base de ce qui précède, force est de constater que la Belgique adopte actuellement une position exceptionnelle sur le plan international, qui contraste en outre avec les régimes conventionnels plus récents. Cette dérogation nuit à l'attrait du pavillon belge. Trois ans après la naissance de leur créance, les créanciers hypothécaires et l'acheteur du navire peuvent encore se voir confrontés à des privilèges qui leur étaient totalement inconnus et peuvent parfois atteindre ensemble des montants très importants. Lors de la préparation des récents régimes conventionnels, un délai d'extinction général de deux ans avait déjà été jugé inacceptable

van twee jaar reeds onaanvaardbaar is voor scheepsfinanciers, is een verlenging tot drie jaar bij feitelijke onmogelijkheid tot beslag als excessief te beschouwen. Dit springt nog meer in het oog in het licht van de in het zeerecht bestaande korte verjaringstermijnen voor de schuldvorderingen zelf. Daarenboven valt te wijzen op de snelheid van de hedendaagse communicatiemiddelen, die inactie gedurende drie jaar tot een onwaarschijnlijke hypothese maakt.

Om al deze redenen is het wenselijk de verlenging van de eenjarige termijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor te behouden voor gevallen van wettelijke onmogelijkheid tot inbeslagname. Ook voor België zal het mogelijk gaan om uitdrukkelijk in bijzondere publiekrechtelijke regelgeving neergelegde beletselen. Dit strookt met de verdragsregelingen van 1967 en 1993, geeft de hypothecaire schuldeisers en de scheepseigenaars meer zekerheid dan nu het geval is, maar komt de bevoorrechte schuldeisers nog altijd meer tegemoet dan het geval is in de landen zonder enige verlengingsmogelijkheid.

Uiteraard doet de ontworpen wijziging geen afbreuk aan de beslagmogelijkheid zelf. Alleen de gevallen van verlenging van de duurtijd van het voorrecht worden ingevolge de hier toegelichte nieuwe bepaling beperkt. De betrokken schuldeiser wordt na verloop van de niet-verlengde vervaltermijn van één jaar een chirografaire schuldeiser.

Afdeling 4

Scheepsretentierechten

Artikel 2.2.5.21

Andere regelgeving

Deze bepaling maakt duidelijk dat de in 2013 in het Burgerlijk Wetboek ingevoegde bepalingen betreffende het retentierecht niet op het in dit hoofdstuk geregelde scheepsretentierecht van toepassing zijn.

Artikel 2.2.5.22

Scheepsretentierecht van de scheepswerf

Het is nuttig om, overeenkomstig het Scheepsvoorrechtenverdrag 1967 (artikel 6) en het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 7) een retentierecht toe te kennen aan de scheepsbouwer en de scheepshersteller. De in de verdragen opgenomen formulering is enigszins vereenvoudigd. Het voorrecht begunstigt

pour les bailleurs de fonds maritimes. Il convient dès lors de considérer comme excessive une prorogation à trois ans en cas d'impossibilité factuelle de saisie. Ceci paraît d'autant plus évident à la lumière des courts délais de prescription que le droit maritime attache aux créances elles-mêmes. Il faut en outre signaler qu'une inaction de trois années constitue une hypothèse invraisemblable compte tenu de la rapidité des moyens modernes de communication.

Pour toutes ces raisons, il est souhaitable que le Code belge de la Navigation réserve la prorogation du délai d'un an pour les cas d'impossibilité légale de saisie. En Belgique aussi, il pourra s'agir d'obstacles expressément posés dans des réglementations particulières de droit public. Ceci cadre avec les régimes conventionnels de 1967 et 1993 et octroie davantage de sécurité aux créanciers hypothécaires ainsi qu'aux propriétaires de navires que c'est le cas actuellement. Cependant, les créanciers privilégiés seront toujours mieux considérés que dans les pays qui ne connaissent aucune possibilité de prorogation.

Bien entendu, la modification en projet ne porte pas atteinte à la possibilité proprement dite de pratiquer une saisie. Seuls les cas de prorogation de la durée du privilège sont limités en vertu de la nouvelle disposition commentée ici. Le débiteur concerné devient ainsi créancier chirographaire à l'expiration du délai d'un an non prorogé.

Section 4

Droits de rétention sur navires

Article 2.2.5.21

Autre réglementation

Cette disposition précise que les dispositions insérées en 2013 dans le Code civil relatives au droit de rétention ne s'appliquent pas au droit de rétention sur navire réglementé dans le présent chapitre.

Article 2.2.5.22

Droit de rétention du chantier naval

Conformément à la Convention privilèges sur les privilèges sur navires de 1967 (article 6) et la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 7), il est utile d'octroyer un droit de rétention au constructeur et au réparateur de navires. La formulation reprise dans les conventions a été quelque peu simplifiée. Le privilège

mede de werf die met de uitrusting, ombouw of herstelling van een schip is belast. Het voorrecht neemt evenwel maar rang in na de hypotheekhouder om de negatieve invloed van het nieuwe retentierecht op de scheepsfinanciering te vermijden.

De vermelding “Behoudens afwijkend beding” in paragraaf 1 laat – uitsluitend – toe dat de scheepswerf contractueel van het scheepsretentierecht afziet. Een uitbreiding is niet mogelijk (zie overigens het volgende artikel).

In paragraaf 2 wordt de draagwijdte van het scheepsretentierecht gepreciseerd. De desbetreffende formulering is geïnspireerd door de in het gemeen recht gangbare definitie van het retentierecht. De bepaling regelt niets in verband met. gemeenrechtelijke retentierechten op andere zaken dan het eigenlijke schip.

Omtrent de inschrijving van het retentierecht wordt verwezen naar het hierboven toegelichte artikel 2.2.1.24, § 1. Het tijdstip van de inschrijving is zonder belang opdat het in paragraaf 3, tweede zin van het hier toegelichte artikel kan spelen.

Artikel 2.2.5.23

Andere retentierechten

Deze bepaling maakt duidelijk dat, hoewel de uitoefening van andere retentierechten dan het in het vorige artikel geregelde scheepsretentierecht denkbaar is, deze retentierechten niet aan hypothecaire schuldeisers kunnen worden tegengesteld.

Afdeling 5

Scheepshypotheken

Onderafdeling 1

Algemene bepalingen

Artikel 2 2.5.24

Andere regelgeving

Gelet op het uit de brede definitie van het begrip schip in artikel 1.1.1.3 volgende ruime toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek, verdient de verhouding tussen het nieuwe wetboek en de hoofdzakelijk op de bescherming van particulieren gerichte wetgeving betreffende het hypothecair krediet verduidelijking.

favorise également le chantier chargé de l’équipement, de la transformation ou de la réparation d’un navire. Cependant, le privilège prend uniquement rang après le créancier hypothécaire afin d’éviter l’effet négatif du nouveau droit de rétention sur le financement des navires.

La mention “[s]auf disposition dérogatoire” au paragraphe 1er autorise – exclusivement – le chantier naval à renoncer contractuellement à son droit de rétention. Une extension n’est pas possible (voir d’ailleurs l’article suivant).

La portée du droit de rétention sur navire est précisée au paragraphe 2. La formulation correspondante s’inspire de la définition du droit de rétention utilisée en droit commun. La disposition ne règle aucunement les droits de rétention de droit commun dans des matières autres que celle du navire proprement dit.

Concernant l’inscription du droit de rétention, il est renvoyé à l’article 2.2.1.24, § 1er, commenté ci-dessus. Le moment de l’inscription est sans importance pour l’application de la deuxième phrase de l’article ici commenté au paragraphe 3.

Article 2.2.5.23

Autres droits de rétention

Cette disposition précise clairement que, bien que l’exercice d’autres droits de rétention que celui énoncé à l’article précédent soit envisageable, ils sont inopposables aux créanciers hypothécaires.

Section 5

Hypothèques sur navires

Sous-section 1re

Dispositions générales

Article 2.2.5.24

Autre réglementation

Considérant le champ d’application étendu du Code belge de la Navigation, issu de la définition large de la notion de navire à l’article 1er.1.1.3, une précision doit être apportée aux liens existant entre le nouveau code et la législation principalement axée sur la protection des particuliers relative au crédit hypothécaire.

Tot voor kort bestond in de rechtsleer discussie omtrent de vraag of het koninklijk besluit nr. 225 van 7 januari 1936 tot reglementering van de hypothecaire leningen en tot inrichting van de controle op de ondernemingen van hypothecaire leeningen als opgeheven moest worden beschouwd. Door artikel 53, 1°, van de wet van 19 april 2014 houdende invoeging van boek VII "Betalings- en kredietdiensten" in het Wetboek van economisch recht, houdende invoeging van de definities eigen aan boek VII en van de straffen voor de inbreuken op boek VII, in de boeken I en XV van het Wetboek van economisch recht en houdende diverse andere bepalingen werd het koninklijk besluit alsnog expliciet opgeheven, maar tegelijk werd de reeds in de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet opgenomen overgangsregeling uitdrukkelijk bevestigd, met name dat het koninklijk besluit blijft gelden voor de lopende kredietovereenkomsten.

Artikel 2.2.5.25

Voor scheepshypotheek vatbare goederen

Dit artikel bevestigt het principe vervat in artikel 25, eerste lid van de Zeewet. Opname van de bepaling is nodig omdat de gemeenrechtelijke hypotheek alleen kan worden gevestigd op onroerende goederen en omdat de scheepshypotheek, ingevolge het ontworpen artikel 2.2.5.3, § 2, voortaan uitsluitend door de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geregeld.

Scheepshypotheken kunnen voortaan worden gevestigd op alle schepen die voldoen aan de in artikel 1.1.1.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen definitie (met dien verstande dat inschrijving van de scheepshypotheek maar mogelijk is wanneer het schip geregistreerd of teboekgesteld is). Zoals eerder in Frankrijk gebeurde, wordt elke minimumtonnage afgeschaft, en worden ook niet met winstoogmerk geëxploiteerde schepen zonder uitzondering hypothekeerbaar. Dit verbetert de positie van overheidsbesturen en die van eigenaars van pleziervaartuigen en varend erfgoed.

Ofschoon schepen het voorwerp kunnen uitmaken van een vruchtgebruik of een recht van gebruik en bewoning (zie artikel 2.2.4.7), kan op deze rechten geen scheepshypotheek worden gevestigd (en overigens ook geen grondhypotheek). Naar dergelijke regeling bestaat blijkbaar geen vraag. Een sluitende, praktisch werkbare regeling zou ook niet gemakkelijk zijn uit te werken.

Jusqu'il y a peu, il existait dans la doctrine un débat concernant la question de savoir s'il fallait considérer comme abrogé l'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires. L'arrêté royal a encore été explicitement abrogé par l'article 53, 1°, de la loi du 19 avril 2014 portant insertion du livre VII "Services de paiement et de crédit" dans le Code de droit économique, portant insertion des définitions propres au livre VII et des peines relatives aux infractions au livre VII, dans les livres I et XV du Code de droit économique, et portant diverses autres dispositions; parallèlement, le régime de transition déjà repris dans la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire a été expressément confirmé, stipulant notamment que l'arrêté royal reste applicable aux contrats de crédit en cours.

Article 2.2.5.25

Biens susceptibles d'hypothèque sur navire

Cet article confirme le principe émis à l'article 25, alinéa 1er, de la Loi Maritime. Il est nécessaire de reprendre cette disposition parce que l'hypothèque de droit commun ne peut grever que les biens immobiliers et parce qu'en vertu de l'article 2.2.5.3, § 2 en projet les hypothèques sur navires sont désormais exclusivement régies par les dispositions du Code belge de la Navigation.

Les hypothèques sur navires peuvent dorénavant grever tous les navires répondant à la définition reprise à l'article 1er.1.1.3 du Code belge de la Navigation (étant entendu que l'inscription de l'hypothèque sur navire n'est possible que lorsque le navire est enregistré ou immatriculé). Comme tel fut déjà le cas en France, le Code belge de la Navigation supprime toute référence au tonnage minimum, et les navires exploités sans but lucratif sont également tous sans exception susceptibles d'hypothèques. Ceci améliore la position des administrations publiques ainsi que celle des propriétaires de navires de plaisance et de patrimoine navigant.

Même si les navires peuvent faire l'objet d'un droit d'usufruit ou d'un droit d'usage et d'habitation (voir article 2.2.4.7), ces droits ne peuvent être grevés d'une hypothèque (ni même d'ailleurs d'une hypothèque terrestre). Apparemment un tel régime ne présente aucun intérêt. Il serait d'ailleurs compliqué d'élaborer un régime cohérent et praticable en la matière.

Artikel 2.2.5.26

Vestiging van de scheepshypotheek

Ook deze bepaling neemt een in artikel 25, eerste lid van de Zeewet opgenomen basisregel over, met toevoeging van een verwijzing naar de wettelijke hypotheken t.en voordelev van de fiscus, sociale zekerheidsinstellingen en andere overheidsdiensten. Zo kunnen bijvoorbeeld wettelijke hypotheken worden ingeschreven als zekerheid voor de invordering van inkomstenbelastingen (artikel 425 WIB 1992), de belasting over de toegevoegde waarde (artikel 86 WBTW 2007) en de successierechten (artikel 84 W.Succ.R.).

Wat de terminologie betreft valt op te merken dat het Nederlandse onderscheid tussen de "verlening" van een hypotheek en de "vestiging" ervan, waarbij dit laatste doelt op de inschrijving van de akte, niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt overgenomen. Waar de ontworpen wetsbepalingen gewagen van het "vestigen" van een scheepshypotheek, wordt, conform het gemeen Belgisch recht, gedoeld op het tot stand brengen ervan; het tegenstelbaar maken geschiedt door "inschrijving".

Article 2.2.5.26

Constitution de l'hypothèque sur navire

Cette disposition reprend également une règle de base énoncée à l'article 25, alinéa 1er, de la Loi Maritime, en y ajoutant une référence aux hypothèques légales au bénéfice du fisc, des organismes de sécurité sociale et d'autres services publics. On peut ainsi procéder par exemple à l'inscription d'hypothèques légales pour garantir une créance d'impôt sur les revenus (article 425 CIR 1992), de taxe sur la valeur ajoutée (article 86 CTVA 2007) et de droits de succession (article 84 C. dr. succ).

Concernant la terminologie, il faut noter que la distinction néerlandaise entre la "verlening" ("octroi") d'une hypothèque et sa "vestiging" ("constitution"), laquelle renvoie à l'inscription de l'acte, n'a pas été reprise dans le Code belge de la Navigation. Lorsqu'il est fait mention, dans les dispositions légales en projet, de la "constitution" d'une hypothèque sur navire, on se réfère à son établissement, conformément au droit commun belge; l'opposabilité se produit par "l'inscription".

Artikel 2.2.5.27

Bekwaamheid van de scheepshypotheekgever

Paragraaf 1 expliciteert in het Belgisch Scheepvaartwetboek een impliciet uit artikel 73 van de Hypotheekwet volgende grondvoorwaarde voor hypotheekvestiging. Laatstbedoelde wetsbepaling bepaalt dat de hypotheek alleen kan worden toegestaan door hen die bekwaam zijn om de onroerende goederen welke zij daarmee bezwaren, te vervreemden. Deze bekwaamheid komt per definitie alleen de eigenaar toe. Bedoelde bepaling van de Hypotheekwet is op de scheepshypotheken van toepassing ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. De hier opgenomen bepaling bevestigt bestaand recht. In overeenstemming met het gemeen recht inzake de grondhypotheken, is het voorschrift gesanctioneerd met een volstrekte nietigheid.

In verband met de vraag wie eigenaar van een schip is, dient te worden verwezen naar de bewijsregel opgenomen in artikel 2.2.4.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Al naargelang van het geval zal de hypotheek op een schip in aanbouw worden gevestigd door de bouwer, de bouwheer of beiden samen. De hier bedoelde eigenaar is niet noodzakelijk hij op het betrokken tijdstip die als eigenaar geregistreerd of teboekgesteld is.

Article 2.2.5.27

Capacité de l'affectant hypothécaire sur navire

Le paragraphe 1er formule dans le Code belge de la Navigation une condition fondamentale à la constitution d'hypothèque, déjà implicitement contenue dans l'article 73 de la Loi hypothécaire. La disposition légale dernièrement visée stipule que les hypothèques ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les immeubles qu'ils y soumettent. Cette capacité ne revient par définition qu'au propriétaire. La disposition visée de la Loi hypothécaire est applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime. La disposition reprise ici confirme le droit existant. Conformément au droit commun en matière d'hypothèques terrestres, la prescription a été sanctionnée de nullité absolue.

Pour ce qui est de la question de savoir qui est propriétaire du navire, il faut renvoyer à la règle de la preuve reprise à l'article 2.2.4.6 du Code belge de la Navigation. Selon le cas, l'hypothèque sur un navire en construction sera constituée par le constructeur, par le maître d'ouvrage ou les deux ensemble. Le propriétaire ici visé n'est pas nécessairement celui qui a été enregistré ou immatriculé en tant que propriétaire sur le moment en question.

Paragraaf 2 neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 75 van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. Op te merken valt dat het tweede lid van artikel 75 van de Hypotheekwet betreffende de hypotheken van afwezigen in 2007 werd opgeheven. Die bepaling dient hier dan ook niet meer te worden opgenomen.

Artikel 2.2.5.28

Vestiging door de gezagvoerder of een lasthebber

In het grondhypothekenrecht geldt de regel dat om goederen voor rekening van een derde met hypotheek te bezwaren, een *uitdrukkelijke* lastgeving is vereist. Hij vloeit voort uit artikel 1988, tweede lid B.W. De Franse wetgeving bepaalt dat een scheepshypotheek maar kan worden gevestigd op basis van een *bijzonder* mandaat.

Om verwarring te vermijden is het wenselijk expliciet te bepalen dat voor hypotheekvestiging door een gezagvoerder of een gemeenrechtelijke lasthebber een uitdrukkelijk mandaat vereist is.

Artikel 2.2.5.29

Vorm

De Zeewet eist niet dat een scheepshypotheek wordt gevestigd bij geschrift. Dergelijke eis gold wel onder de Zeewet van 1879, maar werd doelbewust afgeschaft door de Zeewet van 1908. De reden was dat de wetgever aan partijen geen nodeloze vormvoorschriften wenste op te leggen. Overigens moet de scheepshypotheek, om door inschrijving aan derden te kunnen worden tegengeworpen, toch op schrift worden gesteld, zodat het vereiste van een geschrift uiteindelijk toch wordt opgelegd, maar dan onrechtstreeks.

De nieuwe bepaling eist dat de scheepshypotheek wordt gevestigd bij authentieke of bij onderhandse akte. In de huidige praktijk worden in de zee- en binnenvaart doorgaans niet-notariële hypotheekakten opgesteld, waarvoor de financiële instellingen typecontracten hebben uitgewerkt. Het is noch in het belang van de banken, noch in dat van de scheepseigenaars om deze praktijk, welke flexibiliteit en kostenvoordelen oplevert, te verbieden. Ofschoon in verschillende landen, waaronder Nederland, wél een authentieke akte wordt verlangd, blijven diverse andere wetgevingen eveneens met de vestiging van scheepshypotheken bij onderhandse akte genoegen nemen.

Le paragraphe 2 reprend dans le Code belge de la Navigation la règle de l'article 75 de la Loi hypothécaire, déjà applicable actuellement aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime. Il convient de noter que l'alinéa 2 de l'article 75 de la Loi hypothécaire, relatif aux hypothèques des absents, a été supprimé en 2007. Il ne faut donc plus reprendre cette disposition ici.

Article 2.2.5.28

Constitution par le commandant ou un mandataire

En droit des hypothèques terrestres, il existe une règle exigeant un mandat *exprès* pour grever des biens d'une hypothèque pour le compte d'un tiers. Cette règle découle de l'article 1988, alinéa 2, du Code civil. La législation française stipule qu'une hypothèque sur navire peut être constituée sur la base d'un mandat *spécial*.

Afin d'éviter toute confusion, il est souhaitable d'indiquer explicitement qu'un mandat exprès est exigé pour la constitution d'une hypothèque par un commandant ou un mandataire de droit commun.

Article 2.2.5.29

Forme

La Loi Maritime n'exige pas la constitution d'une hypothèque par écrit. Une telle exigence s'appliquait bel et bien sous la Loi Maritime de 1879, mais a été délibérément supprimée par la Loi Maritime de 1908. La raison était que le législateur ne souhaitait pas imposer aux parties des exigences formelles inutiles. D'ailleurs, les hypothèques sur navires doivent faire l'objet d'un écrit afin de pouvoir être opposées aux tiers par leur inscription, de sorte que l'exigence d'un écrit est finalement imposée, mais de manière indirecte.

La nouvelle disposition exige que l'hypothèque sur navire soit constituée par acte authentique ou par un acte sous signature privé. Dans la pratique actuelle, dans le domaine de la navigation maritime et intérieure, on établit généralement des actes de constitution d'hypothèques non notariés, pour lesquels les institutions financières ont mis au point des contrats types. Il n'est dans l'intérêt ni des banques, ni dans celui des propriétaires de navires d'interdire cette pratique, qui présente des avantages en matière de flexibilité et de coûts. Bien que d'autres pays, comme les Pays-Bas, exigent un acte authentique, il reste que d'autres législations se satisfont également de la constitution d'hypothèques sur navires par acte sous signature privé.

In de scheepsfinancieringspraktijk komt het voor dat de bank naast de scheepshypotheek andere, bijkomende zekerheden vraagt, zoals een hypotheek op aan de schuldenaar toebehorende onroerende goederen. Hoewel de scheepshypotheken en de grondhypotheken aan andere wetsbepalingen zijn onderworpen, is het onnodig in het wetboek een verbod op te nemen van gemengde hypotheekakten, die zowel een scheepshypotheek als een grondhypotheek vestigen. De Hypotheekwet bevat dergelijk verbod overigens evenmin. In de Verenigde Staten erkent de wetgeving het bestaan van gemengde hypotheken, maar doen de banken in de praktijk wel afzonderlijke hypotheekakten opstellen.

Artikel 2.2.5.30

Woonstkeuze

De ontworpen bepaling neemt, in een geactualiseerde formulering, het eerste, het derde en het vierde lid van artikel 30 van de Zeewet over.

Het eerste lid schrapt de verplichte woonstkeuze ter standplaats van de Scheepshypotheekbewaarder. Zoals reeds gesteld in een wetsvoorstel uit 2001, is deze verplichting in het licht van de moderne communicatie- en vervoersmiddelen verouderd, en kan worden volstaan met een woonstkeuze op een adres in België.

Het laatste lid is volledig herschreven omdat artikel 88 van de Hypotheekwet, waarnaar artikel 30, vierde lid van de Zeewet verwijst, naar de Scheepshypotheekbewaarder opmerkte, inzake scheepshypotheken praktisch ontoepasbaar is. Verder beslecht de nieuwe regeling het in het gemeen zekerhedenrecht voortdurende twistpunt of de gekozen woonplaats ook kan worden geschrapt, en laat zij de in 88, derde lid van de Hypotheekwet bedoelde formaliteit in verband met de notariële identiteitsbevestiging achterwege.

Artikel 2.2.5.31

Scheepshypotheek op schepen in aanbouw

Het principe dat een hypotheek kan worden gevestigd op een schip in aanbouw is momenteel opgenomen in artikel 26, tweede lid van de Zeewet. Het komt voor in vrijwel alle maritieme wetgevingen. Het door het CMI voorbereide Scheepsbouwverdrag 1967, dat onder meer de verplichting invoerde om de registratie van rechten

La pratique du financement des navires montre que les banques, en plus d'une hypothèque sur navire, réclament des sûretés supplémentaires comme l'hypothèque sur des immeubles appartenant au débiteur. Bien que les hypothèques sur navires et les hypothèques terrestres soient soumises à des dispositions légales différentes, il est inutile de reprendre dans le code l'interdiction des actes d'hypothèque mixtes, qui constituent tant une hypothèque sur navire qu'une hypothèque terrestre. La Loi hypothécaire ne contient du reste pas non plus une telle interdiction. La législation américaine reconnaît l'existence des hypothèques mixtes, mais, en pratique, les banques font dresser des actes d'hypothèque séparés.

Article 2.2.5.30

Élection de domicile

La disposition en projet reprend, dans une formulation actualisée, les alinéas 1er, 3 et 4 de l'article 30 de la Loi Maritime.

L'alinéa 1er supprime l'élection de domicile obligatoire au lieu de résidence du Conservateur des hypothèques. Comme déjà établi dans une proposition de loi de 2001, cette obligation était déjà dépassée à la lumière des moyens modernes de communication et de transport; une élection de domicile à une adresse belge suffit.

Le dernier alinéa a été intégralement réécrit parce que, de l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes, l'article 88 de la Loi hypothécaire, auquel renvoie l'article 30, alinéa 4, de la Loi Maritime, est pratiquement inapplicable aux hypothèques sur navires. De plus, le nouveau régime tranche la question litigieuse de droit commun des sûretés de la possibilité de suppression de l'élection de domicile, et omet la formalité de certification d'identité par un notaire, telle que visée à l'article 88, alinéa 3, de la Loi hypothécaire.

Article 2.2.5.31

Hypothèque sur un navire en construction

Le principe permettant la constitution d'une hypothèque sur un navire en construction est actuellement repris à l'article 26, alinéa 2, de la Loi Maritime. On le retrouve dans quasiment toutes les législations maritimes. La Convention navires en construction 1967 préparée par le CMI, qui a notamment introduit l'obligation

op schepen in aanbouw mogelijk te maken (artikel 1), is echter nooit in werking getreden.

De op de Scheepsregistratiewet gebaseerde Belgische publiekrechtelijke reglementering geeft reeds een kader voor de registratie van zeeschepen die in België in aanbouw zijn. De wet zelf bepaalt dat een schip in aanbouw als schip wordt beschouwd zodra het bouwcontract is ondertekend. Het Scheepsregistratiebesluit bepaalt dat in België in aanbouw zijnde zeeschepen onderworpen zijn aan de verplichting tot registratie. De verplichting tot het aanvragen van de registratie rust op de bouwer, en de registratie geschiedt op zijn aanvraag. Een zeeschip dat in aanbouw is voor rekening van derden wordt binnen dertig dagen nadat het bouwcontract is ondertekend, geregistreerd op aanvraag van de bouwer of van degene voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst. Het bouwcontract moet bij de aanvraag worden gevoegd. Als de bouwer het zeeschip voor eigen rekening bouwt, dient hij zijn aanvraag in binnen dertig dagen nadat hij met de bouw begonnen is; hij moet bij zijn aanvraag een geschrift voegen waarbij hij verklaart uitsluitend eigenaar te zijn van dat zeeschip. Als het materiaal voor het bouwen van het zeeschip op de werf is aangevoerd en geïndividualiseerd, wordt dit laatste vastgesteld bij een door de bouwer opgemaakt geschrift.

Voor binnenschepen in aanbouw voorziet de Zeewet momenteel in een facultatieve teboekstelling (artikel 272*bis*, § 1). Een schip dat in België in aanbouw is, wordt teboekgesteld op aangifte van de bouwer of door hem voor wiens rekening het wordt gebouwd, als deze zijn eigendomsrecht bewijst (artikel 272*bis*, § 5, eerste lid).

De ontworpen wetsbepaling bevestigt de principsmogelijkheid tot hypothekering van het schip in aanbouw. De bepaling preciseert vanaf wanneer de hypotheek kan worden gevestigd. In lijn met de Scheepsregistratiewet is – ook voor binnenschepen – bepaald dat de hypotheek kan worden gevestigd zodra het bouwcontract is getekend. Hoewel het Verdrag van 27 mei 1967 betreffende de registratie van rechten op schepen in aanbouw de nationale wetgever toelaat als voorwaarde voor registratie te eisen dat de kiel reeds is gelegd, of dat op de plaats van de stapelloop gelijkwaardig bouwwerk werd verricht (artikel 4, tweede lid), geldt dergelijke conditie geenszins voor registratie in België; dergelijke eis dient derhalve evenmin te gelden voor hypothekering. Er is

d'autoriser l'enregistrement des droits sur des navires en construction (article 1er), n'est toutefois jamais entrée en vigueur.

La réglementation de droit public belge, basée sur la Loi relative à l'enregistrement des navires, offre déjà un cadre à l'enregistrement des navires de mer en construction en Belgique. La loi précise elle-même qu'un navire en construction est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction. L'Arrêté relatif à l'enregistrement des navires stipule que les navires de mer en construction en Belgique sont soumis à l'obligation d'enregistrement. L'obligation de demande d'enregistrement incombe au constructeur, et l'enregistrement intervient à sa demande. Tout navire de mer en construction pour le compte de tiers est enregistré dans les trente jours suivant la signature du contrat de construction, à la demande du constructeur ou de la personne pour le compte de laquelle le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété. Le contrat de construction doit être joint à la demande. Lorsque le constructeur construit le navire de mer pour son propre compte, il doit introduire sa demande dans les 30 jours du commencement de la construction; il doit joindre à sa demande un écrit attestant qu'il est le propriétaire exclusif de ce navire de mer. Si les matériaux destinés à la construction du navire de mer ont été apportés et individualisés sur le chantier, cette individualisation doit être constatée par un écrit établi par le constructeur.

Pour les bateaux de navigation intérieure en construction, la Loi Maritime prévoit actuellement l'immatriculation facultative (article 272 *bis*, § 1er). L'immatriculation d'un navire en construction en Belgique a lieu sur la déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de laquelle le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété (article 272 *bis*, § 5, alinéa 1er).

La disposition en projet confirme la possibilité de principe de constituer une hypothèque sur un navire en construction. La disposition précise à partir de quand on peut constituer l'hypothèque. Conformément à la Loi sur l'enregistrement des navires, il est stipulé – également pour les bateaux de navigation intérieure – que l'hypothèque peut être constituée dès la signature du contrat de construction. Bien que la Convention du 27 mai 1967 relative à l'enregistrement des droits relatifs aux navires en construction précise que "la législation nationale peut subordonner l'inscription à la condition que la quille ait été posée ou qu'un travail de construction équivalent ait été exécuté à l'endroit où le navire doit être lancé" (article 4, alinéa 2), cette condition

geen reden om de beoordeling van de risico's niet over te laten aan de contractpartijen.

Ingevolge artikel 2.2.1.26, kan de gevestigde hypotheek uiteraard maar worden ingeschreven na registratie respectievelijk teboekstelling van het schip in aanbouw. Bij bouw voor eigen rekening, in welk geval geen bouwcontract wordt gesloten, kan de hypotheek logischerwijze maar worden gevestigd vanaf de registratie of teboekstelling van het schip in aanbouw.

Sommige wetgevingen zoals de Noorse besteden uitvoerig aandacht aan de registreerbaarheid en hypothekeerbaarheid van boorplatforms. De Duitse wetgeving behandelt niet alleen de hypothekering van schepen in aanbouw, maar ook deze van in aanbouw zijnde of afgewerkte drijvende droogdokken. Er is geen noodzaak gebleken om in het Belgisch Scheepvaartwetboek analoge bepalingen op te nemen. In aanbouw zijnde en nog niet definitief in de bodem verankerde boorplatforms zijn immers schepen in de zin van het wetboek, zodat het normale regime van de scheepshypotheken van toepassing is. Een gelijkaardige vaststelling kan worden gemaakt omtrent drijvende droogdokken. Eens dergelijke tuigen definitief en vast verankerd zijn, kan in principe eventueel een gemeenrechtelijke grondhypotheek worden gevestigd. Het Belgisch Scheepvaartwetboek biedt evenwel de mogelijkheid bepaalde vaste tuigen met schepen gelijk te stellen (zie artikel 1.1.1.3).

De overige bepalingen van dit hoofdstuk die betrekking hebben op het schip, gelden *mutatis mutandis* ook voor schepen in aanbouw.

Artikel 2.2.5.32

Voorwaardelijke of vernietigbare scheepshypotheek

De eerste paragraaf van de ontworpen bepaling neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 74 van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 25, tweede lid van de Zeewet. De formulering van de tekst werd enigszins vereenvoudigd.

Onder de Zeewet is het onzeker of een bouwheer die de eigendom van een schip in aanbouw of delen ervan pas later zal verwerven een hypotheek kan vestigen op wat hem nog niet toebehoort. Dergelijke hypotheekvestigingen schijnen in de praktijk wel eens voor te komen.

ne s'applique nullement à l'enregistrement en Belgique; ladite exigence ne vaut dès lors pas non plus en matière de constitution d'hypothèque. Il n'y a aucune raison de ne pas laisser aux parties au contrat le soin d'évaluer elles-mêmes le risque lié à cette opération.

En vertu de l'article 2.2.1.26, on ne peut évidemment procéder à l'inscription de l'hypothèque constituée qu'après l'enregistrement ou l'immatriculation du navire en construction. En cas de construction pour son propre compte, aucun contrat de construction n'ayant été conclu, on ne peut en toute logique constituer l'hypothèque qu'à partir de l'enregistrement ou de l'immatriculation du navire en construction.

Certaines législations, comme la norvégienne, consacrent une attention particulière au caractère enregistrable et hypothécable des plateformes de forage. La législation allemande ne traite pas seulement de la constitution d'hypothèque des navires en construction, mais également de celle des cales sèches flottantes en construction ou achevées. Il n'est pas apparu nécessaire de reprendre des dispositions analogues dans le Code belge de la Navigation. En effet, les plateformes de forage en construction, et celles qui ne sont pas encore ancrées au fond, sont des navires au sens du code, le régime ordinaire des hypothèques sur navires leur étant dès lors applicable. On peut dresser un constat similaire en matière de cale sèche flottante. Une fois ces engins définitivement et solidement ancrés, ils peuvent en principe éventuellement être grevés d'une hypothèque terrestre de droit commun. Le Code belge de la Navigation offre toutefois la possibilité d'assimiler certains engins fixes à des navires (voir article 1er.1.1.3).

Les autres dispositions de ce chapitre relatives aux navires s'appliquent également *mutatis mutandis* aux navires en construction.

Article 2.2.5.32

Hypothèque sur navire conditionnelle ou annulable

Le paragraphe 1er de la disposition en projet reprend dans le Code belge de la Navigation la règle de l'article 74 de la Loi hypothécaire, actuellement applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime. La formulation du texte a été quelque peu simplifiée.

La Loi Maritime ne précise pas clairement s'il est loisible au maître d'ouvrage, qui n'obtiendra qu'ultérieurement la propriété du navire en construction ou de parties de celui-ci, de constituer une hypothèque sur ce qui ne lui appartient pas encore. Ce type de constitutions

Ter ondersteuning ervan wordt verwezen naar artikel 74 van de Hypotheekwet, dat op scheepshypotheken van toepassing is krachtens artikel 25, tweede lid van de Zeewet en de hypothekeerbaarheid bevestigt van goederen waarop de hypotheekgever een voorwaardelijk recht bezit.

De hypothekering van in aanbouw zijnd schip door de opdrachtgever die nog geen eigenaar is, kan reeds onder het huidige recht mogelijk worden geacht. Ten einde de rechtszekerheid en de scheepsfinanciering te bevorderen is een uitdrukkelijke wettelijke bekrachtiging hiervan wenselijk. Deze wordt verschaft in de tweede paragraaf van de ontworpen bepaling, die in principe moet worden gezien als een toepassing van paragraaf 1, met dien verstande dat paragraaf 2 voorbijgaat aan het onderscheid tussen de hypotheek op goederen die werden verworven onder opschortende voorwaarde en de hypotheek op toekomstige goederen, en dus een ruimer geldingsbereik heeft. De bedoeling van de bepaling is immers om de hypothekering naar aanleiding van scheepsbouwprojecten maximaal te bevorderen. Uiteraard mag worden verwacht dat de contractpartijen de risico's eigen aan de beoogde situatie zorgvuldig zullen evalueren.

Artikel 2.2.5.33

Afbakening van de scheepshypotheek

Onder afbakening van een hypotheek wordt verstaan dat elke hypotheek vanuit haar wezen moet beperkt zijn tot welbepaalde goederen, tot een welbepaald bedrag en een welbepaalde schuld. De hier opgenomen bepaling correspondeert met artikel 26, eerste lid van de Zeewet. Het tweede lid expliciteert een nu reeds geldend principe. In dit verband moet echter ook rekening worden gehouden met de regeling van de met het oog op de inschrijving in de akten op te nemen vermeldingen.

Artikel 2.2.5.34

Ondeelbaarheid van de scheepshypotheek

Er is geen aanleiding om bijzondere bepalingen toe te voegen over een vloothypotheek in de zin van een hypotheek op het onbepaald geheel van de schepen die eigendom van de schuldenaar zijn. Wanneer een scheepseigenaar een hypotheek wenst te vestigen op het geheel van de hem op dat ogenblik of in de toekomst toebehorende vloot, moet, ingevolge het specialiteitsbeginsel, elk van de betrokken schepen

d'hypothèque semble parfois survenir dans la pratique. Il peut être renvoyé à ce sujet à l'article 74 de la Loi hypothécaire, lequel est applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2, de la Loi Maritime, et qui confirme le caractère hypothécable des biens sur lesquels l'affectant dispose d'un droit conditionnel.

Le droit actuel autorise déjà la constitution d'une hypothèque sur un navire en construction par le maître d'ouvrage qui n'en est pas encore propriétaire. Afin de favoriser la sécurité juridique et d'encourager le financement des navires, une validation légale expresse est souhaitable. C'est chose faite au paragraphe 2 de la disposition en projet, qui doit en principe être considérée comme une application du paragraphe 1er, étant entendu que le paragraphe 2 jouit d'un champ d'application plus étendu puisqu'il néglige la distinction entre l'hypothèque sur les biens acquis sous condition suspensive et l'hypothèque sur les biens futurs. La disposition a en effet pour objectif de favoriser au maximum la constitution d'hypothèques dans le cadre de projets de construction de navires. On peut évidemment s'attendre à ce que les parties aux contrats évaluent scrupuleusement les risques, à la lumière de la situation visée.

Article 2.2.5.33

Délimitation de l'hypothèque sur navire

On entend par "délimitation d'une hypothèque" qu'il convient de limiter chaque hypothèque à certains biens, à un certain montant et à une certaine dette. La disposition reprise ici correspond à l'article 26, alinéa 1er, de la Loi Maritime. L'alinéa 2 formule un principe déjà applicable à l'heure actuelle. À cet égard, il y a toutefois lieu de tenir compte également du régime des mentions à reprendre dans les actes en vue de l'inscription.

Article 2.2.5.34

Indivisibilité des hypothèques sur navires

Il n'y a pas lieu d'ajouter de dispositions particulières relatives à une hypothèque sur flotte, au sens d'une hypothèque grevant un ensemble indéterminé des navires dont le débiteur est propriétaire. Lorsqu'un propriétaire de navire souhaite constituer une hypothèque sur la totalité de la flotte qui lui appartient, ou qui lui appartiendra dans le futur, chacun des navires concernés doit faire l'objet d'une identification, en vertu

worden geïdentificeerd. Deze regel geldt nu al in België en bestaat onder meer ook in het Franse recht.

Het is wel nuttig in het nieuwe wetboek te bevestigen dat scheepshypotheken kunnen worden gevestigd op meer dan één schip. Hierbij is het ook nuttig om in het wetboek het principe van de ondeelbaarheid van de hypotheek te bevestigen. Dit principe geldt voor de grondhypotheken ingevolge artikel 41, tweede lid van de Hypotheekwet, dat door de Zeewet niet van toepassing is verklaard op scheepshypotheken. Het principe wordt hier ingevoerd in een vereenvoudigde formulering, die duidelijk maakt dat van het principe contractueel kan worden afgeweken. De regeling is inzonderheid nuttig om de positie van de scheepsfinancier te versterken en zo de kredietverlening aan te moedigen. In de praktijk worden scheepshypotheken op meer dan één schip vooral in de binnenvaart gevestigd. Binnenvaartreders zullen aandacht moeten hebben voor de eventuele wenselijkheid van de opname van afwijkende bedingen, zodat individuele schepen van hypotheek kunnen worden vrijgemaakt.

Artikel 2.2.5.35

Scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en vracht

De ontworpen bepaling actualiseert artikel 27 van de Zeewet. Wat betreft scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren, is zij in feite een herhaling van het principe gevestigd door artikel 2.2.4.8. De scheepshypotheek zal zich uiteraard ook uitstrekken tot alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren die na de scheepshypotheekvestiging aan het schip worden toegevoegd (inclusief de verbeteringen).

Wat betreft de vracht herneemt de bepaling het principe van de Zeewet van 1908. De bedoeling van de wetgever om door de versterking van het onderpand de scheepsfinanciering aan te moedigen, kan alhier worden herbevestigd.

Artikel 2.2.5.36

Individualisering van scheepsbouwmaterialen

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 8 van het Verdrag van Brussel van 27 mei 1967 betreffende de registratie van rechten op schepen in aanbouw, dat de opname van dergelijke regelingen in de nationale wetgeving uitdrukkelijk mogelijk maakt. De formulering is echter afgestemd op de terminologie van het Belgisch

du principe de spécialité. Cette règle s'applique déjà aujourd'hui en Belgique et existe aussi dans le droit français notamment.

Il est toutefois souhaitable que le nouveau code confirme la possibilité de constituer une hypothèque sur plusieurs navires. Dans ce contexte, il est également utile d'asseoir le principe d'indivisibilité de l'hypothèque dans le code. Ce principe s'applique aux hypothèques terrestres, en vertu de l'article 41, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, laquelle n'a pas été déclarée applicable aux hypothèques sur navires par la Loi Maritime. Le principe est introduit ici dans une formulation simplifiée, précisant qu'il peut y être dérogé par voie contractuelle. Ce régime s'avère particulièrement utile au renforcement de la position des bailleurs de fonds maritimes et ainsi à l'encouragement du crédit. Dans la pratique, c'est surtout dans la navigation intérieure que des hypothèques sont établies sur plusieurs navires. Les armateurs de la navigation intérieure devront consacrer de l'attention à l'éventuelle opportunité de reprendre des dispositions dérogatoires, permettant ainsi aux navires individuels de se libérer de l'hypothèque.

Article 2.2.5.35

Éléments du navire, accessoires du navire et fret

La disposition en projet actualise l'article 27 de la Loi Maritime. En matière d'éléments et accessoires du navire, elle ne fait en fait que reprendre le principe établi à l'article 2.2.4.8. L'hypothèque sur navire s'applique bien évidemment aussi à tous les éléments et accessoires qui s'ajouteront après la constitution de l'hypothèque sur navire (en ce compris les améliorations).

En ce qui concerne le fret, la disposition reprend le principe de la Loi Maritime de 1908. On peut reconfirmer ici l'objectif du législateur du renforcement du gage afin d'encourager le financement des navires.

Article 2.2.5.36

Individualisation des matériaux de construction du navire

Cette disposition est basée sur l'article 8 de la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 relative à l'enregistrement des droits relatifs aux navires en construction, qui autorise expressément la reprise de tels régimes dans la législation nationale. On a toutefois accordé la formulation à la terminologie du Code belge

Scheepvaartwetboek. De bedoelde incorporatie moet breed worden opgevat: het kan bijvoorbeeld gaan om materialen die in het schip, de scheepsbestanddelen of het scheepstoebehoren zullen worden verwerkt, maar ook om machines en uitrusting. De ontworpen regeling sluit ook aan bij het bestaande publiekrechtelijke kader voor de registratie van zeeschepen in aanbouw. Wat betreft de betekenis van de begrippen scheepbestanddeel en scheepstoebehoren in afwachting van hun inbouw of plaatsing wordt verwezen naar de toelichting hierboven bij artikel 1.1.1.3, § 1, 12° en 13°.

Artikel 2.2.5.37

Zaakvervanging

Deze bepaling integreert, in een grondig aangepaste formulering, de regelingen opgenomen in artikel 34 van de Zeewet en in artikel 79 van de Hypotheekwet, welke laatste bepaling op zeeschepen toepasselijk is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. Bedoelde regelingen hebben in wezen betrekking op dezelfde hypothese, met name die van averij aan of verlies van het schip. In de rechtsleer worden zij dan ook samen behandeld. Derhalve is het gerechtvaardigd ze in het Belgisch Scheepvaartwetboek samen te brengen in één enkel artikel.

De eerste ontworpen paragraaf neemt artikel 34, tweede lid van de Zeewet over. Gelet op de gebrekkige formulering van deze laatste bepaling, die immers alleen gewaagt van een tussenkomst tot bewaring van rechten, en mede in het licht van de libellering van analoge bepalingen over zaakvervanging opgenomen in de Hypotheekwet, is de ontworpen redactie grondig vernieuwd, en vooral zoveel mogelijk vereenvoudigd. De zienswijze dat de hier bedoelde averijregeling niet alleen op de uitbetaling van de verzekeringsvergoeding doelt, weze uitdrukkelijk bevestigd. De vergoeding waarover het gaat kan bijvoorbeeld ook een schadevergoeding verschuldigd door een derde zijn, een aan het schip verschuldigde bijdrage in averij-grosse, of een vergoeding wegens schade aan het schip berokkend naar aanleiding van hulpverlening. Het is echter overbodig om al deze gevallen, die uitdrukkelijk worden vermeld in de corresponderende Franse wetsbepaling, hier over te nemen, aangezien de ontworpen wetsbepaling ruim is geformuleerd.

De tweede paragraaf betreft eveneens de zaakvervanging, en neemt, ook in een verhelderende formulering, het principe vervat in artikel 34, eerste lid van de Zeewet over.

de la Navigation. L'incorporation visée doit s'entendre largement: il peut par exemple s'agir des matériaux qui seront traités sur le navire, ses éléments ou ses accessoires, mais également des machines et de l'équipement. Le régime en projet s'inscrit également dans le cadre de droit public existant pour l'enregistrement des navires de mer en construction. En ce qui concerne la signification des notions d'éléments du navire et de ses accessoires dans l'attente de leur incorporation ou de leur placement, on renvoie aux commentaires émis ci-dessus à l'article 1er.1.1.3, § 1er, 12° et 13°.

Article 2.2.5.37

Subrogation réelle

Cette disposition intègre, dans une formulation revisitée en profondeur, les régimes repris à l'article 34 de la Loi Maritime et à l'article 79 de la Loi hypothécaire, lequel est applicable aux navires de mer en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. Les régimes visés ont essentiellement trait à la même hypothèse, soit celle de l'avarie ou de la perte du navire. Elles sont donc traitées en commun dans la doctrine. Il est dès lors justifié de les réunir dans un seul et même article du Code belge de la Navigation.

Le paragraphe 1er en projet reprend l'article 34, alinéa 2, de la Loi Maritime. Considérant la formulation défectueuse de cette dernière disposition, qui ne mentionne en effet que l'intervention en vue de conserver ses droits, ainsi que les dispositions analogues reprises dans la Loi hypothécaire relatives à la subrogation réelle, la formulation en projet a été revisitée en profondeur et surtout simplifiée dans la mesure du possible. La position selon laquelle le régime des avaries ici visé ne cible pas seulement le paiement de l'indemnité d'assurance est ici expressément confirmée. L'indemnité dont il est question peut également concerner par exemple l'indemnisation du dommage par un tiers, une contribution due au navire en avarie commune ou encore une indemnité en raison d'un dommage causé à l'occasion de l'assistance. Il est toutefois superflu de reprendre ici chacun de ces cas, qui sont expressément mentionnés dans la disposition légale française correspondante, la disposition légale en projet étant formulée en des termes larges.

Le paragraphe 2 concerne également la subrogation réelle et reprend, en des termes plus clairs, le principe énoncé à l'article 34, alinéa 1er, de la Loi Maritime.

De nieuwe, verduidelijkte regeling met betrekking tot de zakelijke subrogatie ten voordele van de hypothecaire schuldeiser moet worden gezien in de context van de afschaffing van dergelijke subrogatie ten voordele van bevoorrechte schuldeisers. Bedoelde ingreep versterkt de positie van de scheepsfinancier en de aantrekkelijkheid van de Belgische vlag zonder andere belanghebbenden te schaden.

De derde paragraaf neemt in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regel van artikel 79, tweede lid van de Hypotheekwet op, dat thans op de scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. Ook deze bepaling werd enigszins geherformuleerd. Zo wordt gepreciseerd dat de schuldenaar, zo hem geen schuld treft, de vrije keuze heeft om in de plaats van terugbetaling een gelijkwaardige scheepshypotheek te doen vestigen op een ander schip. Hij kan deze doen vestigen, wat affirmatiever is dan de in de Hypotheekwet gebezigde term aanbieden, die de foutieve indruk wekt dat de schuldeiser dit aanbod zou kunnen weigeren. Eveneens wordt de zienswijze bevestigd dat de bewijslast omtrent de afwezigheid van schuld op de schuldenaar rust, en dat de schuld in kwestie de persoonlijke schuld van de schuldenaar is. Gelet op de ontworpen paragrafen 1 en 2, en de kritiek in de rechtsleer op de redactie van artikel 79, eerste lid van de Hypotheekwet – dat de schuldeiser in geval van tenietgaan of beschadiging het recht geeft terugbetaling te eisen – werd geen noodzaak ontwaard om deze laatste bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen.

De vierde paragraaf ten slotte bevestigt duidelijkheidshalve dat andersluidende bedingen rechtsgeldig zijn. Dit bevestigt rechtspraak van het Hof van Cassatie over artikel 34, tweede lid van de Zeewet waarin werd beslist dat de hypothecaire schuldeiser kan bedingen dat de verzekeringsvergoeding hem rechtstreeks dient te worden uitgekeerd. Er is geen reden waarom dit suppletiefrechtelijke karakter niet zou gelden voor het gehele artikel. Voorts wordt uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt omtrent de regelgeving inzake wrakkenruiming, welke gedeeltelijk tot het gewestelijke bevoegdheidsdomein behoort.

Artikel 2.2.5.38

Scheepshypotheek tot zekerheid van een kredietopening

Deze bepaling integreert in het Belgisch Scheepvaartwetboek de vier laatste leden van artikel 80 van de Hypotheekwet, die nu reeds op

Le nouveau régime précisé concernant la subrogation réelle au profit des créanciers hypothécaires doit être considéré au regard de la suppression de ladite subrogation au profit des créanciers privilégiés. L'approche visée renforce la position des bailleurs de fonds maritimes et l'attrait du pavillon belge, sans porter atteinte aux autres parties intéressées.

Le paragraphe 3 reprend dans le Code belge de la Navigation la règle de l'article 79, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, actuellement applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. Une fois encore, la disposition a fait l'objet d'une reformulation. Il est ainsi précisé que le débiteur, lorsqu'il n'a commis aucune faute, est libre de faire constituer une hypothèque sur navire similaire sur un autre navire au lieu du remboursement de sa dette. Il peut donc faire constituer celle-ci, ce qui est plus affirmatif que le terme formulé par la Loi hypothécaire, qui parle "d'offrir" une hypothèque et donne ainsi l'impression erronée que le créancier pourrait refuser cette offre. On confirme également la position selon laquelle la charge de la preuve de l'absence de faute repose sur le débiteur, et que la faute en question est la faute personnelle du débiteur. Considérant les paragraphes 1er et 2 en projet, ainsi que la critique de la doctrine relative à la rédaction de l'article 79, alinéa 1er, de la Loi hypothécaire – lequel prévoit que le créancier a le droit d'exiger le remboursement de sa créance en cas d'extinction ou de dégradations – il n'est pas apparu nécessaire de reprendre cette dernière disposition dans le Code belge de la Navigation.

Enfin, pour plus de clarté, le paragraphe 4 confirme la validité juridique des stipulations contraires. Ceci confirme la jurisprudence de la Cour de Cassation relative à l'article 34, alinéa 2, de la Loi Maritime, dans laquelle il a été décidé que le créancier hypothécaire peut stipuler que les indemnités d'assurance doivent lui être directement versées. Il n'existe aucun motif de ne pas étendre ce caractère supplétif à l'ensemble de l'article. De plus, une réserve expresse a été formulée concernant la réglementation en matière d'enlèvement des épaves, laquelle relève partiellement de la compétence régionale.

Article 2.2.5.38

Hypothèque sur navire pour sûreté de l'ouverture d'un crédit

Cette disposition incorpore dans le Code belge de la Navigation les quatre derniers alinéas de l'article 80 de la Loi hypothécaire, applicables aujourd'hui aux

scheepshypotheken van toepassing zijn ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. De regeling betreft de zgn. krediethypotheek. De mogelijkheid van dergelijke hypotheek op een schip wordt ook in het buitenland sedert lang aanvaard, zowel in continentale landen als Frankrijk en Nederland als in Engeland en de Verenigde Staten. De herhaling van het reeds in artikel 80, derde lid van de Hypotheekwet neergelegde principe in de ontworpen eerste paragraaf is dan ook vanzelfsprekend.

De tweede paragraaf herneemt de drie laatste leden van artikel 80 van de Hypotheekwet. Deze laatste bepalingen hebben blijkbaar weinig of geen aanleiding tot controverse gegeven. Naar de Scheepshypotheekbewaarder meedeelde, komt het in deze bepalingen bedoelde verzet in de praktijk omzeggens nooit voor. Anderzijds is geen aanleiding gebleken om de bepalingen op te heffen. In het laatste lid wordt, conform een suggestie van de rechtsleer en de Scheepshypotheekbewaarder, gepreciseerd dat het verzet wordt ingeschreven en dat het niet gaat om een overschrijving of een randmelding, welke in het zee- en binnenvaartrecht immers niet bestaan.

Het tweede lid van artikel 80 van de Hypotheekwet, dat ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet eveneens op scheepshypotheken van toepassing is, wordt overgenomen in artikel 2.2.5.47 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Bedoelde bepaling staat ook in de Hypotheekwet overigens op een ongelukkige plaats.

Artikel 2.2.5.39

Scheepshypotheek tot zekerheid van toekomstige schuldvorderingen

Deze bepaling neemt het principe over dat tot voor kort was neergelegd in artikel 51*bis*, § 1, van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet en op dit ogenblik in artikel 81*bis*, § 1, van de Hypotheekwet. Zij betreft de zgn. allesommenhypotheek (of bankhypotheek), over de geldigheid waarvan in het gemeen zekerhedenrecht lang een controverse woedde. Duidelijkheidshalve dient te worden aangestipt dat de allesommenhypotheek verschilt van de in het vorige artikel bedoelde krediethypotheek.

Ofschoon bedoeld artikel 51*bis* was opgenomen in titel III van de wet op het hypothecair krediet, die ingevolge de brede omschrijving van zijn toepassingsgebied kon worden geacht ook te gelden voor scheepshypotheken, bleek hierover in de praktijk onduidelijkheid te bestaan. Ofschoon in scheepshypotheekakten reeds alle sommen-hypotheken werden opgenomen, ervoeren de financiële en juridische wereld hierrond

hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. Le régime concerne ledit "crédit hypothécaire". La possibilité de consentir une telle hypothèque sur un navire est depuis longtemps reconnue à l'étranger, aussi bien dans les pays continentaux, comme la France et les Pays-Bas, qu'en Angleterre et aux États-Unis. Il est dès lors tout naturel de répéter le principe déjà émis à l'article 80, alinéa 3, de la Loi hypothécaire au § paragraphe 1er en projet.

Le paragraphe 2 reprend les trois derniers alinéas de l'article 80 de la Loi hypothécaire. Ces derniers n'ont manifestement donné lieu qu'à peu ou aucune controverse. D'après le Conservateur des hypothèques maritimes, l'opposition visée dans ces dispositions ne survient pour ainsi dire jamais dans la pratique. D'autre part, il n'est pas paru nécessaire d'abandonner les dispositions. Conformément à une suggestion de la doctrine et du Conservateur des hypothèques maritimes, le dernier alinéa précise que l'opposition est inscrite et qu'il ne s'agit pas d'une transcription ou d'une mention marginale, lesquelles n'existent pas en droit de navigation maritime et intérieure.

L'article 2.2.5.47 du Code belge de la Navigation reprend l'alinéa 2 de l'article 80 de la Loi hypothécaire, également applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3 de la Loi Maritime. La disposition visée est du reste située à un endroit malheureux dans la Loi hypothécaire.

Article 2.2.5.39

Hypothèque sur navire pour sûreté de créances futures

Cette disposition reprend le principe émis jusqu'il y a peu à l'article 51 *bis*, § 1er, de la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire et actuellement à l'article 81 *bis*, § 1er, de la Loi hypothécaire. Elle concerne ladite hypothèque pour toutes sommes (ou hypothèque bancaire); la validité de cette hypothèque fait depuis longtemps l'objet d'une controverse en droit commun des sûretés. Pour plus de clarté, il convient de souligner que l'hypothèque pour toutes sommes diffère du crédit hypothécaire visé à l'article précédent.

Même si l'article 51 *bis* a été repris dans le titre III de la loi relative au crédit hypothécaire, lequel a pu être considéré comme également applicable aux hypothèques sur navires en vertu de la description étendue de son champ d'application, il est apparu que la pratique donne lieu à certaines incertitudes en la matière. Bien que les hypothèques pour toutes sommes aient déjà été reprises dans des actes d'hypothèques sur navires,

rechtsonzekerheid. Door de overheveling van de bepaling naar de hypotheekwet is die rechtsonzekerheid nog toegenomen. Artikel 81*bis*, § 1, van de Hypotheekwet werd immers niet van toepassing verklaard op scheepshypotheken. De bepaling werd losgekoppeld van het oude artikel 51 van de wet op het hypothecair krediet, dat het toepassingsgebied van titel III van die wet bepaalde. De bepalingen van de Zeewet, die sommige bepalingen van de Hypotheekwet van toepassing maken op scheepshypotheken, werden niet aangepast. Het is dan ook wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek expliciet te bevestigen dat ook op schepen een allesommenhypotheek kan worden gevestigd.

In lijn met de hierboven verantwoorde keuze om de toepasselijke bepalingen van de Hypotheekwet in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren, waarvan het nut door de onbedoelde gevolgen van de recente wetswijziging eens te meer wordt geïllustreerd, is het aangewezen het hier besproken principe eveneens in het nieuwe wetboek op te nemen.

Artikel 2.2.5.40

Opzegbaarheid van bepaalde scheepshypotheken

De ontworpen bepaling neemt artikel 81*bis*, § 2, van de Hypotheekwet over. De bepaling was tot voor kort neergelegd in artikel 51*bis*, § 2, van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet. Aangezien zij niet alleen slaat op de hier in artikel 2.2.5.39 geregelde allesommenhypotheek, maar ook op de in artikel 2.2.5.38 bedoelde krediethypotheek (betreffende een krediet voor onbepaalde duur), is het niet mogelijk om ze aan één van deze twee bepalingen toe te voegen, maar is het wenselijk om er een afzonderlijk artikel aan te wijden. In lijn met het hierboven toegelichte uitgangspunt wordt de relevante wettekst eveneens volledig in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen.

Artikel 2.2.5.41

Gewaarborgde interest

Deze bepaling neemt, met enkele preciseringen, artikel 28 van de Zeewet over. Er wordt verduidelijkt dat de scheepshypotheek niet noodzakelijk een schuldvordering met interesten waarborgt, en dat de drie jaar een maximum is, dat contractueel kan worden verminderd. Wat betreft de berekening van de drie jaar interest kan bij analogie worden verwezen naar het gemeen recht.

les univers financier et juridique ont connu des incertitudes juridiques à ce sujet. Ces incertitudes juridiques ont encore augmenté avec le transfert de la disposition vers la Loi hypothécaire. L'article 81 *bis*, § 1er, de la Loi hypothécaire n'a en effet pas été déclarée applicable aux hypothèques sur navires. La disposition a été dissociée de l'ancien article 51 de la loi sur le crédit hypothécaire, qui déterminait le champ d'application du titre III de cette loi. Les dispositions de la Loi Maritime, qui rendent certaines dispositions de la Loi hypothécaire applicables aux hypothèques sur navires, n'ont pas été adaptées. Il s'avère dès lors souhaitable que le Code belge de la Navigation confirme explicitement la possibilité de constituer également une hypothèque pour toutes sommes sur les navires.

Conformément au choix exposé ci-dessus d'intégrer les dispositions applicables de la Loi hypothécaire dans le Code belge de la Navigation, dont l'utilité est une fois de plus illustrée par les conséquences indésirables de la récente modification de loi, il convient de reprendre le principe abordé ici dans le nouveau code.

Article 2.2.5.40

Révocabilité de certaines hypothèques sur navires

La disposition en projet reprend l'article 81 *bis*, § 2 de la Loi hypothécaire. La disposition figurait jusqu'il y a peu à l'article 51 *bis*, § 2, de la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire. Étant donné qu'elle ne vise pas seulement les hypothèques pour toutes sommes, régies à l'article 2.2.5.39, mais également les crédits hypothécaires visés à l'article 2.2.5.38 (relatifs aux crédits à durée indéterminée), il n'est pas possible de l'ajouter à l'une de ces deux dispositions, mais il est souhaitable de lui consacrer un article distinct. Conformément à la ligne directrice adoptée ci-dessus, le texte de loi pertinent a été intégralement repris dans le Code belge de la Navigation.

Article 2.2.5.41

Intérêt garanti

Cette disposition reprend, avec quelques précisions, l'article 28 de la Loi Maritime. Il est précisé que l'hypothèque sur navire ne garantit pas nécessairement une créance avec des intérêts, et que les trois années constituent un maximum qui peut être réduit contractuellement. En ce qui concerne le calcul des trois années d'intérêts, l'on peut s'en référer au droit commun par

Er is geen aanleiding gebleken om de Franse regel over te nemen luidens welke de inschrijving in dezelfde rang als de hoofdsom slechts twee jaar interest waarborgt bovenop deze van het lopende jaar.

Artikel 2.2.5.42

Onderlinge rang

De ontworpen bepaling neemt artikel 31 van de Zeewet over. In sommige landen, waaronder Frankrijk, is de rangschikking tussen op dezelfde dag ingeschreven hypothecaire schuldvorderingen anders, en nemen zij met name allen dezelfde rang. Er is evenwel geen noodzaak gebleken om de huidige Belgische regeling te wijzigen.

Artikel 2.2.5.43

Inbezitstelling van het schip

Dit artikel neemt de bepalingen over van hoofdstuk III (artikelen 23-28) van de wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart. De huidige versie van deze bepalingen werd vastgesteld door de Wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek. De bedoelde bepalingen worden in de bankpraktijk nog wel eens toegepast. De opname van de bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek past in het streven om de bestaande wetgeving door een zo omvattend mogelijk codificatie en coördinatie overzichtelijker te maken. Door hun band met de materie van de scheepshypotheken horen ze eerder in dit wetboek thuis dan in het Gerechtelijk Wetboek. De opstellers van dit laatste wetboek opteerden er ten andere voor om de bepalingen er niet in op te nemen. Door de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de relevante bepalingen van de wet van 4 september 1908 en van de Hypotheekwet, wordt de wettelijke regeling omtrent de scheepshypotheken transparanter.

Inhoudelijk ondergaat de regeling vervat in de wet van 4 september 1908 geen wezenlijke wijzigingen; de tekst onderging met het oog op de overheveling naar het Belgisch Scheepvaartwetboek slechts luttele, louter redactionele aanpassingen. Voor inhoudelijke toelichting kan derhalve worden verwezen naar de bestaande rechtspraak en rechtsleer.

analogie. Il n'est pas apparu souhaitable de reprendre la règle française selon laquelle l'inscription ne garantit que deux années d'intérêts en plus de ceux de l'année en cours, au même rang que le principal.

Article 2.2.5.42

Rang mutuel

La disposition en projet reprend l'article 31 de la Loi Maritime. Dans certains pays, dont la France, le rang entre les créances hypothécaires de mêmes dates est établi différemment, et ces créances prennent toutes le même rang. Il n'est toutefois pas apparu nécessaire de modifier la réglementation belge actuelle.

Article 2.2.5.43

Envoi en possession du navire

Cet article reprend les dispositions du chapitre III (articles 23 à 28) de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à la compétence en matière de navigation maritime et intérieure. La version actuelle de ces dispositions a été fixée par la Loi du 10 octobre 1967 portant le Code judiciaire. Les dispositions visées sont parfois encore appliquées par le secteur bancaire. La reprise des dispositions dans le Code belge de la Navigation cadre avec la volonté d'augmenter la lisibilité de la législation existante grâce à une codification et une coordination aussi larges que possible. Du fait de leur lien avec la matière des hypothèques sur navires, il est préférable de faire figurer ces dispositions dans ce code plutôt que dans le Code judiciaire. Les rédacteurs de ce dernier code ont également choisi de ne pas y reprendre les dispositions en question. En reprenant les dispositions pertinentes de la loi du 4 septembre 1908 et de la Loi hypothécaire dans le Code belge de la Navigation, on augmente la transparence de la réglementation légale sur les hypothèques sur navires.

La réglementation énoncée par la loi du 4 septembre 1908 ne subit pas de modifications essentielles sur le plan de son contenu; seules des adaptations mineures, de nature purement rédactionnelle, ont été apportées au texte, en vue de son intégration dans le Code belge de la Navigation. Pour un commentaire sur le fond, on peut dès lors se référer à la jurisprudence et à la doctrine existantes.

Als bevoegde rechtbank wordt nu de ondernemingsrechtbank aangeduid, en niet langer de beslagrechter.

De nochtans ingeburgerde, maar toch eerder vreemde en mogelijk verwarrende terminologie “inbezitstelling van het pand” wordt vervangen door “inbezitstelling van het schip”.

Het advies van de Raad van State over het voorontwerp geeft de aanbeveling om te verduidelijken dat het verzoekschrift waarvan sprake in paragraaf 2 een eenzijdig verzoekschrift betreft. Om hieraan gevolg te geven is de verwijzing naar artikel 1025 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek toegevoegd. Wat het in paragraaf 2 gebruikte begrip thuishaven betreft kan, voor het geval het schip geen officiële thuishaven heeft, worden verwezen naar de toelichting verstrekt bij artikel 2.2.4.1, § 1, 3°.

In paragraaf 3, tweede lid, wordt geen termijn bepaald waarbinnen het verzet moet worden betekend, en is aldus het gemeen recht van toepassing waar de termijn 1 maand bedraagt. Deze aanpassing werd doorgevoerd overeenkomstig het advies van Raad van State.

Sedert de wet van 19 oktober 2015 (“Potpourri I” genoemd) het hoger beroep krachtens het gemeen recht geen schorsende werking meer. Er moet bijgvolg in paragraaf 4 naast het verzet niet gepreciseerd worden dat de beschikking uitvoerbaar is niettegenstaande het beroep.

In paragraaf 6 wordt ervoor geopteerd de positie van de hypothecaire schuldeiser in geval van faillissement te behouden.

De in paragraaf 7 opgenomen bekendmakingsvereisten zijn afgestemd op deze in artikel 2.2.5.44, naar de toelichting waarbij hier moge worden verwezen.

De in paragraaf 10 vermelde mogelijkheid van een verkoop door een scheepsmakelaar wordt behouden teneinde duidelijk te maken dat deze in de hier bedoelde hypothese hoe dan ook blijft bestaan. In paragraaf 10 wordt verwezen naar de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek die corresponderen met de artikelen 1553, 1554 en 1555 van het Gerechtelijk Wetboek.

Artikel 2.2.5.44

Zuivering na vrijwillige vervreemding

De ontworpen bepaling neemt de artikelen 39, 40, 41 en 42 van de Zeewet over en integreert in het wetboek

En tant que tribunal compétent, c’est désormais le tribunal de l’entreprise qui est désigné, et non plus le juge des saisies.

On a remplacé l’expression “envoi en possession du gage”, assez répandue mais tout de même relativement singulière et susceptible d’induire en erreur, par “envoi en possession du navire”.

L’avis du Conseil d’État sur l’avant-projet recommande de préciser que la requête dont il est question au paragraphe 2 concerne une requête unilatérale. La référence à l’article 1025 et suivants du Code judiciaire a été ajoutée afin de donner suite à cette recommandation. En ce qui concerne la notion de port d’attache employée au paragraphe 2 dans le cas du navire dépourvu de port d’attache officiel, il peut être fait référence au commentaire de l’article 2.2.4.1, § 1er, 3°.

Le paragraphe 3, deuxième alinéa, ne fixe aucun délai endéans lequel l’opposition doit être signifiée. Dès lors, le droit commun prévoyant un délai de 1 mois est d’application. Cette adaptation a été appliquée conformément à l’avis du Conseil d’État.

Depuis la loi du 19 octobre 2015 (dénommée “Potpourri I”), l’appel en vertu du droit commun n’a plus d’effet suspensif. Par conséquent, il ne doit pas être précisé au paragraphe 4, outre en ce qui concerne l’opposition, que l’ordonnance est exécutoire nonobstant tout appel.

Au paragraphe 6, on a choisi de maintenir la position du créancier hypothécaire en cas de faillite.

Les exigences de publication reprises au paragraphe 7 s’accordent avec celles énoncées à l’article 2.2.5.44; ainsi, on peut ici se référer au commentaire de cet article.

Au paragraphe 10, on conserve la possibilité d’une vente par l’intermédiaire d’un courtier de navires afin d’établir clairement que ce dernier est de toute façon maintenu dans l’hypothèse visée en l’espèce. Le paragraphe 10 renvoie aux dispositions du Code belge de la Navigation qui correspondent aux articles 1553, 1554 et 1555 du Code judiciaire.

Article 2.2.5.44

Purge sur aliénation volontaire

La disposition en projet reprend les articles 39, 40, 41 et 42 de la Loi Maritime et intègre en outre dans le

bovendien de artikelen 115, 116, 118, 120, 121 en 121 van de Hypotheekwet, waarnaar artikel 42 van de Zeewet verwijst, alsook de artikelen 29 tot 35 van de hierboven reeds vermelde wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart. Door het naast elkaar gelden van drie wetten, die niet alleen naar elkaar verwijzen, maar ook naar het Gerechtelijk Wetboek en zelfs naar de opgeheven Wet van 15 augustus 1854, is de wettelijke regeling bijna onleesbaar geworden. De samenbrenging van de relevante bepalingen in één wetsartikel, met een coördinatie qua structuur zowel als terminologie, verhoogt substantieel de kenbaarheid en het gebruiksgemak van de regeling. Doelbewust werd geopteerd om de bepalingen samen te brengen in één enkel artikel. Ofschoon dit artikel daardoor lang wordt, ware een spreiding over verschillende bepalingen minder opportuun. De bepalingen vormen één geheel en worden in de praktijk eerder zelden toegepast. Het ware dan ook minder gelukkig er een disproportioneel aantal afzonderlijke artikelen aan te wijden.

Buiten enkele louter redactionele aanpassingen werden in deze teksten geen wijzigingen aangebracht. Ofschoon de Franse wetgeving op dit punt inmiddels aanzienlijk werd vereenvoudigd, is er geen aanleiding gebleken om de huidige Belgische wetgeving substantieel te veranderen, zodat de bestaande rechtspraak en rechtsleer in principe relevant blijft. De bedoelde redactionele aanpassingen betreffen zoals aangegeven het consistent maken van de in de onderscheiden bronteksten gehanteerde terminologie en de structurering ervan met het oog op de inpassing ervan in één wetsbepaling. Deze aanpassingen behoeven hier geen nader commentaar. De enige meldenswaardige wijzigingen zijn de hieronder volgende.

In paragraaf 1, dat artikel 39 van de Zeewet overneemt, wordt nog steeds gewag gemaakt van een betekening aan de door de ingeschreven schuldeisers gekozen woonplaats; in dit verband moet worden verwezen naar het nieuwe artikel 2.2.5.30. Het laatste lid van § 1 neemt, in een vereenvoudigde formulering, artikel 122, eerste lid van de Hypotheekwet over, dat van toepassing is ingevolge artikel 42, tweede lid van de Zeewet.

In paragraaf 4, eerste lid, dat artikel 42 van de Zeewet en artikel 115 van de Hypotheekwet overneemt wordt, anders dan in het laatste lid van laatstvermelde bepaling, niet meer gewaagd van een nietigheidssanctie. De reden is dat deze sanctie, die ook is neergelegd in

code les articles 115, 116, 118, 120, 121 et 121 de la Loi hypothécaire, auxquels l'article 42 de la Loi Maritime fait référence, ainsi que les articles 29 à 35 de la loi précitée du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires de mer et bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à la compétence en matière de navigation maritime et intérieure. La réglementation légale est devenue pratiquement illisible parce qu'elle fait coexister trois lois applicables qui, non seulement réfèrent les unes aux autres, mais renvoient également au Code judiciaire et même à la loi abrogée du 15 août 1854. En réunissant les dispositions pertinentes au sein d'un seul et même article de loi, tout en opérant une coordination tant au niveau de la structure qu'au niveau de la terminologie, l'on rend la réglementation sensiblement plus accessible et conviviale. On a donc délibérément choisi de rassembler les dispositions au sein d'un seul et même article. Bien que cela augmente la longueur de l'article, une division en plusieurs dispositions a été jugée moins opportune. Les dispositions forment un tout indissociable et sont appliquées assez rarement dans la pratique. Il aurait par conséquent été moins heureux d'y consacrer un nombre disproportionné d'articles distincts.

En dehors de quelques adaptations de nature purement rédactionnelle, ces textes n'ont pas été modifiés. Bien que la législation française ait été considérablement simplifiée sur ce point, il ne s'est pas avéré nécessaire de reformuler de manière substantielle la législation belge actuelle, de sorte que la doctrine et la jurisprudence actuelles demeurent en principe pertinentes. Les adaptations de nature rédactionnelle visent, comme cela a été indiqué, à coordonner la terminologie employée dans les différents textes sources et à améliorer la structure afin d'insérer les articles dans une seule et même disposition légale. En l'espèce, ces adaptations ne nécessitent pas d'autre commentaire. Les seules modifications dignes d'être mentionnées sont énumérées ci-dessous.

Au paragraphe 1er, qui reprend l'article 39 de la Loi Maritime, il est toujours fait état d'une signification aux domiciles élus par les créanciers inscrits; à cet égard, il convient de se référer au nouvel article 2.2.5.30. Le dernier alinéa du § 1er reprend, dans une formulation simplifiée, l'article 122, alinéa 1er, de la Loi hypothécaire, applicable en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la Loi Maritime.

Au paragraphe 4, alinéa 1er, qui reprend l'article 42 de la Loi Maritime et l'article 115 de la Loi hypothécaire, il n'est plus fait état d'une sanction de nullité, sauf au dernier alinéa de la dernière disposition citée. La raison en est que cette sanction, également inscrite

artikel 34, derde lid van de wet van 4 september 1908, wordt overgenomen in paragraaf 8 van de ontworpen bepaling. In paragraaf 4, tweede lid wordt artikel 122, tweede lid van de Hypotheekwet overgenomen, dat van toepassing is ingevolge artikel 42, tweede lid van de Zeewet.

In paragraaf 5, eerste lid wordt de regeling van artikel 29 van de wet van 4 september 1908 overgenomen, met rechtzetting van een door de rechtsleer in de Nederlandse versie gedetecteerde redactiefout ("geen vonnis tot voeging" in plaats van "vonnis tot voeging").

In paragraaf 7 zijn de bekendmakingsformaliteiten gemoderniseerd. Zij werden afgestemd op deze in artikel 2.2.5.43. Gemakshalve wordt verwezen naar de toelichting bij dat laatste artikel. De aanplakkingsvereisten zijn sterk vereenvoudigd: aanplakking aan het gemeentehuis en de handelsbeurs zijn weggelaten, en de aanplakking is facultatief gemaakt (in het licht van de afsluiting van haveninstellingen zal aanplakking op het dichtstbijgelegen punt op de openbare weg allicht een valabele optie zijn). In het laatste lid van de ontworpen paragraaf 7 wordt verwezen naar de artikelen 1329 en 1330 van het Gerechtelijk Wetboek, die in de plaats zijn gekomen van de artikelen 99 en 100 van de wet van 15 augustus 1854, waarnaar artikel 33, laatste lid van de wet van 4 september 1908 nochtans is blijven verwijzen.

In paragraaf 9, tweede lid wordt verwezen naar de bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek die correspondeert met artikel 1559 van het Gerechtelijk Wetboek.

In paragraaf 13, eerste lid wordt verwezen naar het artikel dat overeenstemt met artikel 1559 van het Gerechtelijk Wetboek.

In paragraaf 14, eerste lid wordt op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder verwezen naar het nieuwe artikel 2.2.5.51.

Het oorspronkelijke artikel 117 van de Hypotheekwet, dat van toepassing werd verklaard door artikel 42, tweede lid van de Zeewet, werd niet overgenomen. Reeds eerder werd aangenomen dat deze bepaling zonder voorwerp was, omdat het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, waarnaar zij verwijst, wat de bedoelde aangelegenheden door de wet van 4 september 1908 werd vervangen. Sinds 2014 bepaalt voormeld artikel 117 dat, in geval van herverkoop ten gevolge van hoger bod, die herverkoop geschiedt met inachtneming van de vormen die door het Gerechtelijk Wetboek zijn bepaald. Die bepaling is echter alleen zinvol wat betreft de onroerende goederen. De artikelen 1592 en 1594

à l'article 34, alinéa 3, de la loi du 4 septembre 1908, est reprise au paragraphe 8 de la disposition en projet. Au paragraphe 4, alinéa 2, est repris l'article 122, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, qui s'applique en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la Loi Maritime.

Au paragraphe 5, alinéa 1er, est reprise la réglementation de l'article 29 de la loi du 4 septembre 1908, tout en rectifiant, dans la version néerlandaise, une erreur de rédaction détectée par la doctrine ("geen vonnis tot voeging" au lieu de "vonnis tot voeging").

Au paragraphe 7, les formalités de publication ont été réactualisées. Elles ont été ajustées à celles à l'article 2.2.5.43. Par commodité, il est renvoyé au commentaire de ce dernier article. Les exigences en matière d'affichage ont été fortement simplifiées: l'on a abandonné l'affichage à la maison communale et à la bourse de commerce, et l'affichage a été rendu facultatif (eu égard à la fermeture des installations portuaires, l'affichage sur la partie de la voie publique la plus proche du lieu d'amarrage constituera peut-être une option valable). Le dernier alinéa du paragraphe 7 en projet fait référence aux articles 1329 et 1330 du Code judiciaire, qui ont remplacé les articles 99 et 100 de la loi du 15 août 1854, auxquels l'article 33, dernier alinéa, de la loi du 4 septembre 1908 continue pourtant de faire référence.

Le paragraphe 9, alinéa 2, renvoie à la disposition du Code belge de la Navigation qui correspond à l'article 1559 du Code judiciaire.

Le paragraphe 13, alinéa 1er, renvoie à l'article qui correspond à l'article 1559 du Code judiciaire.

Le paragraphe 14, alinéa 1er, fait référence au nouvel article 2.2.5.51, sur une suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes.

L'article 117 d'origine de la Loi hypothécaire, rendu applicable en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la Loi Maritime, n'a pas été repris. Il a déjà été admis auparavant que cette disposition était devenue sans objet parce que le Code de procédure civile auquel elle renvoie a été remplacé, pour les matières visées, par la loi du 4 septembre 1908. Depuis 2014, l'article 117 précité stipule que, en cas revente à la suite d'une surenchère, cette revente se fait dans le respect des formes définies par le Code judiciaire. Cette disposition n'a toutefois de sens qu'en ce qui concerne les immeubles. Les articles 1592 et 1594 du Code judiciaire, auxquels elle semble faire référence, sont exclusivement applicables

van het Gerechtelijk Wetboek, waarnaar zij lijkt te verwijzen, zijn uitsluitend toepasselijk op onroerende goederen. Wat zee- en binnenschepen betreft, wordt de daar geregelde materie totnogtoe geregeld in de wet van 4 september 1908, en voortaan in het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf.

Artikel 2.2.5.45

Erkenning van buitenlandse hypotheken en gelijkgestelde rechten

Terwijl het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 (artikel 1) tussen de Verdragspartijen tot wederzijdse erkenning van scheepshypotheken en gelijkaardige rechten verplichtte, is daaromtrent geen regeling opgenomen in de Zeewet. De ontworpen bepaling is gebaseerd op de corresponderende, meer uitvoerige regeling vervat in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1993 (artikel 1). Het feit dat België overgaat tot opzegging van het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926 en niet als dusdanig aansluit bij een alternatief verdragsregime, levert geen moeilijkheid op, want het is internationaal gangbaar dat scheepshypotheken ook buiten elke verdragsverplichting worden erkend. Dat de Belgische rechter onder het huidige recht verplicht kan zijn om *mortgages* naar Engels recht te erkennen in verband met het bewarend scheepsbeslag, werd bevestigd door het Hof van Cassatie.

Onderafdeling 2

Openbaarheid

Artikel 2.2.5.46

Tijdstip van inschrijving

Deze bepaling neemt, in een helderder gestructureerde formulering, artikel 29 van de Zeewet over.

De omschrijving van het geval bedoeld in het tweede lid onder 4° is aangepast aan de schematiek van de Scheepsregistratiewet, waarin de nationaliteit van een zeeschip volgt uit de registratie, en niet andersom. Het bedoelde principe herneemt duidelijkheidshalve wat in feite reeds voortvloeit uit het ontworpen artikel 2.1.1.14 (corresponderend met het huidige artikel 11 van de Zeewet).

Het derde lid voegt een bepaling toe naar analogie met artikel 82, derde lid van de Hypotheekwet.

aux immeubles. Pour ce qui est des navires de mer et bateaux de navigation intérieure, la matière qui y est régie est jusqu'à présent réglementée dans la loi du 4 septembre 1908, et dorénavant dans le Code belge de la Navigation proprement dit.

Article 2.2.5.45

Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés

Bien que la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 1er) ait imposé la reconnaissance réciproque entre les États parties des hypothèques sur navires et des droits assimilés, la Loi Maritime n'a repris aucun régime en la matière. La disposition en projet est basée sur la réglementation correspondante et plus détaillée énoncée dans la Convention sur les privilèges sur navires de 1993 (article 1). Le fait que la Belgique procède à la dénonciation de la Convention sur les privilèges sur navires de 1926 et n'adhère pas en tant que telle à un régime conventionnel alternatif ne pose pas de problème, car il est internationalement reconnu que les hypothèques sur navires sont également reconnues en dehors de toute obligation conventionnelle. La Cour de cassation a confirmé qu'en vertu du droit actuel, le juge belge peut être tenu de reconnaître des *mortgages* de droit anglais en matière de saisie conservatoire sur navire.

Sous-section 2

Publicité

Article 2.2.5.46

Moment de l'inscription

Cette disposition reprend le texte – reformulé d'une manière plus structurée et plus claire – de l'article 29 de la Loi Maritime.

La description du cas visé au point 4° de l'alinéa 2 a été adaptée à la schématique de la Loi relative à l'enregistrement des navires, suivant laquelle la nationalité d'un navire de mer résulte de l'enregistrement, et non inversement. Le principe visé reprend, pour des raisons de clarté, ce qui découle déjà de l'article 2.1.1.14 en projet (correspondant à l'actuel article 11 de la Loi Maritime).

L'alinéa 3 ajoute une disposition par analogie à l'article 82, alinéa 3, de la Loi hypothécaire.

Artikel 2.2.5.47

Vermeldingen bij de inschrijving

Deze bepaling neemt het tweede lid van artikel 30 van de Zeewet over, zij het in een gewijzigde formulering.

De vermelding onder het 2° neemt artikel 80, tweede lid van de Hypotheekwet over, dat op scheepshypotheken van toepassing is ingevolge artikel 26, derde lid van de Zeewet. De rechtsleer merkt terecht op dat de regel in de Hypotheekwet is opgenomen op een verkeerde plaats, en eerder thuishoort in artikel 83. Wat de scheepshypotheken betreft hoort de regel thuis op de ontworpen plaats, en geenszins in artikel 2.5.38, waarin de overige bepalingen van artikel 80 van de Hypotheekwet zijn overgenomen.

In overeenstemming met de visie van de rechtsleer wordt, conform de wijziging van de hierboven reeds aangehaalde wet van 4 september 1908 door het Gerechtelijk Wetboek, onder het 3° verwezen naar het eventueel opgenomen "beding van inbezitstelling van het schip" in plaats van. naar het "beding van dadelijke uitwinning" (*stipulation de voie parée*) waarnaar de Zeewet nog verwijst. In dit verband weze ook herinnerd aan de integratie van de wetsbepalingen betreffende de inbezitstelling van het schip in het Belgisch Scheepvaartwetboek, meer bepaald in het hierboven reeds toegelichte artikel 2.5.43.

Article 2.2.5.47

Mentions lors de l'inscription

Cette disposition reprend le texte, quelque peu reformulé, de l'alinéa 2 de l'article 30 de la Loi Maritime.

La mention au point 2° reprend l'article 80, alinéa 2, de la Loi hypothécaire, applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3, de la Loi Maritime. La doctrine fait observer, à juste titre, que la règle se trouve à un mauvais endroit dans la Loi hypothécaire, et qu'elle relève plutôt de l'article 83. En ce qui concerne les hypothèques sur navires, la règle est bien à sa place dans l'article en projet, et non pas dans l'article 2.5.38, où sont reprises les autres dispositions de l'article 80 de la Loi hypothécaire.

Conformément à l'opinion de la doctrine et à la modification apportée à la loi précitée du 4 septembre 1908 par le Code judiciaire, il est renvoyé sous le point 3° à la clause éventuelle d'"envoi en possession" en lieu et place de la "stipulation de voie parée" à laquelle la Loi Maritime se réfère encore. À cet égard, on rappelle également que les dispositions de loi relatives à l'envoi en possession du navire sont incorporées dans le Code belge de la Navigation, plus précisément dans l'article 2.5.43 déjà commenté ci-dessus.

Artikel 2.2.5.48

Geldigheidsduur van de inschrijving

Deze bepaling neemt, in een vereenvoudigde formulering, artikel 32 van de Zeewet over. Anders dan in dit laatste artikel, wordt niet meer bepaald dat "de hypotheek" in stand wordt gehouden. De termijn betreft immers alleen de rechtsgevolgen van de *inschrijving* van de hypotheek.

Er is geen reden om de instandhoudingstermijn van vijftien jaar te wijzigen, ofschoon in andere landen andere regelingen gelden (in Frankrijk bijvoorbeeld tien jaar). Wanneer de inschrijving niet wordt hernieuwd, verdwijnt de schuldvordering uiteraard niet, maar verliest de schuldeiser alleen zijn rang.

De formulering van het tweede lid berust op een suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder, die is geïnspireerd door de huidige praktijk. Het toegevoegde derde lid is een op vraag van de Scheepshypotheekbewaarder aangebrachte verduidelijking.

Article 2.2.5.48

Durée de validité de l'inscription

Cette disposition reprend, sous une formulation simplifiée, l'article 32 de la Loi Maritime. À la différence de ce dernier article, il n'est plus stipulé que "l'hypothèque" est conservée. Le délai ne concerne, en effet, que les effets juridiques de l'*inscription* de l'hypothèque.

Il n'y a aucune raison de changer le délai de conservation de quinze ans, bien que d'autres règles s'appliquent dans d'autres pays (p. ex. dix ans en France). Si l'inscription n'est pas renouvelée, la créance ne disparaît pas pour autant: le créancier perd seulement son rang.

La formulation de l'alinéa 2 est basée sur une suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes et s'inspire de la pratique actuelle. L'alinéa 3 est une précision ajoutée à la demande du Conservateur des hypothèques maritimes.

Artikel 2.2.5.49

Overdracht van scheepshypotheekrechten

Dezee bepaling neemt, in een licht aangepaste formulering, artikel 33 van de Zeewet over.

Artikel 2.2.5.50

Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen

Deze bepaling neemt artikel 35 van de Zeewet over, weliswaar met enkele aanpassingen, gesuggereerd door de Scheepshypotheekbewaarder. Sedert de wet van 19 oktober 2015 ("Potpourri I" genoemd) het hoger beroep krachtens het gemeen recht geen schorsende werking meer. Er moet bijgevolg naast het verzet niet gepreciseerd worden dat de beschikking uitvoerbaar is niettegenstaande het beroep.

Artikel 2.2.5.51

Ambtshalve doorhaling na gedwongen verkoop

Deze bepaling is nieuw. Zij werd toegevoegd op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder. De "gedwongen verkoop" duidt op de gedwongen tenuitvoerlegging via uitvoerend scheepsbeslag. Vooralsnog werd niet verzocht om uitbreiding tot verkoop door een faillissementscurator. In verband met de verkoop "voor vrij en onbelast" dient te worden herinnerd aan het hierboven reeds toegelichte artikel 2.2.5.10, 3°.

Artikel 2.2.5.52

Rechterlijke bevoegdheid inzake eisen tot doorhaling of vermindering

Deze bepaling integreert, in een vereenvoudigde formulering, de eerste twee leden van artikel 94 van de Hypotheekwet, van toepassing op scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.2.5.53

Rechtsvorderingen tegen de schuldeisers

Deze bepaling integreert het derde lid van artikel 94 van de Hypotheekwet, van toepassing op

Article 2.2.5.49

Cession de droits d'hypothèque sur navires

Cette disposition reprend, sous une formulation légèrement adaptée, le texte de l'article 33 de la Loi Maritime.

Article 2.2.5.50

Radiation et réduction des inscriptions

Cette disposition reprend le texte – certes légèrement adapté, sur suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes – de l'article 35 de la Loi Maritime. Depuis la loi du 19 octobre 2015 (dénommée "Potpourri I"), l'appel en vertu du droit commun n'a plus d'effet suspensif. Par conséquent, il ne doit pas être précisé, outre en ce qui concerne l'opposition, que l'ordonnance est exécutoire nonobstant tout appel.

Article 2.2.5.51

Radiation d'office après vente forcée

Cette disposition est nouvelle. Elle a été ajoutée sur suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes. La "vente forcée" se réfère à l'exécution forcée dans le cadre d'une saisie-exécution. Une extension à la vente faite par un curateur à faillite n'a pas été demandée à ce jour. Pour ce qui est de la vente "pour quitte et libre", il est renvoyé à l'article 2.2.5.10, 3°, déjà commenté ci-dessus.

Article 2.2.5.52

Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction

Cette disposition incorpore dans le Code Belge de la Navigation le texte légèrement simplifié des deux premiers alinéas de l'article 94 de la Loi hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques de navires en vertu de l'article 36 de la Loi Maritime.

Article 2.2.5.53

Actions contre les créanciers

Cette disposition incorpore dans le Code Belge de la Navigation l'alinéa 3 de l'article 94 de la Loi

scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.2.5.54

Doorhaling op bevel van de rechtbank

Deze bepaling integreert, in een licht aangepaste formulering, artikel 95 van de Hypotheekwet, van toepassing op scheepshypotheken krachtens artikel 36 van de Zeewet, in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

HOOFDSTUK 6

Scheepsbeslag

Afdeling 1

Bewarend scheepsbeslag

Onderafdeling 1

Bewarend beslag op zeeschepen

Artikel 2.2.6.1

Begrippen

Deze ontworpen bepaling bevat een aantal begripsomschrijvingen, welke gebaseerd zijn op artikel 1 van het Scheepsbeslagverdrag 1952. In het Gerechtelijk Wetboek zijn niet al de definities van het Verdrag overgenomen. De ontworpen, meer volledige bepaling bevordert een goed begrip van de wettekst alsmede een verdragsconforme uitlegging.

De ontworpen Nederlandse redactie is mede geïnspireerd door de in Nederland vastgestelde vertaling van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Deze lijkt, zeker wat de lijst van zeevorderingen betreft, meer te zijn afgestemd op de Engelse authentieke verdragstekst dan op de Franse. Met de Belgische Nederlandse vertaling lijkt het omgekeerde het geval. Het vinden van een passende vertaling wordt bemoeilijkt doordat de Franse en de Engelse authentieke versies onderlinge verschillen vertonen.

Onder het 1° wordt het centrale begrip “zeevordering” gedefinieerd. In de Nederlandse versie wordt deze term wordt hier verkozen boven de omschrijving “zeerechtelijke vordering” waarvan sprake is in de in Nederland

hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l’article 36 de la Loi Maritime.

Article 2.2.5.54

Radiation sur ordre du tribunal

Cette disposition incorpore dans le Code Belge de la Navigation le texte légèrement adapté de l’article 95 de la Loi hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l’article 36 de la Loi Maritime.

CHAPITRE 6

Saisie sur navire

Section 1re

Saisie conservatoire sur navire

Sous-section 1re

Saisie conservatoire sur navires de mer

Article 2.2.6.1

Notions

Cette disposition en projet contient plusieurs définitions de notions qui sont basées sur l’article 1er de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Le Code judiciaire ne reprend pas toutes les définitions de la Convention. La disposition en projet, plus complète, favorise une bonne compréhension du texte de loi ainsi qu’une interprétation conforme à la Convention.

La rédaction néerlandaise en projet est notamment inspirée par la traduction de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, arrêtée aux Pays-Bas. Celle-ci semble s’accorder davantage avec le texte authentique en anglais de la Convention qu’avec la version française, surtout en ce qui concerne la liste des créances maritimes. Il semble que ce soit l’inverse pour la traduction en néerlandais destinée à la Belgique. La recherche d’une traduction adéquate est compliquée par le fait que les versions authentiques française et anglaise présentent des différences entre elles.

Le point 1° décrit la notion centrale de “créance maritime”. Dans la version néerlandaise, le terme “zeevordering” est ici préféré à l’expression “zeerechtelijke vordering” dont il est question dans la traduction

goedgekeurde vertaling. De term “zeevordering” is ten onzent immers sterk ingeburgerd.

Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vigerende artikel 1468, tweede lid Ger.W. is dat de zeevordering in de Nederlandse versie van het wetboek wordt omschreven als “een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken [...]”.

Uiteraard geldt ook in verband met de ontworpen Nederlandse vertaling dat de authentieke verdragstekst steeds voorrang behoudt en dat deze verdragsconform moet worden uitgelegd. Dit gezegd zijnde, weze benadrukt dat de ontworpen nieuwe Nederlandse redactie geen wijziging van de thans in België heersende rechtspraak over de “allégation” beoogt te bewerkstelligen.

De nieuwe Nederlandse vertaling van de lijst van zeevorderingen is taalkundig opgeschoond, andermaal rekening houdend met – doch geenszins kritiekloos voortgaande op – de Noord-Nederlandse tekst, en vooral vertrekkende van beide authentieke, derhalve steeds voorrang hebbende Engelse en Franse verdragsteksten. Voorts werd nuttig gebruik gemaakt van de kritiek op de bestaande wettekst door auteurs als Delwaide.

Onder het 2° en 3°, zijn de begrippen persoon en eiser gedefinieerd, andermaal in lijn met de verdragsteksten.

Artikel 2.2.6.2

Internationale en materiële toepassing

Paragraaf 1 bepaalt dat deze afdeling geldt voor de nationale situaties bedoeld in artikel 8.4 van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Op andere situaties is voornoemd verdrag rechtstreeks van toepassing (zie artikel 2.2.6.3, § 1), weliswaar in combinatie met de bepalingen van deze afdeling die niet uit het verdrag zijn overgenomen (zie de lijst in artikel 2.2.6.2, § 2). Aldus wordt een veel helderder situatie geschapen dan onder het vigerende recht, waarin het Gerechtelijk Wetboek het Scheepsbeslagverdrag 1952 strikt genomen op zinloze wijze herhaalt en in alle geval nalaat de relatie tussen verdragsrecht en intern recht te verduidelijken.

Paragraaf 3 integreert artikel 6, tweede lid van het Scheepsbeslagverdrag 1952 in de wettekst. De materie geregeld in het eerste lid kan niet door de nationale

approuvée aux Pays-Bas. Le terme “zeevordering” est en effet très utilisé chez nous.

Une modification importante par rapport à l’article 1468, alinéa 2, C. jud. en vigueur est que dans la version néerlandaise du code la créance maritime est décrite comme “een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken [...]” (mise en évidence ajoutée).

Naturellement, en ce qui concerne la traduction néerlandaise en projet, il est vrai également que le texte authentique de la Convention prime toujours et que celle-ci doit être interprétée conformément à la Convention. Cela étant dit, il faut souligner que la nouvelle rédaction néerlandaise en projet n’entend pas apporter de modification à la jurisprudence relative à l’“allégation” qui domine actuellement en Belgique.

La nouvelle traduction néerlandaise de la liste des créances maritimes a été remaniée sur le plan linguistique, en tenant toujours compte du texte en vigueur dans le nord des Pays-Bas – sans toutefois se baser aveuglément sur celui-ci – et surtout sur la base des deux textes anglais et français authentiques de la Convention, qui prévalent par conséquent systématiquement. Par ailleurs, les critiques à propos du texte de loi existant par des auteurs tels que Delwaide ont été mises à profit utilement.

Les points 2° et 3°, définissent les notions de “personne” et de “demandeur”, une fois de plus en conformité avec les textes de la Convention.

Article 2.2.6.2

Application internationale et matérielle

Le paragraphe 1er stipule que cette section s’applique aux situations nationales visées à l’article 8.4 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. La convention précitée s’applique directement à d’autres situations (voir article 2.2.6.3, § 1er), certes en combinaison avec les dispositions de cette section qui n’ont pas été reprises de la convention (voir la liste à l’article 2.2.6.2, § 2). Ainsi, on crée une situation bien plus claire qu’en vertu du droit en vigueur, dans lequel le Code judiciaire reprend strictement parlant de façon inutile la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et omet en tout cas de préciser la relation entre le droit conventionnel et le droit interne.

Le paragraphe 3 intègre dans le texte de loi l’article 6, alinéa 2 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. La question réglée à

wetgever worden geregeld. Met betrekking tot de aansprakelijkheid van de beslaglegger is geen nood aan een bijzondere wettelijke regeling gebleken.

Paragraaf 4 bepaalt dat deze afdeling niet geldt voor "het uitvoerend beslag op een zeeschip", zoals het hieronder is geregeld in hoofdstuk 2. De bedoelde specificatie berust op de definitie van het begrip beslag in artikel 1 (2) van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Deze laatste definitie is niet opgenomen in het hierboven toegelichte artikel 2.2.6.1 met begripsomschrijvingen, omdat het eerste onderdeel ervan, betreffende de vereisten van een rechterlijke machtiging en het voorhanden zijn van een zeevordering, dusdanig fundamenteel zijn dat ze beter worden geëxpliciteerd in een afzonderlijke materiële bepaling (zie met name het hieronder toegelichte artikel 2.6.4).

Artikel 2.2.6.3

Andere regelgeving

Paragraaf 1 maakt duidelijk dat het Scheepsbeslagverdrag 1952 rechtstreeks behoort te worden toegepast. Overeenkomstig artikel 8 (4) van het verdrag wordt een uitzondering gemaakt voor beslag op een Belgisch zeeschip door een persoon die zijn woonplaats of hoofdzetel in België heeft. Daarop zijn zoals al toegelicht de nationale bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing, welke echter inhoudelijk met het Scheepsbeslagverdrag 1952 overeenstemmen. Deze regeling is duidelijker dan die van het Gerechtelijk Wetboek, welke in feite zonder voorwerp was aangezien het Scheepsbeslagverdrag 1952 bij gebrek aan invulling van de door artikel 8 van het wetboek gelaten nationale beleidsruimte, in feite op alle beslagzaken behoorde te worden toegepast.

Paragraaf 2 brengt duidelijkheid over de gelding van een aantal belangrijke, in het Gerechtelijk Wetboek opgenomen algemene wetsbepalingen betreffende het bewarend beslag in het algemeen.

In verband met het buiten toepassing verklaarde 1413 Ger.W. weze vermeld dat de explicitering van de niet-gelding van het urgentievereiste geen afbreuk doet aan het klassiek inzake bewarend beslag op zeeschepen aangenomen vermoeden van urgentie, dat relevant blijft voor de toepassing van andere bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek.

l'alinéa 1er ne peut pas être régie par le législateur national. Une réglementation légale particulière ne s'est pas avérée nécessaire en ce qui concerne la responsabilité du saisisseur.

Le paragraphe 4 stipule que la présente section n'est pas d'application pour "la saisie-exécution sur navires de mer", telle que celle-ci est régie ci-dessous au chapitre 2. La spécification visée repose sur la définition de la notion de "saisie" à l'article 1er (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cette dernière définition n'est pas reprise à l'article 2.2.6.1 commenté précédemment avec les définitions des notions parce que la première partie de celle-ci, relative aux exigences d'une autorisation judiciaire et à la présence d'une créance maritime, est à ce point fondamentale qu'il vaut mieux l'expliciter dans une disposition matérielle distincte (voir notamment article 2.2.6.4 commenté ci-dessous).

Article 2.2.6.3

Autre réglementation

Le paragraphe 1er explique clairement qu'il faut appliquer directement la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Conformément à l'article 8 (4) de la convention, une exception est faite pour la saisie sur un navire de mer belge par une personne qui a son domicile ou son siège principal en Belgique. Comme déjà commenté, y sont applicables les dispositions nationales du Code belge de la Navigation, qui correspondent toutefois sur le fond à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Ce régime est plus clair que celui du Code judiciaire, qui était en fait sans objet étant donné qu'il convenait en réalité d'appliquer à toute saisie la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer à défaut de mise en œuvre de la marge de manœuvre nationale laissée par l'article 8 du code.

Le paragraphe 2 apporte de la clarté sur la validité de plusieurs dispositions légales générales importantes, reprises dans le Code judiciaire, concernant la saisie conservatoire en général.

En ce qui concerne l'article 1413 C. jud., il faut souligner que l'explication de l'inapplicabilité de la condition d'urgence ne porte pas atteinte à la présomption d'urgence, classique en matière de saisie conservatoire sur navires de mer, qui reste pertinente pour l'application des autres dispositions du Code judiciaire.

Overigens is er geen aanleiding om wél spoedeisendheid te vereisen bij beslag op Belgische schepen door in België gevestigde schuldeisers.

Artikel 1413 Ger.W. dient des te meer buiten toepassing te worden verklaard nu het uitgaat van de hypothese dat de schuldenaar eigenaar van het beslagen goed is. Met betrekking tot bewarend beslag op zeeschepen wordt hier door het hieronder ontworpen artikel 2.2.6.5 van afgeweken.

De principesbevoegdheid van de rechter om beslag toe te staan ligt vervat in het hieronder toegelichte artikel 2.2.6.4.

In verband met het eveneens buiten toepassing verklaarde artikel 1414 Ger.W. weze verduidelijkt dat, krachtens het Scheepsbeslagverdrag 1952, ook na een veroordelend vonnis een machtiging van de rechter en een zeevordering vereist blijven om op het zeeschip bewarend beslag te kunnen leggen. De bijzondere machtiging van de rechter is vereist gelet op de verstrekkende gevolgen van het scheepsbeslag.

De buitentoepassingverklaring van artikel 1415 Ger.W. corrigeert het "Orcombe"-arrest van het Hof van Cassatie van 26 maart 1982 (of althans een bepaalde lezing ervan).

Paragraaf 3 bevat duidelijkheidshalve een kruisverwijzing naar de artikelen 516 en 633 Ger.W. met betrekking tot de territoriale bevoegdheid van de gerechtsdeurwaarder respectievelijk de beslagrechter. Door de invoeringswetgeving worden laatstgenoemde bepalingen gewijzigd.

Omwille van de kenbaarheid van de regelgeving attendeert de ontworpen paragraaf 4 uitdrukkelijk op artikel 28 van het VN Zeerechtverdrag, dat het beslag in de territoriale zee betreft.

Paragraaf 5 verwijst naar artikel 507 van het Strafwetboek.

Paragraaf 6 berust op het tweede zinsdeel van artikel 2 van het Scheepsbeslagverdrag 1952. Deze explicitering is nuttig om duidelijk te maken dat overheidsbesturen vaak over de bevoegdheid beschikken om over te gaan tot het ambtshalve aanhouden van schepen, zonder rechterlijke machtiging. In dat verband zijn bepalingen opgenomen in boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

D'ailleurs, il n'y a pas lieu d'imposer une condition d'urgence en cas de saisie sur des navires belges par des créanciers établis en Belgique.

L'article 1413 C. jud. doit d'autant plus être déclaré inapplicable qu'il se fonde sur l'hypothèse que le débiteur est le propriétaire du bien saisi. En ce qui concerne la saisie conservatoire sur navires de mer, l'article 2.2.6.5 en projet ci-dessous déroge à cette règle.

La compétence de principe du juge d'autoriser une saisie est incluse dans l'article 2.2.6.4 commenté ci-dessous.

En ce qui concerne l'article 1414 C. jud., déclaré inapplicable lui aussi, il faut préciser qu'en vertu de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, une autorisation du juge et une créance maritime restent requises pour pouvoir pratiquer une saisie conservatoire sur le navire de mer, même après un jugement de condamnation. L'autorisation spéciale du juge est requise étant donné les lourdes conséquences de la saisie sur navire.

L'inapplicabilité de l'article 1415 C. jud. corrige l'arrêt "Orcombe" de la Cour de Cassation du 26 mars 1982 (ou du moins une certaine lecture de celui-ci).

Le paragraphe 3 contient, par souci de clarté, une référence aux articles 516 et 633 C. jud. relatifs à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies. Ces dernières dispositions sont modifiées par une législation d'introduction.

En vue de la lisibilité de la réglementation, le paragraphe 4 en projet attire expressément l'attention sur l'article 28 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer qui concerne la saisie en mer territoriale.

Le paragraphe 5 renvoie à l'article 507 du Code pénal.

Le paragraphe 6 repose sur la deuxième partie de phrase de l'article 2 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cette explicitation est utile pour indiquer que les administrations publiques disposent souvent du pouvoir de procéder à l'immobilisation d'office des navires, sans autorisation judiciaire. À cet égard, des dispositions ont été reprises dans le livre 4 du Code belge de la Navigation.

Artikel 2.2.6.4

Grondvereisten

Dit artikel bepaalt de grondvereisten voor bewarend beslag op een zeeschip: machtiging van de rechter en voorhanden zijn van een zeevordering of verzekering van een andere vordering vastgesteld door de wet. Deze vereisten blijken uit de definitie van het begrip beslag in artikel 1 (2) van het Scheepsbeslagverdrag 1952, uit artikel 2, eerste zinsdeel dat een zeevordering eist, en uit artikel 4 dat een rechterlijke machtiging eist. Zij zijn van zodanig fundamenteel belang, dat een explicitering in een afzonderlijke wettelijke bepaling wenselijk is (zie thans overigens, in dezelfde zin wat betreffende het zeevorderingvereiste, artikel. 1468, eerste lid Ger.W.). Ondanks de wetgevingstechnische herschikking, blijft de ontworpen redactie getrouw aan de verdragstekst.

Ook na een veroordelend vonnis is een rechterlijke machtiging tot bewarend beslag vereist. De beslagrechter dient immers na te gaan of een zeevordering voorhanden is.

Artikel 2.2.6.5

Voor beslag vatbare schepen

Deze bepaling berust op artikel 3 van het Scheepsbeslagverdrag 1952, dat momenteel correspondeert met artikel 1469 Ger.W. Ofschoon de formulering en ook de indeling van de verdragstekst voor kritiek vatbaar zijn, is ervoor geopteerd de ontworpen redactie er maximaal bij te laten aansluiten.

Beoogd wordt alleszins een verdragsconforme interpretatie van het wetsartikel. Er wordt geen wetgevende correctie aangebracht op het “Omala”-arrest van het Hof van Cassatie van 10 mei 1976.

Artikel 2.2.6.6

Tegenborgstelling

Deze bepaling correspondeert met artikel 1467, tweede lid Ger.W.

Ofschoon de tegenborgstelling een tijd in onbruik was geraakt vindt zij sinds kort terug toepassing.

Article 2.2.6.4

Exigences de base

Cet article définit les exigences de base pour une saisie conservatoire sur un navire de mer: l’autorisation du juge et la présence d’une créance maritime ou pour garantir une autre créance déterminée par la loi. Ces exigences ressortent de la définition de la notion de “saisie” à l’article 1er (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, de l’article 2, première partie de phrase qui exige une créance maritime, et de l’article 4 qui exige une autorisation judiciaire. Elles sont d’une telle importance fondamentale qu’une explicitation dans une disposition légale distincte est souhaitable (du reste, voir dans le même sens, en ce qui concerne l’exigence de la créance maritime, l’article 1468, alinéa 1er, C. jud.). Malgré la refonte légistique, la rédaction en projet reste fidèle au texte de la Convention.

Même après un jugement de condamnation, une autorisation judiciaire de saisie conservatoire est requise. En effet, le juge des saisies doit vérifier si une créance maritime est présente.

Article 2.2.6.5

Navires saisissables

Cette disposition repose sur l’article 3 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer qui correspond actuellement à l’article 1469 C. jud. Bien que la formulation ainsi que la structure du texte de la Convention puissent faire l’objet de critiques, le choix a été fait de rester le plus proche possible de celui-ci dans la rédaction en projet.

Une interprétation de l’article de loi conforme à la Convention est en tout cas visée. Aucune correction législative n’est apportée à l’arrêt “Omala” de la Cour de Cassation du 10 mai 1976.

Article 2.2.6.6

Contre-caution

Cette disposition correspond à l’article 1467, alinéa 2, C. jud.

Bien que la contre-caution était tombée en désuétude depuis longtemps, elle retrouve application depuis peu.

Artikel 2.6.8

Beslagexploot

De ontworpen bepaling stemt overeen met artikel 1470, eerste lid Ger.W.

Onder het eerste lid, 1°, wordt in het algemeen gewaagd van een “uitspraak”. Met betrekking tot zeeschepen gaat het om een machtigingsbeschikking, maar met betrekking tot binnenschepen kan het ook gaan om een vonnis in de zin van artikel 1414 Ger.W. Dit artikel is overeenkomstig artikel 3.2.4.2 ook van toepassing op het bewarend beslag op binnenschepen.

Op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder is in verband met de onder het 2° van het eerste lid bedoelde beschrijving een nadere regulering bij koninklijk besluit mogelijk gemaakt.

Onder het eerste lid, 3°, is de vermelding van het uur voorgeschreven. Deze toevoeging berust op rechtsleer.

Artikel 2.2.6.8

Betekening en aanzegging

Deze bepaling stemt deels overeen met artikel 1471 Ger.W.

De term kapitein werd vervangen door het ruimere, ook elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde begrip gezagvoerder.

Het tweede lid van paragraaf 1 is toegevoegd.

Het derde lid van paragraaf 1 is toegevoegd met het oog op een maximale publiciteit. Een sanctie is in dit verband evenwel niet opgelegd.

Voor de gevallen waarin betekening aan boord van het schip niet mogelijk blijkt, wordt de terhandstelling aan de procureur des Konings ingevoerd als alternatief. Uiteraard blijft deze alternatieve mogelijkheid ondergeschikt aan de normale wijze van betekening.

Op basis van een suggestie uit de gerechtsdeurwaarderspraktijk wordt in § 2 de mogelijkheid bevestigd om het beslag bijkomend te betekenen aan de aldaar genoemde partijen. Dit kan nuttig zijn ingeval het risico bestaat dat de in paragraaf 1 geregelde betekening haar doel niet bereikt. De op basis van paragraaf 2

Article 2.2.6.7

Exploit de saisie

La disposition en projet correspond à l’article 1470, alinéa 1er, C. jud.

L’alinéa 1er, 1°, parle de manière générale d’une “décision”. En ce qui concerne les navires de mer, il s’agit d’une ordonnance d’autorisation mais, en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, il peut également s’agir d’un jugement au sens de l’article 1414 C. jud. Cet article s’applique au Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure conformément à l’article 3.2.4.2.

Sur la suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes, une réglementation plus poussée concernant la description visée au point 2° de l’alinéa 1er a été rendue possible par arrêté royal.

L’alinéa 1er, 3°, prescrit la mention de l’heure. Cet ajout repose sur la doctrine.

Article 2.2.6.8

Signification et dénonciation

Cette disposition correspond en partie à l’article 1471 C. jud.

Le terme “capitaine” a été remplacé par la notion plus large de “commandant”, utilisée aussi ailleurs dans le Code belge de la Navigation.

L’alinéa 2 du paragraphe 1er a été ajouté.

L’alinéa 3 du paragraphe 1er a été ajouté en vue d’une publicité maximale. À cet égard, une sanction n’est toutefois pas imposée.

Pour les cas dans lesquels une signification à bord du navire ne s’avère pas possible, la remise au procureur du Roi est instaurée comme alternative. Naturellement, cette possibilité alternative reste subordonnée au mode normal de signification.

Sur la base d’une suggestion de la pratique des huissiers de justice, le paragraphe 2 confirme la possibilité d’une signification complémentaire de la saisie aux parties qui y sont citées. Ceci peut être utile si la signification réglée au paragraphe 1er risque de ne pas atteindre son objectif. La signification effectuée en

uitgevoerde betekening brengt geen bijkomend rechtsgevolg teweeg (behoudens eventueel in te voeren sancties).

Door het eerste lid van paragraaf 3, eerste lid, 1°, wordt de keuze open gelaten om het beslag aan te zeggen aan de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole.

Deze dubbele mogelijkheid vindt haar oorsprong in een inconsistentie in de vigerende wetgeving.

Luidens het geldende artikel 1471, tweede lid Ger.W. wordt het beslag aangezegd aan "de met de politie te water belaste overheid van de federale politie".

Paragraaf 3, eerste lid, 2°, doelt onder meer op de havenkapiteins, de havenmeesters, de sluiswachters en de brugwachters (stroomopwaarts of stroomafwaarts).

Artikel 2.2.6.9

Scheepsdocumenten

Deze bepaling stemt in wezen overeen met artikel 1470, tweede lid Ger.W. Ofschoon de bepaling mee de omvang van het beslag omschrijft, wordt zij hier behouden.

De oude bepaling vermeldt alleen de "zeebrief" en het "bewijs van deugdelijkheid", maar er is geen reden om het beslag te beperken, daar het nuttig kan zijn ook beslag te leggen op andere documenten. Bovendien zijn er zeeschepen ten aanzien waarvan de thans met betrekking tot de documenten gebezigde wettelijke terminologie in feite niet accuraat is.

Artikel 2.2.6.10

Bewaking

Deze bepaling correspondeert met artikel 1471, vijfde lid Ger.W.

Mede gelet op de desbetreffende rechtsleer is de Nederlandse term "bewaarder", die niet accuraat is, verwarring kan creëren en niet goed overeenstemt met het Franse "surveillant à la garde", vervangen door de term "bewaker".

vertu du paragraphe 2 n'est pas associée à des effets juridiques supplémentaires (sauf éventuellement des sanctions à instaurer).

L'alinéa 1er du paragraphe 3, alinéa 1er, 1°, laisse le choix de dénoncer la saisie à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation.

Cette double possibilité trouve son origine dans une incohérence dans la législation en vigueur.

En vertu de l'article 1471, alinéa 2, C. jud. en vigueur, la saisie est dénoncée à "l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux".

Le paragraphe 3, alinéa 1er, 2°, vise, entre autres, les capitaines de port, les maîtres de port, les éclusiers en les pontiers (en amont ou en aval).

Article 2.2.6.9

Documents du navire

L'essence de cette disposition correspond à l'article 1470, alinéa 2, C. jud. Bien que la disposition décrive également l'ampleur de la saisie, elle est conservée ici.

L'ancienne disposition mentionne seulement la "lettre de mer" et le "certificat de navigabilité", mais il n'y a pas de raison de limiter la saisie étant donné qu'il peut être utile également de pratiquer une saisie sur d'autres documents. Par ailleurs, il y a des navires de mer à l'égard desquels la terminologie légale utilisée actuellement à propos des documents manque en fait de précision.

Article 2.2.6.10

Surveillance

Cette disposition correspond à l'article 1471, alinéa 5, C. jud.

Compte tenu, notamment, de la doctrine correspondante, le terme néerlandais "bewaarder" – qui n'est pas précis, peut prêter à confusion et ne correspond pas bien au français "surveillant à la garde" – est remplacé par le terme "bewaker".

Artikel 2.2.6.11

Inschrijving

Deze bepaling stemt overeen met artikel 1472 Ger.W. De redactie werd aangepast aan de in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde terminologie. Op advies van de gerechtsdeurwaarderspraktijk is de termijn vermeld in paragraaf 1 opgetrokken tot vijftien dagen.

Het tweede lid is toegevoegd ingevolge een suggestie in de rechtsleer.

In verband met het derde lid dient te worden geattendeerd op de elders toegelichte algemene regeling betreffende de neerlegging van processtukken met betrekking tot niet geregistreerde of teboekgestelde schepen.

In de hier toegelichte bepaling wordt niet meer gesproken over de “aantekening” in het register der neergelegde stukken, doch wel over de “neerlegging” in het register van neerlegging. Deze terminologie lijkt meer overeen te stemmen met de realiteit, aangezien de Scheepshypotheekbewaarder reeds overging tot “neerlegging” van het document. Zodra het betrokken schip wordt geregistreerd of teboekgesteld, wordt het neergelegde document alsnog ingeschreven.

Na overleg met de Scheepshypotheekbewaarder is vooralsnog geen regeling opgenomen betreffende de tegenstelbaarheid van het beslag aan derden ingevolge inschrijving en betreffende de rechtsgevolgen van de neerlegging, welke laatste behoren te worden geregeld in de *lex registrationis*.

Artikel 2.2.6.12

Nieuw beslag op hetzelfde schip

Deze bepaling komt overeen met artikel 1473 Ger.W.

Artikel 2.2.6.13

Geldigheidsduur

Paragraaf 1 stemt overeen met artikel 1474 Ger.W.

Na overleg met de Scheepshypotheekbewaarder en met het oog op de consistentie met andere bepalingen wordt in de ontworpen Nederlandse bepalingen gewaagd van het “hernieuwen” in plaats van het “vernieuwen”.

Article 2.2.6.11

Inscription

Cette disposition correspond à l’article 1472 C. jud. La rédaction a été adaptée à la terminologie utilisée dans le Code belge de la Navigation. Sur l’avis de la pratique des huissiers de justice, le délai mentionné au paragraphe 1er a été augmenté à quinze jours.

L’alinéa 2 a été ajouté en raison d’une suggestion dans la doctrine.

En ce qui concerne l’alinéa 3, il faut attirer l’attention sur la réglementation générale, commentée ailleurs, concernant le dépôt des pièces de procédure relatives à des navires non enregistrés ou immatriculés.

Dans la disposition commentée ici, on ne parle plus de l’“inscription” au registre de dépôts, mais bien du “dépôt” au registre de dépôts. Cette terminologie semble correspondre davantage à la réalité étant donné que le Conservateur des hypothèques maritimes procédait déjà au “dépôt” du document. Dès que le navire concerné est enregistré ou immatriculé, le document déposé est encore inscrit.

Après concertation avec le Conservateur des hypothèques maritimes, aucune réglementation n’a encore été adoptée à propos de l’opposabilité de la saisie aux tiers à la suite de l’inscription et des conséquences juridiques du dépôt, ces dernières devant être réglées dans la *lex registrationis*.

Article 2.2.6.12

Nouvelle saisie sur le même navire

Cette disposition correspond à l’article 1473 C. jud.

Article 2.2.6.13

Durée de validité

Le paragraphe 1er correspond à l’article 1474 C. jud.

Après concertation avec le Conservateur des hypothèques maritimes et en vue de la cohérence avec d’autres dispositions, le terme néerlandais “hernieuwen” plutôt que “vernieuwen” est utilisé dans les dispositions en projet.

De geldigheidsduur van drie jaar is behouden, omdat die aansluit bij het gemeen beslagrecht.

Een verkorting zou nochtans verdedigbaar zijn geweest met het oog op de belangen van de havens en nu, indien niet binnen korte tijd een borg of zekerheid is gesteld, er een aanzienlijke kans bestaat dat deze er nooit komt.

Belangrijk is dat de termijn van drie jaar voortaan loopt vanaf de dag van de machtigingsbeschikking. De dag van de inschrijving is geen geschikt tijdstip, omdat met betrekking tot vreemde schepen alleen tot neerlegging wordt overgegaan, en de geldigheidsduur uiteraard identiek moet zijn , ten aanzien van Belgische en vreemde schepen. Uiteraard doet dit alles geen afbreuk aan het feit dat het beslag zelf pas daadwerkelijk wordt gelegd door de betekening van het beslagexploot.

In paragraaf 2 is artikel 1493 Ger.W. overgenomen. Deze verplaatsing bevordert de overzichtelijkheid en samenhang van de wetgeving.

Artikel 2.2.6.14

Verzoek tot hernieuwing

Deze bepaling correspondeert met artikel 1475 Ger.W.

In het derde lid wordt de omschrijving “op straffe van verval” verkozen, boven het in het huidige eerste lid gebezigde “op straffe van uitsluiting”. Deze wijziging ligt in lijn met de interpretatie die aan de huidige wettekst wordt gegeven.

Artikel 2.2.6.15

Beschikking tot hernieuwing

Deze bepaling stemt overeen met artikel 1476 Ger.W.

Artikel 2.2.6.16

Betekening en aanzegging
van de beschikking tot hernieuwing

De ontworpen bepaling komt overeen met artikel 1477 Ger.W.

La durée de validité de trois ans est conservée parce que celle-ci s’inscrit dans le droit commun en matière de saisies.

Une période plus courte aurait néanmoins été défendable compte tenu des intérêts des ports et étant donné que, si une caution ou une sûreté n’est pas constituée dans un délai réduit, elle risque fort de ne jamais l’être.

L’important est que le délai de trois ans commence désormais à courir à compter du jour de l’ordonnance d’autorisation. Le jour de l’inscription n’est pas le moment adéquat parce qu’il n’est procédé qu’à un dépôt dans le cas des navires étrangers et que la durée de validité doit naturellement être identique qu’il s’agisse de navires belges ou étrangers. Évidemment, tout ceci ne déroge pas au fait que la saisie elle-même n’est effectivement constituée que par la signification de l’exploit de saisie.

Le paragraphe 2 reprend l’article 1493 C. jud. Cette transposition favorise la lisibilité et la cohérence de la législation.

Article 2.2.6.14

Demande de renouvellement

Cette disposition correspond à l’article 1475 C. jud.

À l’alinéa 3, l’expression “à peine de déchéance” est préférée à l’expression “à peine de forclusion” utilisée dans l’actuel alinéa 1er. Cette modification est conforme à l’interprétation donnée au texte de loi actuel.

Article 2.2.6.15

Ordonnance de renouvellement

Cette disposition correspond à l’article 1476 C. jud.

Article 2.2.6.16

Signification et dénonciation de
l’ordonnance de renouvellement

La disposition en projet correspond à l’article 1477 C. jud.

In artikel 1477, tweede lid Ger.W. wordt bepaald dat de vernieuwing plaats heeft onder overlegging aan het Belgisch Scheepsregister van twee exemplaren van het verzoekschrift met nauwkeurige aanduiding van de te vernieuwen inschrijving, samen met de uitgifte van de beschikking en van het exploot van betekening.

De bepaling is op het eerste gezicht niet zo duidelijk aangezien de "vernieuwing" waarvan sprake zowel betrekking kan hebben op de vernieuwing van het bewarend beslag als op de vernieuwing van de inschrijving. Bij nader toezien blijkt dat de bedoelde "vernieuwing" de vernieuwing van de inschrijving in het scheepsregister is. In de ontworpen redactie wordt duidelijk gemaakt dat het gaat om de "hernieuwing van de inschrijving".

Artikel 2.2.6.17

Inschrijving van vervreemdings- of hypotheekakten

Op grond van artikel 1478 Ger.W. verhindert een ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag niet dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden ingeschreven of overgeschreven.

In tegenstelling tot de grondhypotheekbewaring bestaan in de scheepshypotheekbewaring de formaliteiten van overschrijving en randmelding niet. In artikel 1478 Ger.W. wordt bijgevolg verkeerdelijk melding gemaakt van de overschrijving van vervreemdings- of hypotheekakten.

Om deze reden wordt in het ontworpen artikel niet aan overschrijving gerefereerd, en wordt enkel nog melding gemaakt van inschrijving.

Voorts bepaalt artikel 1478 Ger.W. dat "[e]en ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving aangeboden beslag" niet verhindert dat vervreemdings- of hypotheekakten later worden ingeschreven. Het bewarend beslag hoeft bijgevolg nog niet door het Belgisch Scheepsregister ingeschreven zijn. Het is voldoende dat het bewarend beslag door de beslaglegger behoorlijk ter inschrijving is aangeboden. De term "behoorlijk" betekent dat het niet volstaat om het beslagexploot zo maar aan te bieden. Het beslag zal moeten worden aangeboden overeenkomstig hetgeen bepaald is in de hierboven toegelichte artikelen 2.2.6.11 en 2.2.6.12.

L'article 1477, alinéa 2, C. jud. stipule que le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au Registre naval belge d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée de l'expédition de l'ordonnance et de l'exploit de signification.

La disposition ne semble pas si claire à première vue étant donné que le "renouvellement" dont il est question peut porter à la fois sur le renouvellement de la saisie conservatoire et sur le renouvellement de l'inscription. Un examen plus attentif révèle que le "renouvellement" visé est le renouvellement de l'inscription dans le registre naval. Dans la rédaction en projet, il est établi clairement qu'il s'agit du "renouvellement de l'inscription".

Article 2.2.6.17

Inscription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque

En vertu de l'article 1478 C. jud., une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription ne fait pas obstacle à la transcription ou à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque.

Contrairement à la conservation des hypothèques terrestres, il n'existe pas de transcription et de mention marginale dans la conservation des hypothèques maritimes. L'article 1478 C. jud. fait par conséquent mention à tort de la transcription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque.

Pour cette raison, il n'est pas fait référence à la transcription dans l'article en projet et seule l'inscription est encore évoquée.

Par ailleurs, l'article 1478 C. jud. stipule qu'"[u]ne saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription" ne fait pas obstacle à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque. La saisie conservatoire ne doit par conséquent pas encore être inscrite par le Registre naval belge. Il suffit que la saisie conservatoire soit dûment présentée à l'inscription par le saisissant. Le terme "dûment" signifie qu'il ne suffit pas de présenter simplement l'exploit de saisie. La saisie devra être présentée conformément aux dispositions des articles 2.2.6.11 et 2.2.6.12 commentés ci-dessus.

Artikel 2.2.6.18

Vervreemding na inschrijving

Deze bepaling correspondeert met artikel 1479 Ger.W.

De verwijzing naar “De aldus gedane vervreemding” is op het eerste gezicht niet duidelijk. Klaarblijkelijk gaat het om de vervreemding die plaats heeft nadat het bewarend scheepsbeslag is ingeschreven of behoorlijk ter inschrijving is aangeboden. De bedoelde vervreemding is met andere woorden de in artikel 1478 Ger.W. bedoelde vervreemding.

Vervolgens is onduidelijk wie in de zin van artikel 1479 Ger.W. “de hypothecaire schuldeisers die ingeschreven zijn of van wie het beslag is ingeschreven” en “de schuldeisers die verzet doen” zijn.

In deze redactie werd ten onrechte geen rekening gehouden met de niet-hypothecaire en niet-bevoorrechte schuldeisers die beslag hebben gelegd en dat beslag behoorlijk ter inschrijving hebben aangeboden.

De ontworpen nieuwe regeling brengt in deze problematiek meer duidelijkheid.

De niet-bevoorrechte en niet-hypothecaire schuldeisers die geen beslag hebben gelegd worden niet beschermd tegen de vervreemding: door nog geen beslag te leggen, dragen zij het risico dat een bestanddeel uit het vermogen van hun schuldenaar verdwijnt vooraleer zij hun vordering ten uitvoer leggen.

Het weze opgemerkt dat het geconsigneerde bedrag voldoende moet zijn om *al* de bedoelde schuldeisers in hoofdsom, interesten en kosten te betalen. Dit was tot nu toe, gelet op het gebruik van het woordje “of” in het eerste lid van artikel 1479 Ger.W., niet geheel duidelijk.

Ingevolge het ontworpen derde lid wordt de keuze van de instelling waarbij de gelden kunnen worden gestort overgelaten aan de partijen. De onder het huidige recht voorziene storting bij de Nationale Bank is immers niet gunstig nu de creditsaldi van de rekeningen aldaar ten gunste van de houder geen interest zouden opbrengen.

In de nieuwe regeling is daarom voorgesteld dat partijen in onderling overleg een financiële instelling kunnen aanduiden bij wie het bedrag zal worden geconsigneerd. Indien de partijen het over de aan te wijzen financiële instelling niet eens raken, heeft de verkrijger van het schip het recht om het bedrag in bewaring te geven bij de Deposito- en Consignatiekas.

Article 2.2.6.18

Aliénation après inscription

Cette disposition correspond à l’article 1479 C. jud.

La référence à “L’aliénation ainsi faite” n’est pas claire à première vue. Manifestement, il s’agit de l’aliénation qui intervient après que la saisie conservatoire sur navire a été inscrite ou dûment présentée à l’inscription. En d’autres termes, l’aliénation visée est l’aliénation dont il est question à l’article 1478 C. jud.

Ensuite, on ne sait pas clairement qui sont, au sens de l’article 1479 C. jud., les “créanciers hypothécaires inscrits ou dont la saisie a été inscrite” et “les créanciers opposants”.

Cette rédaction n’a pas tenu compte, à tort, des créanciers non hypothécaires et non privilégiés qui ont pratiqué une saisie et ont dûment présenté la saisie à l’inscription.

La nouvelle réglementation en projet apporte plus de clarté sur cette problématique.

Les créanciers non privilégiés et non hypothécaires qui n’ont pas pratiqué de saisie ne sont pas protégés contre l’aliénation: en n’ayant pas pratiqué de saisie, ils assument le risque qu’un élément du patrimoine de leur débiteur disparaisse avant qu’ils n’exécutent leur créance.

Il faut remarquer que le montant consigné doit être suffisant pour acquitter en principal, intérêts et frais *tous* les créanciers visés. Ce n’était pas tout à fait clair jusqu’à présent, compte tenu de l’utilisation du terme “ou” à l’alinéa 1er de l’article 1479 C. jud.

En vertu de l’alinéa 3 en projet, le choix de l’institution dans laquelle les deniers peuvent être versés est laissé aux parties. Le versement à la Banque nationale, prévu en vertu du droit actuel, n’est en effet pas avantageux étant donné que les soldes créditeurs des comptes ne produisent pas d’intérêt en faveur du titulaire.

La nouvelle réglementation propose par conséquent que les parties puissent désigner en concertation une institution financière auprès de laquelle le montant sera consigné. Si les parties ne parviennent pas à s’entendre sur l’institution financière à désigner, l’acquéreur du navire a le droit de donner le montant en conservation auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Het vierde lid is volkomen logisch en werd daarom zonder wijzigingen uit artikel 1479 Ger.W. overgenomen.

Artikel 2.2.6.19

Doorhaling

Paragraaf 1 berust op een voorstel van de Scheepshypotheekbewaarder.

Paragraaf 2 correspondeert met artikel 1480 Ger.W., waarin wordt bepaald dat de artikelen 94 van 95 van de Hypotheekwet van toepassing zijn.

Conform een algemene wetgevingstechnische optie worden de in scheepvaartzaken toepasselijke bepalingen van de Hypotheekwet in het Belgisch Scheepvaartwetboek geïntegreerd.

Dit gebeurt ook alhier, maar wel afgestemd op de corresponderende bepalingen in verband met de openbaarheid van rechten op schepen.

Het vonnis dat de doorhaling van de inschrijving van het beslag beveelt, wordt in het scheepsregister ingeschreven.

Artikel 2.2.6.20

Opheffing

De ontworpen bepaling is de overname, in een gereviseerde Nederlandse vertaling, van artikel 5 van het Scheepsbeslagverdrag 1952.

Een nadere normering van de zekerheden is niet vereist en komt overigens blijkbaar ook niet in andere wetgevingen voor. Wel kan de rechter bij onenigheid de voorwaarden van de garantie opleggen.

De toepassing van de gemeenrechtelijke regelen inzake kantonnement wordt niet uitgesloten.

De beslagrechter zal in voorkomend geval rekening dienen te houden met de bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsbeperking, in het bijzonder de beperkingsbedragen en de gevolgen van de fondsvorming.

L'alinéa 4 est parfaitement logique et a par conséquent été repris sans modification de l'article 1479 C. jud.

Article 2.2.6.19

Radiation

Le paragraphe 1er repose sur une proposition du Conservateur des hypothèques maritimes.

Le paragraphe 2 correspond à l'article 1480 C. jud., qui prévoit que les articles 94 et 95 de la Loi hypothécaire sont d'application.

Conformément à une option légistique générale, les dispositions de la Loi hypothécaire applicables en matière de navigation ont été intégrées au Code belge de la Navigation.

C'est le cas ici aussi, mais en tenant compte des dispositions correspondantes relatives à la publicité des droits sur navire.

Le jugement qui ordonne la radiation de l'inscription de la saisie est inscrit dans le registre naval.

Article 2.2.6.20

Mainlevée

La disposition en projet reprend, dans une traduction en néerlandais révisée, l'article 5 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Une normalisation plus poussée des sûretés n'est pas requise et ne figure apparemment pas non plus dans d'autres législations. Toutefois, le juge peut, en cas de désaccord, imposer les conditions de la garantie.

L'application des règles de droit commun en matière de cantonnement n'est pas exclue.

Le cas échéant, le juge des saisies devra tenir compte des dispositions relatives à la limitation de responsabilité, en particulier des montants de limitation et des conséquences de la constitution de fonds.

Artikel 2.2.6.21

Rechtsmacht ten gronde

De ontworpen bepaling berust op artikel 7 van het Scheepsbeslagverdrag 1952.

Artikel 7 (1) van het Scheepsbeslagverdrag 1952 bepaalt dat de rechter in bepaalde gevallen bevoegd is om kennis te nemen van de vordering ten gronde (arresto fundatur jurisdictio). Vooreerst kan de rechter van het land waarin het beslag werd gelegd overeenkomstig deze verdragsbepaling kennis nemen van de vordering ten gronde indien de nationale wet hem deze bevoegdheid toekent. Daarnaast voorziet artikel 7 (1) nog in zes specifieke bevoegdheidsgronden krachtens welke de rechter van het land waarin het bewarend beslag werd gelegd, krachtens de verdragstekst zelf, in ieder geval bevoegd is.

Vroeger werd verdedigd dat de Belgische rechter, ingeval het beslag in België was gelegd, steeds bevoegd was om van het geschil ten gronde kennis te nemen op grond van artikel 635, 5°, Ger.W. Deze bepaling werd met name beschouwd als een in artikel 7 (1) van het Scheepsbeslagverdrag 1952 bedoelde nationale wet. Naar aanleiding van de invoering van het WIPR werd artikel 635, 5°, Ger.W. echter opgeheven.

Heden dient in verband met de betrokken aangelegenheid rekening te worden gehouden met de regeling van de rechtsmacht opgenomen in artikel 71.1 van de Brussel I*bis*-Verordening.

In principe laat de Brussel I*bis*-Verordening de bevoegdheidsregeling van artikel 7 (1) van het Scheepbeslagverdrag 1952 dus onverlet, althans wat de rechtstreeks in deze verdragsbepaling omschreven bevoegdheidsgronden betreft. Wat de door dezelfde bepaling toegekende nationale beleidsruimte betreft, lijkt echter te moeten worden aangenomen dat deze door de Brussel I*bis*-Verordening op Europees niveau is uitgeput, zodat de nationale wetgever zich van een eigen verdere benutting ervan dient te onthouden.

In het licht van het voorgaande heeft de ontworpen bepaling een dubbele strekking.

Article 2.2.6.21

Juridiction quant au fond

La disposition en projet repose sur l'article 7 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

L'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer stipule que, dans certains cas, le juge est compétent pour statuer sur le fond de l'action (*arresto fundatur jurisdictio*). Tout d'abord, le juge du pays dans lequel la saisie a été pratiquée peut, conformément à cette disposition de la Convention, prendre connaissance de la demande quant au fond *si la loi nationale lui confère cette compétence*. Par ailleurs, l'article 7 (1) prévoit encore six critères spécifiques de compétence en vertu desquels le juge du pays dans lequel la saisie conservatoire a été pratiquée est en tout cas compétent *en vertu du texte même de la Convention*.

Auparavant, on défendait la position que le juge belge, si la saisie était pratiquée en Belgique, était toujours compétent pour prendre connaissance du litige quant au fond en vertu de l'article 635, 5°, C. jud. Cette disposition était notamment considérée comme une loi nationale visée à l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. À l'occasion de l'introduction du CDIP, l'article 635, 5°, C. jud. a cependant été abrogé.

À ce jour, il faut tenir compte des dispositions réglant la juridiction reprises dans l'article 71.1 du Règlement de Bruxelles I *bis* en ce qui concerne la matière visée.

En principe, le Règlement de Bruxelles I bis n'affecte donc pas le régime de compétence de l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, du moins en ce qui concerne les critères de compétence directement décrits dans cette disposition de la Convention. En ce qui concerne la marge de manœuvre nationale attribuée par cette même disposition, il semble qu'il faille toutefois admettre que celle-ci est épuisée par le Règlement de Bruxelles I bis au niveau européen, de telle sorte que le législateur national doit s'abstenir de toute utilisation propre de celle-ci.

À la lumière de ce qui précède, la disposition en projet a une double portée.

Ten eerste bevestigt zij de gelding van de bijzondere, in artikel 7 (1) van het Scheepsbeslagverdrag 1952 zelf bepaalde bevoegdheidsgronden, welke bovenop de regeling van de Brussel I*bis*-Verordening komen.

Ten tweede creëert zij in hoofde van de Belgische rechters bovendien een algemene, op nationaal recht gestoelde bevoegdheid ingeval van beslag in België, voor de niet door de Brussel I*bis*-Verordening beheerste gevallen.

Omwille van de duidelijkheid van de wettekst en om de diverse hypotheses en rechtsmachtgronden te kunnen onderscheiden wordt in de ontworpen bepaling uitdrukkelijk naar de Brussel I*bis*-Verordening verwezen.

De ontworpen paragraaf 2 mag niet worden gelezen alsof de aldaar aan de zekerheid gestelde eisen niet zouden gelden in de gevallen waarin de Belgische rechter wél rechtsmacht bezit.

Artikel 2.2.6.22

Andere vorderingsrechten en volgrechten

De ontworpen bepaling berust op artikel 9 van het Scheepsbeslagverdrag 1952.

Onderafdeling 2

Bewarend beslag op goederen aan boord

Artikel 2.2.6.23

Grondvereisten

De ontworpen afdeling, die bestaat uit de artikelen 2.2.6.23 en 2.2.6.24en volledig nieuw is, heeft een dubbele doelstelling.

Met het oog op de rechtszekerheid bevestigt zij in artikel 2.2.6.23 ten eerste de principemogelijkheid van bewarend beslag op scheepstoebehoren, in het bijzonder bunkers, en op andere goederen die zich aan boord bevinden. Niettegenstaande een weifelende rechtsleer komt deze vorm van bewarend beslag in de praktijk regelmatig voor. Het hier toegelichte artikel bevestigt dat bewarend beslag op de vermelde zaken mogelijk is, en wordt geregeld door de gemeenrechtelijke bepalingen inzake het bewarend beslag.

D'une part, elle confirme la validité des critères de compétence particuliers spécifiés à l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer elle-même qui prévalent sur le régime du Règlement de Bruxelles I *bis*.

D'autre part, elle crée dans le chef des juges belges une compétence générale, fondée sur le droit national, en cas de saisie en Belgique, dans les cas non régis par le Règlement de Bruxelles I *bis*.

Par souci de clarté du texte de loi et pour pouvoir distinguer les diverses hypothèses et critères de juridiction, la disposition en projet renvoie expressément au Règlement de Bruxelles I *bis*.

Le paragraphe 2 en projet ne peut se lire comme si les exigences qu'il impose à la sûreté n'étaient pas d'application dans les cas dans lesquels le juge belge possède bien la juridiction.

Article 2.2.6.22

Autres droits d'action et droits de suite

La disposition en projet repose sur l'article 9 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Sous-section 2

Saisie conservatoire sur les biens à bord

Article 2.2.6.23

Exigences de base

La section en projet, qui se compose des articles 2.2.6.23 et 2.2.6.24 et est totalement nouvelle, poursuit un double objectif.

Dans un souci de sécurité juridique, elle confirme dans un premier temps, à l'article 2.2.6.23, la possibilité de principe de pratiquer une saisie conservatoire sur les accessoires du navire, en particulier les soutes et sur d'autres biens qui se trouvent à bord. Nonobstant une doctrine hésitante, cette forme de saisie conservatoire se rencontre régulièrement en pratique. L'article commenté ici confirme qu'une saisie conservatoire sur les choses mentionnées est possible et est régie par les dispositions de droit commun en matière de saisie conservatoire.

Ten tweede tracht de ontworpen regeling, in het hieronder toegelichte artikel 2.2.6.24, het beslag op scheepstoebehoren te verzoenen met de geest van het Scheepsbeslagverdrag 1952 en inzonderheid. met de vrijheid van scheepvaart. Met betrekking tot zeeschepen dient inzonderheid. te worden vermeden dat het beslag op scheepstoebehoren een mogelijkheid wordt om het regime van het Scheepsbeslagverdrag (en inzonderheid. de erin neergelegde beperking van het beslag tot zeevorderingen) te omzeilen of te ontduiken. In het licht van deze doelstelling bevat de ontworpen bepaling een regeling die toelaat het schip van de gevolgen van beslag op scheepstoebehoren te bevrijden. Die regeling is geïnspireerd door rechtspraak en komt in de plaats van de gemeenrechtelijke regeling van het kantonnement vervat in de basisartikelen 1403 en 1407 Ger.W.

Het laatste lid geldt onverminderd artikel 1408 Ger.W., voor zover het van toepassing is.

Artikel 2.2.6.24

Bewaargeving van het beslagene

Deze bepaling beoogt alle in het geding zijnde belangen te verzoenen, en inzonderheid. de kantonnementsregeling in lijn te brengen met de bijzondere beslagregeling van het Scheepsbeslagverdrag 1952 en het belang van vrije scheepvaart. De afwijking van het gemeen recht is dus ten volle verantwoord.

Met betrekking tot paragraaf 1 dient aangestipt dat de scheepseigenaar, de reder of de exploitant een *absoluut* recht hebben om de goederen in bewaring te geven of te doen geven. Een voorafgaande toelating door de beslagrechter is niet vereist. Wel zal de initiatiefnemer zich tot de beslagrechter moeten wenden teneinde de modaliteiten van de bewaargeving te laten bepalen.

Dit absoluut recht bestaat niet in het geval bedoeld in paragraaf 2.

De ontworpen paragraaf 3 is geïnspireerd door rechtspraak.

De ratio van de mogelijkheid tot het in bewaring geven van eenzelfde hoeveelheid soortgoederen met dezelfde kenmerken en van dezelfde hoedanigheid ligt in de economische noden van de scheepsexploitatie. Het leegpompen van de tanks om ze onmiddellijk nadien terug te vullen is beheersmatig een weinig zinvolle operatie die alleen maar tijd, moeite en geld kost. Het ligt voor de hand om dezelfde hoeveelheid brandstof als die zich in de bunkertanks bevindt aan te kopen en op een

Ensuite, la réglementation en projet tente, dans l'article 2.2.6.24 commenté ci-dessous, de concilier la saisie sur les accessoires du navire avec l'esprit de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et, en particulier, avec la liberté de la navigation. En ce qui concerne les navires de mer, il faut en particulier éviter que la saisie sur les accessoires du navire ne soit une possibilité de contourner ou d'éluder le régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer (et, en particulier, la limitation de la saisie aux créances maritimes qui y est visée). À la lumière de cet objectif, la disposition en projet contient une réglementation qui permet de libérer le navire des conséquences de la saisie sur les accessoires du navire. Cette réglementation est inspirée par la jurisprudence et se substitue au régime de droit commun du cantonnement prévu aux articles de base 1403 et 1407 C. jud.

Le dernier alinéa est sans préjudice de l'article 1408 C. jud., dans la mesure où il s'applique.

Article 2.2.6.24

Dépôt du bien saisi

Cette disposition vise à concilier tous les intérêts en présence et, en particulier, à harmoniser le cantonnement avec le régime particulier de la saisie de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et l'intérêt de la navigation libre. La dérogation au droit commun est donc pleinement justifiée.

En ce qui concerne le paragraphe 1er, il faut souligner que le propriétaire du navire, l'armateur ou l'exploitant possède un droit *absolu* de donner ou faire donner les biens en dépôt. Une autorisation préalable par le juge des saisies n'est pas requise. Cependant, l'initiateur devra s'adresser au juge des saisies afin de faire déterminer les modalités de la mise en dépôt.

Ce droit absolu n'existe pas dans le cas visé au paragraphe 2.

Le paragraphe 3 en projet est inspiré par la jurisprudence.

La raison d'être de la possibilité de la mise en dépôt d'une même quantité de choses de genre présentant les mêmes caractéristiques et la même qualité réside dans les besoins économiques de l'exploitation du navire. Vider les cuves pour les remplir juste après est une opération peu judicieuse sur le plan de la gestion qui prend du temps, demande des efforts et coûte de l'argent. Il est évident d'acheter la même quantité de carburant que celle qui se trouve dans les soutes et de

andere plaats op te slaan. Deze brandstof kan dan op eenvoudige wijze door de sekwester worden bewaard, en de kans op bedrieglijke wegmaking wordt aanzienlijk verminderd. De sekwester zal de brandstof ook gemakkelijker zelf in bewaring kunnen nemen, aangezien hij ze rechtstreeks bij zich kan laten leveren.

Terwijl krachtens paragraaf 1 enkel de scheepeigenaar, de reder of de scheepsgebruiker het goed in bewaring kan geven, kan overeenkomstig paragraaf 3 iedere belanghebbende een equivalent goed ter bewaring aanbieden. De ratio is dat verschillende personen bij het kunnen afvaren van het schip belang kunnen hebben.

Vanaf het ogenblik dat het equivalent soortgoed in bewaring is gegeven zullen de oorspronkelijk beslagen goederen bevrijd zijn. Het beslag zal vanaf dat ogenblik, en van rechtswege, betrekking hebben op de in bewaring gegeven goederen.

Door de regeling wordt geen *recht* ingevoerd om een bedrag dat gelijk is aan de waarde van de brandstof te kantonneren. Overeenkomstig paragraaf 4 dient de beslagrechter te oordelen of dergelijke maatregel, gelet op alle omstandigheden, aangewezen is.

Het kantonnement kan worden gevraagd door elke belanghebbende partij. Ook hier gaat het niet om een absoluut recht. De toelating moet aan de rechter worden gevraagd. De rechter houdt bij zijn beoordeling rekening met alle relevante omstandigheden, zoals de situatie van de partijen, de waarde van het goed, de mogelijkheid om het goed op een eenvoudige wijze in bewaring te geven, de algemene economische toestand welke van invloed is op de waarde van het goed, enz.

Paragraaf 5 bepaalt dat indien op het scheepstoebehoren geen bewarend beslag meer rust, het schip alleszins vrij is om af te varen.

Deze regel geldt onverlet, enerzijds, de vraag of bewarend beslag op scheepstoebehoren van rechtswege resulteert in een immobilisatie van het schip, en, anderzijds, de mogelijke gelding van beslag op of aanhouding van het schip zelf.

Paragraaf 6 behoeft geen verdere commentaar.

l'entreposer à un autre endroit. Ce carburant peut alors être conservé simplement par le séquestre et le risque d'une dissimulation frauduleuse est considérablement réduit. Le séquestre pourra également prendre aussi le carburant plus facilement en dépôt étant donné qu'il peut se le faire livrer directement chez lui.

Alors qu'en vertu du paragraphe 1er, seul le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire peut donner le bien en dépôt, le paragraphe 3 permet à tout intéressé de donner en dépôt un bien équivalent. La raison d'être est que différentes personnes peuvent avoir intérêt à ce que le navire puisse prendre la mer.

À partir du moment où le bien équivalent est donné en dépôt, les biens initialement saisis seront libérés. Dès cet instant, la saisie portera de plein droit sur les biens donnés en dépôt.

Le régime ne crée aucun *droit* de cantonner un montant égal à la valeur du carburant. Conformément au paragraphe 4, le juge des saisies doit apprécier si une telle mesure est indiquée en fonction de toutes les circonstances.

Le cantonnement peut être demandé par toute partie intéressée. Dans ce cas, il ne s'agit pas non plus d'un droit absolu. L'autorisation doit être demandée au juge. Dans son appréciation, le juge doit tenir compte de toutes les circonstances pertinentes, comme la situation des parties, la valeur du bien, la possibilité de donner le bien en dépôt d'une façon simple, la situation économique générale qui exerce une influence sur la valeur du bien, etc.

Le paragraphe 5 stipule que, si une saisie conservatoire ne grève plus les accessoires du navire, le navire est en tout cas libre de prendre la mer.

Cette règle s'applique indépendamment, d'une part, de la question si, la saisie conservatoire sur les accessoires du navire entraîne de plein droit une immobilisation du navire ou non et, d'autre part, de la validité possible de la saisie sur le navire lui-même ou de sa détention.

Le paragraphe 6 ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Afdeling 2

Uitvoerend scheepsbeslag

Artikel 2.2.6.25

Internationale en materiële toepassing

Dit artikel bepaalt tegelijk het internationale en het materiële toepassingsgebied van dit hoofdstuk.

De nieuwe regeling geldt voor alle schepen, met inbegrip van niet-commerciële zee- en binnenschepen (zie artikel 3.2.4.6). Met betrekking tot de betekenis van het begrip schip geldt de algemene definitie die is opgenomen in artikel 1.1.1.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Overeenkomstig dezelfde bepaling kunnen bij koninklijk besluit desgevallend uitzonderingen worden ingevoerd, bijvoorbeeld voor kleine niet-bedrijfsmatig of niet-beroepsmatige gebezigde tuigen.

Artikel 2.2.6.26

Andere regelgeving

Het uitvoerend scheepsbeslag is een bijzondere vorm van roerend beslag. Overeenkomstig het geldende artikel 1545 Ger.W. zijn de bepalingen inzake het uitvoerend beslag op roerend goed op uitvoerend scheepsbeslag van toepassing voor zover de desbetreffende bijzondere bepalingen er niet van afwijken.

Nochtans is de regeling inzake het uitvoerend scheepsbeslag hier en daar mede geïnspireerd door het uitvoerend onroerend beslag. In de artikelen 1555 en 1556 Ger.W. wordt trouwens uitdrukkelijk naar specifieke bepalingen aangaande het uitvoerend onroerend beslag verwezen. Wetstechnisch is deze situatie niet bijster geslaagd. Aangezien interpretatieproblemen zouden kunnen rijzen, is eerder al voor een herschrijven van de betreffende wetteksten gepleit.

De bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek over beslag in het algemeen en over het uitvoerend beslag op roerende goederen in het bijzonder ten aanzien van de in deze afdeling opgenomen bijzondere bepalingen hebben een aanvullende werking. In het voorontwerp dat voor advies aan de Raad van State werd voorgelegd was hiervoor een uitdrukkelijke bepaling voorzien, maar overenkomstig het advies van de Raad van State krijgt het gemeen recht uit het Gerechtelijk Wetboek reeds de voorrang tenzij het Belgisch Scheepvaartwetboek hier uitdrukkelijk van afwijkt.

Section 2

Saisie-exécution sur navire

Article 2.2.6.25

Application internationale et matérielle

Cet article définit simultanément le champ d'application international et matériel du présent chapitre.

La nouvelle réglementation s'applique à tous les navires, y compris les navires de mer et bateaux de navigation intérieure non commerciaux (voir l'article 3.2.4.6). En ce qui concerne la signification de la notion de "navire", la définition générale reprise à l'article 1er.1.1.3 du Code belge de la Navigation est d'application. Conformément à cette même disposition, des exceptions peuvent le cas échéant être introduites par arrêté royal, par exemple pour de petits engins utilisés à des fins non professionnelles.

Article 2.2.6.26

Autre réglementation

La saisie-exécution sur navire est une forme particulière de saisie mobilière. Conformément à l'article 1545 C. jud. en vigueur, les dispositions relatives à la saisie-exécution mobilière sont d'application à la saisie-exécution sur navire dans la mesure où les dispositions particulières correspondantes n'y dérogent pas.

Néanmoins, le régime relatif à la saisie-exécution sur navire est inspiré aussi, ici et là, par la saisie-exécution immobilière. Les articles 1555 et 1556 C. jud. renvoient par ailleurs expressément aux dispositions spécifiques relatives à la saisie-exécution immobilière. Sur le plan de la technique législative, cette situation n'est pas particulièrement réussie. Étant donné que des problèmes d'interprétation pourraient se poser, on plaide plutôt en faveur d'une refonte des textes de loi correspondants.

Les dispositions du Code judiciaire relatives à la saisie en général et à la saisie-exécution mobilière en particulier à l'égard des dispositions particulières reprises dans la présente section ont un effet supplétif. Une disposition expresse à cet égard était prévue dans l'avant-projet soumis pour avis au Conseil d'État, mais le droit commun du Code judiciaire prévaut toujours conformément à l'avis du Conseil d'État, sauf si le Code belge de la Navigation y déroge expressément.

Onder de mede toepasselijke bepalingen is inzonderheid artikel 1491 Ger.W. te rekenen, dat betrekking heeft op de omzetting van bewarend in uitvoerend beslag.

De ontworpen paragrafen 2, 3 en 4 corresponderen met het hierboven reeds toegelichte artikel 2.2.6.3, § 3, § 4 en § 5.

Artikel 2.2.6.27

Grondvereisten

Paragraaf 1 verduidelijkt dat uitvoerend scheepsbeslag onder het Belgisch Scheepvaartwetboek enkel is toegestaan krachtens een uitvoerbare titel waarin hetzij schulden van de scheepseigenaar, hetzij schulden van een andere persoon gewaarborgd door een scheepszekerheidsrecht op het betrokken schip zijn vastgesteld. Het begrip scheepszekerheidsrechten is gedefinieerd in artikel 1.1.1.3.

Paragraaf 2 maakt duidelijk dat de – reeds naar huidig recht hoogst dubieuze – theorie van de algemene omzetbaarheid van bewarend in uitvoerend scheepsbeslag in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek niet wordt bevestigd.

Artikel 2.2.6.28

Voorafgaand bevel

De ontworpen bepaling correspondeert met het huidige artikel 1546 Ger.W.

Het nut van het bevel dat voorafgaat aan het uitvoerend scheepsbeslag is in bepaalde literatuur in vraag gesteld. Er zouden nutteloze kosten uit voortvloeien en de afwezigheid van bevel bij uitvoerend beslag onder derden zou nooit op bezwaren zijn gestuit. Nochtans werd het voorafgaand bevel door anderen een “essentiële stap” en een “kapitaal element dat onontbeerlijk is om de vervolging voort te zetten” genoemd en in recente rechtsleer is van dergelijke kritiek niets terug te vinden.

De kosten van het bevel lijken in verhouding tot de waarde van het beslagen goed, met name een schip, geen al te belangrijke rol te spelen. Aangezien het bevel tegelijk met het beslag kan worden betekend, en blijkens artikel 1551, tweede lid Ger.W. zelfs in eenzelfde akte, lijkt het vereiste geen reële problemen op te leveren. Het vereiste van een voorafgaand bevel sluit bovendien aan bij de systematiek van zowel het roerend als het

Parmi les dispositions applicables, il faut inclure en particulier l’article 1491 C. jud. qui porte sur la transformation d’une saisie conservatoire en une saisie-exécution.

Les paragraphes 2, 3 et 4 en projet correspondent à l’article 2.2.6.3, §§ 3 et 4, déjà commenté ci-dessus.

Article 2.2.6.27

Exigences de base

Le paragraphe 1er explique qu’une saisie-exécution sur navire est autorisée uniquement selon le Code belge de la Navigation en vertu d’un titre exécutoire qui constate soit les dettes du propriétaire du navire, soit les dettes d’une autre personne garanties par une sûreté sur navire sur le navire correspondant. La notion de “sûretés sur navires” est définie à l’article 1er.1.1.3.

Le paragraphe 2 explique clairement que la théorie – déjà très douteuse dans le droit actuel – de la transformabilité générale de la saisie conservatoire en une saisie-exécution sur navire n’est pas confirmée dans le cadre du Code belge de la Navigation.

Article 2.2.6.28

Commandement préalable

La disposition en projet correspond à l’article 1546 C. jud. actuel.

L’utilité du commandement qui précède la saisie-exécution sur navire est remise en question dans une certaine littérature. Il en découlerait des coûts inutiles et l’absence de commandement en cas de saisie-arrêt exécution ne se serait jamais heurtée à des objections. Néanmoins, le commandement préalable a été qualifié par d’autres comme une “étape essentielle” et un “élément capital qui est indispensable pour continuer les poursuites” et la doctrine récente ne comporte pas de telles critiques.

Les coûts du commandement ne semblent pas jouer un rôle trop important par rapport à la valeur du bien saisi, à savoir un navire. Étant donné que le commandement peut être signifié en même temps que la saisie, voire, en vertu de l’article 1551, alinéa 2, C. jud., dans le même acte, l’exigence ne semble pas poser de problème réel. L’exigence d’un commandement préalable s’inscrit par ailleurs dans la systématique des

onroerend uitvoerend beslag, waarmee het uitvoerend scheepsbeslag meer gemeen heeft dan met het beslag onder derden.

In plaats van de thans door artikel 1546, tweede lid Ger.W. vereiste vermelding van de naam, de soort, de tonnenmaat en de soort van beweegkracht van het schip, wordt in de ontworpen bepaling slechts een "beknopte beschrijving" van het schip gevraagd. Dit stemt overeen met de hierboven toegelichte corresponderende regeling met betrekking tot het bewarend beslag (zie artikel. 2.2.6.7) alsook met de hieronder toegelichte regeling met betrekking tot de inhoud van het beslagexploot (artikel. 2.2.6.32). In lijn met suggesties in de rechtsleer is de onder het huidige recht ook met betrekking tot de beschrijving van het schip geldende nietigheidssanctie (artikel. 1556, tweede lid Ger.W.) weggelaten.

Op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder is wel de mogelijkheid gecreëerd dat de Koning nader bepaalt welke identificatiegevens in het exploot moeten worden opgenomen.

Artikel 2.2.6.29

Betekening van het bevel

Deze bepaling regelt de betekening van het bevel aan de schuldenaar en aan de scheepseigenaar en komt in de plaats van de artikelen 1547 en 1548 Ger.W.

De formulering van het ontworpen eerste lid is aanzienlijk beknopter dan die van het corresponderende artikel 1547 Ger.W.

De mogelijkheid dat de betekening kan gebeuren "aan de persoon of aan de woonplaats" moet niet meer worden vermeld aangezien de algemene regelen van het Gerechtelijk Wetboek een voldoende regeling bevatten (artikelen 33 tot38). Volgens die regeling kan de betekening worden gedaan aan de persoon, indien dat onmogelijk is aan de woonplaats of de verblijfplaats, indien ook dat onmogelijk is, door achterlating aan de woonplaats of de verblijfplaats, en indien ook dat materieel onmogelijk is, aan de procureur des Konings.

Ook de specificaties in verband met de mogelijkheid tot betekening aan de kapitein of aan één van de officieren of aan de – niet meer bestaande – waterschout mogen in deze bepaling achterwege blijven. De mogelijkheid tot betekening aan de gezagvoerder en de officieren wordt immers in algemene zin geregeld in artikel 2.4.2.12.

saisies-exécutions, tant mobilières qu'immobilières, avec laquelle la saisie-exécution sur navire a plus de points communs qu'avec la saisie-arrêt.

Au lieu de la mention, requise pour le moment par l'article 1546, alinéa 2, C. jud., du nom, du type, du tonnage et du mode de puissance motrice du navire, la disposition en projet ne demande qu'une "description sommaire" du navire, Ceci correspond au régime correspondant, commenté ci-dessus, relatif à la saisie conservatoire (voir article 2.2.6.7) ainsi qu'à la réglementation, commentée ci-dessous, relative au contenu de l'exploit de saisie (article 2.2.6.32). Dans le prolongement des suggestions de la doctrine, la sanction de nullité en vigueur aussi, en vertu du droit actuel, concernant la description du navire (article 1556, alinéa 2, C. jud.) est supprimée.

Sur la suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes, on a toutefois créé la possibilité que le Roi spécifie quelles donnés d'identification doivent être reprises dans l'exploit.

Article 2.2.6.29

Signification du commandement

Cette disposition règle la signification du commandement au débiteur et au propriétaire du navire et remplace les articles 1547 et 1548 C. jud.

La formulation de l'alinéa 1er en projet est nettement plus sommaire que celle de l'article 1547 C. jud. correspondant.

La possibilité que la signification puisse être faite "à la personne du débiteur ou à son domicile" ne doit plus être indiquée étant donné que les règles générales du Code judiciaire contiennent une réglementation suffisante (articles 33-38). Selon cette réglementation, la signification peut être faite à la personne, et, si c'est impossible, à son domicile ou à sa résidence et, si c'est impossible aussi, elle peut être remise à son domicile ou à sa résidence et, si c'est aussi matériellement impossible, au procureur du Roi.

Les spécifications relatives à la possibilité de signification au capitaine ou à l'un des officiers ou encore au commissaire maritime, qui n'existe plus, peuvent être omises dans cette disposition. La possibilité de signification au commandant et aux officiers est en effet réglée de manière générale à l'article 2.4.2.12.

De gemeenrechtelijke procesrechtelijke bepalingen inzake betekening blijven eveneens gelden, zodat de betekening aan de procureur des Konings als laatste optie in de plaats komt van de – verouderde – bepaling met betrekking tot de betekening aan de waterschout.

Wat het ontworpen tweede lid betreft weze vermeld dat de mogelijkheid van betekening aan de agent van de scheepseigenaar is weggelaten, nu ook hieromtrent een algemene regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek is opgenomen.

Overigens dient te worden benadrukt dat ook in dit verband de nieuwe algemene regeling met betrekking tot betekening aan de gezagvoerder en de schepelingen toepassing kan vinden, naast de betekeningsregelingen van gemeen procesrecht (artikelen 33 tot 38 Ger.W.).

Artikel 2.2.6.30

Inschrijving van het bevel tot omzetting

Deze bepaling correspondeert met artikel 1497, tweede lid Ger.W. Deze laatste bepaling wordt middels de invoeringswetgeving aangepast zodat zij nog alleen geldt voor de omzetting van beslag op onroerend goed.

De ontworpen redactie vermeldt de hypothese van neerlegging.

Artikel 2.2.6.35

Tijdstip van beslaglegging

Deze bepaling correspondeert met artikel 1549 Ger.W. In afwijking van artikel 1499 Ger.W. mag het beslag dadelijk na de betekening van het bevel geschieden teneinde de vlucht van het schip na het bevel te verhinderen. Conform een vigerende zienswijze wordt verduidelijkt dat het beslag ook samen met de betekening van het bevel kan geschieden.

Artikel 2.2.6.36

Beslagexploot

Deze bepaling correspondeert met artikel 1551, eerste en tweede lid Ger.W. Omwille van de consistentie werd het woord “vaartuig” vervangen door “schip”.

Les dispositions procédurales de droit commun en matière de signification restent également d’application de telle sorte que la signification au procureur du Roi remplace, en tant que dernière option, la disposition – obsolète – relative à la signification au commissaire maritime.

En ce qui concerne l’alinéa 2 en projet, il faut signaler que la possibilité de signification à l’agent du propriétaire du navire est omise étant donné qu’une réglementation générale a également été reprise à ce sujet dans le Code belge de la Navigation.

Par ailleurs, il faut souligner à cet égard que la nouvelle réglementation générale relative à la signification au commandant et aux membres de l’équipage peut également être appliquée en plus des réglementations du droit procédural commun en matière de signification (articles 33-38 C. jud.).

Article 2.2.6.30

Inscription du commandement de transformation

Cette disposition correspond à l’article 1497, alinéa 2, C. jud. Cette dernière disposition est adaptée au moyen de la loi d’introduction de telle sorte qu’elle ne s’applique plus que pour la transformation de la saisie immobilière.

La rédaction en projet mentionne l’hypothèse du dépôt.

Article 2.2.6.35

Moment de la saisie

Cette disposition correspond à l’article 1549 C. jud. Par dérogation à l’article 1499 C. jud., la saisie peut être faite immédiatement après la signification du commandement afin d’empêcher la fuite du navire après le commandement. Conformément à la vision en vigueur, il est expliqué que la saisie peut également être effectuée en même temps que la signification du commandement.

Article 2.2.6.36

Exploit de saisie

Cette disposition correspond à l’article 1551, alinéas 1er et 2, C. jud. Pour des raisons de cohérence, le terme “bâtiment” a été remplacé par “navire”.

Artikel 2.2.6.37

Betekening en aanzegging van het beslag

De paragrafen 1 en 2 corresponderen met artikel 1550 Ger.W. De indeling in paragrafen werd toegevoegd om de tekst duidelijker te maken.

De formulering van paragraaf 1 stemt overeen met het hierboven toegelichte artikel 2.2.6.8, § 1, betreffende het bewarend scheepsbeslag.

In paragraaf 1 werd het begrip kapitein, overeenkomstig het in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde begrippenapparaat, vervangen door het begrip gezagvoerder. De regeling van het uitvoerend scheepsbeslag geldt immers zowel voor zeeschepen als voor binnenschepen.

Uitdrukkelijk is vermeld dat de betekening gebeurt “aan boord”, omdat zij resulteert in een onmiddellijk afvaartverbod.

Voorts is het woord “onverwijld” vervangen door “terstond”, zodat de bepalingen betreffende het bewarend en het uitvoerend beslag ook wat dit aspect betreft beter op elkaar worden afgestemd.

Paragraaf 2 betreft de betekening aan de scheepseigenaar en de schuldenaar. Hier werd de bepaling weggelaten dat de betekening aan de scheepseigenaar, indien deze zijn woonplaats niet heeft in het rechtsgebied van de rechtbank waar het schip ligt gemeerd, kan worden gedaan aan de kapitein of aan zijn vertegenwoordiger. De mogelijkheid tot betekening aan de gezagvoerder en de schepelingen wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek immers geregeld op algemene wijze. Deze mogelijkheid geldt onder het nieuwe regime voor elke betekening, ongeacht de woonplaats van de scheepseigenaar.

Indien de krachtens paragraaf 1 verrichte betekening aan de gezagvoerder op grond van de algemene betekeningsregeling van het wetboek meteen ook geldt als betekening aan de scheepseigenaar, dient vanzelfsprekend slechts één betekening te worden uitgevoerd.

Indien de betekening aan de scheepseigenaar of de schuldenaar in het buitenland dient plaats te vinden, geldt de regeling van artikel 40 Ger.W. De betekening wordt geacht te zijn verricht bij afgifte van de akte aan de post.

De in paragraaf 3 omschreven nietigheidssanctie correspondeert met artikel 1556, tweede lid Ger.W.

Article 2.2.6.37

Signification et dénonciation de la saisie

Les paragraphes 1er et 2 correspondent à l’article 1550 C. jud. La classification en paragraphes a été ajoutée pour une meilleure clarté du texte.

La formulation du paragraphe 1er correspond à l’article 2.2.6.8, § 1er, commenté ci-dessus, relatif à la saisie conservatoire sur navire.

Au paragraphe 1er, la notion de “capitaine” a été remplacée par la notion de “commandant”, conformément à la terminologie utilisée dans le Code belge de la Navigation. La réglementation de la saisie-exécution sur navire s’applique en effet à la fois aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure.

Il est indiqué expressément que la signification se fait “à bord” parce qu’elle entraîne une interdiction immédiate d’appareillage.

Par ailleurs, le terme “onverwijld” en néerlandais est remplacé par “terstond”, de telle sorte que les dispositions relatives à la saisie conservatoire à la saisie-exécution soient également mieux harmonisées en ce qui concerne cet aspect.

Le paragraphe 2 concerne la signification au propriétaire du navire et au débiteur. Ici, on a abrogé la disposition qui prévoit que la signification au propriétaire du navire, si celui-ci n’a pas son domicile dans le ressort du tribunal du lieu d’amarrage du navire, peut être faite au capitaine ou à son représentant. La possibilité de signification au commandant et aux membres d’équipage est en effet réglée de manière générale dans le Code belge de la Navigation. Cette possibilité s’applique sous le nouveau régime pour toute signification, quel que soit le domicile du propriétaire du navire.

Si la signification au commandant, effectuée en vertu du paragraphe 1er sur la base du régime général de la signification du code tient lieu également de signification au propriétaire du navire, il ne faut naturellement procéder qu’à une seule signification.

Si la signification au propriétaire du navire ou au débiteur doit avoir lieu à l’étranger, la réglementation de l’article 40 C. jud est d’application. La signification est réputée avoir été effectuée par remise de l’acte à la poste.

La sanction de nullité décrite au paragraphe 3 correspond à l’article 1556, alinéa 2, C. jud.

Paragraaf 5 stemt in wezen overeen met de desbetreffende, hierboven reeds toegelichte regeling voor het bewarend scheepsbeslag (artikel 2.6.9, § 3). Het Gerechtelijk Wetboek regelt de aanzegging met betrekking tot. het uitvoerend scheepsbeslag niet, maar deze wordt in de rechtsleer wel aanbevolen.

Artikel 2.2.6.34

Bewaking

Deze bepaling correspondeert met artikel 1551, derde lid Ger.W. De nieuwe formulering is identiek aan deze van het hierboven reeds toegelichte artikel 2.6.11.

Artikel 2.2.6.35

Inschrijving

Deze bepaling correspondeert met artikel 1552 Ger.W.

De terminologie werd aangepast aan het in het Belgisch Scheepvaartwetboek gebezigde begrippenkader. Het eerste lid werd enigszins herschreven op advies van de Scheepshypotheekbewaarder.

Voorts wordt nu verwezen naar de relevante, uit het Gerechtelijk Wetboek overgebrachte bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het regime van de inschrijving van het scheepsbeslag vormt een bijzondere vorm van openbaarheid, die niet is geregeld in het algemene hoofdstuk betreffende de openbaarheid van rechten op schepen, maar, zoals thans in het Gerechtelijk Wetboek, en voordien onder vigeur van de wet van 4 september 1908, in de specifieke bepalingen met betrekking tot het scheepsbeslag. Met betrekking tot de algemene regeling van de openbaarheid van rechten op schepen is geen aanleiding gebleken om fundamentele innovaties door te voeren.

Artikel 2.2.6.36

Geldigheidsduur

Het huidige artikel 1552 Ger.W. gaf, wat betreft de geldigheidsduur van het uitvoerend scheepsbeslag, aanleiding tot aanzienlijke rechtsonzekerheid en bovendien tot een ongelijke behandeling van Belgische en vreemde schepen. Volgens sommige rechtsleer betrof de geldigheidsduur van drie jaar niet de geldigheid van het beslag zelf, maar slechts deze van de inschrijving

L'essence du paragraphe 5 correspond à la réglementation correspondante, déjà commentée précédemment, pour la saisie conservatoire sur navire (article 2.6.9, § 3). Le Code judiciaire ne régit pas la dénonciation relative à la saisie-exécution sur navire, mais celle-ci est recommandée dans la doctrine.

Article 2.2.6.34

Surveillance

Cette disposition correspond à l'article 1551, alinéa 3, C. jud. La nouvelle formulation est identique à celle de l'article 2.6.11 déjà commenté ci-dessus.

Article 2.2.6.35

Inscription

Cette disposition correspond à l'article 1552 C. jud.

La terminologie a été adaptée au cadre de notions utilisé dans le Code belge de la Navigation. L'alinéa 1er a été légèrement reformulé sur l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes.

Par ailleurs, il est fait référence aux dispositions pertinentes du Code belge de la Navigation, transposées du Code judiciaire.

Le régime de l'inscription de la saisie sur navire constitue une forme particulière de publicité qui n'est pas régie dans le chapitre général relatif à la publicité des droits sur navire, mais, comme c'est actuellement le cas dans le Code judiciaire et auparavant en vertu de la loi du 4 septembre 1908 dans les dispositions spécifiques relatives à la saisie sur navire. En ce qui concerne la réglementation générale de la publicité des droits sur navires, il n'y avait pas lieu d'apporter d'innovations fondamentales.

Article 2.2.6.36

Durée de validité

L'article 1552 C. jud. actuel a donné lieu à une insécurité juridique importante en ce qui concerne la durée de validité de la saisie-exécution sur navire et, par ailleurs, à une inégalité de traitement entre navires belges et étrangers. Selon une certaine doctrine, la durée de validité de trois ans ne concernait pas la validité de la saisie elle-même, mais seulement celle de l'inscription et de

en haar gevolgen wat betreft de tegenstelbaarheid van latere vervreemdings- en hypotheekakten en de mogelijkheid tot doorhaling van de inschrijving. Inzonderheid. is onduidelijkheid ontstaan door de kruisverwijzing in artikel 1552 Ger.W. naar artikel 1474, maar niet naar de artikelen 1475 tot 1477.

In de ontworpen bepaling is een volledig nieuwe regeling uitgewerkt, waarbij op advies van de Scheepshypotheekbewaarder dezelfde hernieuwingsmogelijkheid wordt ingevoerd als met betrekking tot het bewarend beslag.

Het belang van deze kwestie is allicht miniem, nu de aangestelde gerechtsdeurwaarder of notaris allicht geen drie jaar met de verkoop van het schip zal wachten.

Artikel 2.2.6.37

Doorhaling

Deze nieuwe bepaling werd ingevoegd op advies van de Scheepshypotheekbewaarder.

Artikel 3.2.6.38

Beschikking tot aanvang van de verkoopprocedure

Deze bepaling stemt overeen met het huidige artikel 1553 Ger.W. Er wordt bepaald dat een openbaar of ministerieel ambtenaar moet worden aangesteld zodat gerechtsdeurwaarders en notarissen met de verkoop kunnen worden belast.

Wel werd verduidelijkt dat de bedoelde rechter de beslagrechter is. Overeenkomstig artikel 633 Ger.W. betreft het de beslagrechter van de plaats van het beslag.

Op basis van een suggestie uit de gerechtsdeurwaarderspraktijk is uitdrukkelijk bepaald dat deze plaats van verkoop kan gelegen zijn buiten het arrondissement waar het schip zich bevindt.

Het voorschrift dat de beslagrechter de bekendmaking regelt is geschrapt. In het licht van de praktijk wordt die kwestie beter overgelaten aan de optredende ambtenaar, die rekening kan houden met elementen als de kostprijs, het type schip en de relevante markt.

ses conséquences en ce qui concerne l'opposabilité des actes ultérieurs d'aliénation et d'hypothèque et la possibilité de radiation de l'inscription. En particulier, la référence de l'article 1552 C. jud. à l'article 1474, mais pas aux articles 1475 à 1477 a prêté à confusion.

Une toute nouvelle réglementation, instaurant sur l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes la même possibilité de renouvellement que concernant la saisie conservatoire, a été élaborée dans la disposition en projet.

L'importance de cette question est naturellement minime étant donné que l'huissier de justice ou le notaire désigné n'attendra probablement pas trois ans pour vendre le navire.

Article 2.2.6.37

Radiation

Cette nouvelle disposition a été insérée sur l'avis du Conservateur des hypothèques maritimes.

Article 2.2.6.38

Décision d'entamer la procédure de vente

Cette disposition correspond à l'article 1553 C. jud. actuel. Il est stipulé qu'un officier public ou ministériel doit être désigné afin que les huissiers de justice et les notaires puissent être imposés pour la vente.

Cependant, il a été expliqué que le juge visé était le juge des saisies. Conformément à l'article 633 C. jud., il s'agit du juge des saisies du lieu de la saisie.

Sur la base d'une suggestion de la pratique des huissiers de justice, il est expressément stipulé que le lieu de la vente peut être situé en dehors de l'arrondissement dans lequel se trouve le navire.

La prescription que le juge des saisies règle les conditions de publicité a été abrogée. À la lumière de la pratique, cette question est de préférence laissée à l'officier intervenant qui peut tenir compte d'éléments tels que le coût, le type de navire et le marché pertinent.

Artikel 2.2.6.39

Verkoopvoorwaarden

Deze bepaling stemt overeen met artikel 1554 Ger.W.

Artikel 2.2.6.40

Inzage en geschillen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1555 Ger.W. Om de structuur van het wetsartikel overzichtelijker te maken, werd het opgedeeld in paragrafen.

De in paragraaf 1 genoemde termijn van vijftien dagen is een minimumtermijn. Anders dan in de vigerende wetsbepaling, wordt dit hier geëxpliciteerd.

Voorts wordt door de dubbele invoeging van het woordje "de" in het eerste lid, 3°, verduidelijkt dat de ingeschreven schuldeisers en de verzetdoende schuldeisers twee onderscheiden categorieën van aan te manen schuldeisers zijn en dat "ingeschreven en verzetdoend" geen cumulatieve voorwaarde beoogt te zijn. Ook de vigerende bepaling wordt door gezaghebbende rechtsleer terecht zo geïnterpreteerd. Bovendien is het wenselijk dat zoveel mogelijk bekende schuldeisers worden aangemaand om van de verkoopvoorwaarden kennis te nemen en is er alleszins geen reden voorhanden om bepaalde categorieën van bekende schuldeisers uit te sluiten.

Op grond van paragraaf 1 worden dus de volgende schuldeisers bij deurwaardersexploot aangemaand: de hypothecaire schuldeisers, die zijn ingeschreven overeenkomstig artikel 2.2.1.13, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, de beslagleggende schuldeisers wier beslag, respectievelijk voorafgaand bevel werd ingeschreven overeenkomstig de artikelen 2.2.6.11, 2.2.6.12, 2.2.6.30 of 2.2.6.35 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, en de schuldeisers die geen beslag hebben laten leggen, maar die uit welke hoofde ook tegen de afgifte van de verkoopprijs verzet hebben gedaan.

De ontworpen paragraaf 2 stemt overeen met het huidige derde en vierde lid van artikel 1555 Ger.W. De schorsende kracht van een geschil over de verkoopvoorwaarden wordt verantwoord door de waarde van het zeeschip, die niet toelaat dat tot verkoop zou worden overgegaan terwijl de dwanguitvoering het voorwerp uitmaakt van betwisting.

Artikel 1555, vierde lid Ger.W werd de bepaling aangepast, zonder een inhoudelijke wijziging te beogen. In

Article 2.2.6.39

Conditions de vente

Cette disposition correspond à l'article 1554 C. jud.

Article 2.2.6.40

Consultations et litiges

Cette disposition correspond à l'article 1555 C. jud. Afin de rendre la structure de l'article de loi plus claire, il a été subdivisé en paragraphes.

Le délai de quinze jours cité au paragraphe 1er est un délai minimum. Cette précision est expliquée ici, contrairement à la disposition légale en vigueur.

Par ailleurs, l'insertion des termes "aux créanciers inscrits et aux créanciers opposants" dans l'alinéa 1er, 3°, explique que les créanciers inscrits et les créanciers opposants sont deux catégories distinctes de créanciers auxquels faire sommation et que "inscrits et opposants" ne désignent pas les conditions cumulatives. La disposition en vigueur est également interprétée de cette manière par la doctrine dominante, et ce à juste titre. Par ailleurs, il est souhaitable que les créanciers connus soient autant que possible sommés de prendre connaissance des conditions de vente et il n'y a en tout cas aucune raison d'exclure certaines catégories de créanciers connus.

En vertu du paragraphe 1er, les créanciers suivants sont donc sommés par exploit d'huissier de justice: les créanciers hypothécaires qui sont inscrits conformément à l'article 2.2.1.13, § 1er, du Code belge de la Navigation; les créanciers saisissants dont la saisie ou le commandement préalable ont été inscrits conformément aux articles 2.2.6.11, 2.2.6.12, 2.2.6.30 ou 2.2.6.35 du Code belge de la Navigation; et les créanciers qui n'ont pas fait pratiquer de saisie, mais qui ont fait opposition, à quelque titre que ce soit, contre la remise du prix de vente.

Le paragraphe 2 en projet correspond aux alinéas 3 et 4 actuels de l'article 1555 C. jud. La force suspensive d'un litige relatif aux conditions de vente est justifiée par la valeur du navire de mer qui ne permet pas de procéder à la vente alors que l'exécution forcée fait l'objet d'une contestation.

L'article 1555, alinéa 4, C. jud. a été remaniée sans rechercher une adaptation sur le fond. Le nouveau texte

de nieuwe wettekst wordt verduidelijkt dat de rechter de dag en het uur voor het onderzoek en de berechting bepaalt, dat de partijen vervolgens hoe dan ook bij gerechtsbrief moeten worden opgeroepen en, indien zij verschijnen, worden gehoord en dat daarna de geschillen worden berecht.

In het eerste lid van paragraaf 3 worden, ten opzichte van het overeenstemmende artikel 1555, vijfde lid Ger.W., de woorden "krachtens dit artikel aangemaande" weggelaten. Het is immers wenselijk dat *alle* schuldeisers die een rechtsvordering tot ontbinding kunnen instellen dit vóór de dag van de toewijzing zouden doen. Zo niet kunnen immers complexe juridische problemen rijzen aangaande de eigendom van het schip. Die bekommernis geldt niet enkel ten aanzien van de krachtens dit artikel aangemaande schuldeisers.

Voorts wordt verduidelijkt dat niet alleen de instelling van de rechtsvordering tot ontbinding, maar ook de betekening van de beslissing daartoe aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar vóór de dag van de toewijzing dient te gebeuren, beide op straffe van verval van het recht om de ontbindingsvordering in te stellen. Daardoor wordt de situatie uitgesloten waarin de ontbindingsvordering wel reeds zou zijn ingesteld, maar de openbare of ministeriële ambtenaar hiervan nog niet op de hoogte zou zijn en de verkoopzitting toch zou laten plaatsvinden.

In de nieuwe tekst wordt voorgeschreven dat de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar alle betrokken partijen van het instellen van de vordering tot ontbinding op de hoogte brengt. Gezaghebbende rechtsleer was reeds van mening dat hij die verplichting had, maar zij was tot nu toe niet in de wet opgenomen.

In het vervolg van paragraaf 3 zijn, *mutatis mutandis*, de regels geïntegreerd welke met betrekking tot het uitvoerend onroerend beslag worden voorgeschreven door artikel 1583 Ger.W. Door deze integratie worden interpretatieproblemen vermeden en wordt de wettekst overzichtelijker gemaakt.

Doorheen de tekst van het nieuwe wetsartikel wordt verduidelijkt dat de bedoelde rechter de beslagrechter is. Uit het Verslag van Koninklijk Commissaris Van Reepinghen bij het Gerechtelijk Wetboek blijkt dat inderdaad de beslagrechter werd bedoeld. De bevoegdheid van de beslagrechter wordt ook in de rechtsleer verdedigd. Overeenkomstig artikel 633 Ger.W. betreft het de beslagrechter van de plaats van het beslag.

Wie ten onrechte bezwaren indient overeenkomstig de ontworpen paragraaf 2 of een vordering tot ontbinding instelt overeenkomstig de ontworpen paragraaf 3 zal,

de loi explique que le juge détermine le jour et l'heure pour l'examen et le règlement des contestations, que les parties doivent ensuite être appelées *quoi qu'il en soit* par pli judiciaire et sont entendues, *si elles comparaissent*, et que les litiges sont ensuite réglés.

À l'alinéa 1er du paragraphe 3, les termes "sommé en vertu du présent article" ont disparu par rapport à l'article 1555, alinéa 5, C. jud. correspondant. En effet, il est souhaitable que *tous* les créanciers qui peuvent introduire une action résolutoire le fassent avant le jour de l'adjudication. Sinon, des problèmes juridiques complexes peuvent se produire en ce qui concerne la propriété du navire. Cette inquiétude ne s'applique pas uniquement à l'égard des créanciers sommés en vertu de cet article.

Par ailleurs, il est expliqué qu'il ne faut pas seulement intenter l'action résolutoire, mais aussi signifier la décision en ce sens à l'officier public ou ministériel désigné avant le jour de l'adjudication, tous deux à peine de déchéance du droit d'introduire une action résolutoire. De cette manière, il est possible d'exclure la circonstance que l'action résolutoire ait déjà été introduite, mais que l'officier public ou ministériel n'en ait pas encore été informé et que la séance de vente ait tout de même lieu.

Le nouveau texte prescrit que l'officier public ou ministériel désigné informe toutes les parties concernées de l'introduction de l'action résolutoire. La doctrine dominante estimait déjà qu'il en avait obligation mais, jusqu'à présent, cette dernière n'était pas reprise dans la loi.

La suite du paragraphe 3 intègre, *mutatis mutandis*, les règles qui sont prescrites en matière de saisie-exécution immobilière par l'article 1583 C. jud. Par cette intégration, les problèmes d'interprétation sont évités et le texte de loi devient plus clair.

Le texte du nouvel article de loi explique que le juge visé est le juge des saisies. Le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen à propos du Code judiciaire révèle que c'est effectivement le juge des saisies qui était visé. La compétence du juge des saisies est défendue également dans la doctrine. Conformément à l'article 633 C. jud., il s'agit du juge des saisies du lieu de la saisie.

Quiconque fait valoir à tort des objections conformément au paragraphe 2 en projet ou introduit à tort une action résolutoire conformément au paragraphe 3

indien zijn handelen kan worden beschouwd als procesrechtsmisbruik, op grond van artikel 1382 B.W. kunnen worden veroordeeld tot de betaling van een vergoeding van de schade die hij, door de vertraging van de procedure van uitvoerend beslag heeft teweeggebracht. Er is geen aanleiding tot de opname hieromtrent van een bijzondere bepaling.

Artikel 2.2.6.41

Onderhandse verkoop

Deze bepaling voert de mogelijkheid in om, voorafgaand aan de openbare verkoop, een onderhandse verkoopovereenkomst te sluiten.

Dergelijke mogelijkheid tot een “court approved private sale” bestaat o.a. in het Nederlandse en het Maltese recht en wordt voor deze fora beschouwd als een belangrijke troef. De belangrijkste betrokken partijen krijgen de kans om, buiten het kader van een openbare verkoop, een koper van hun keuze aan te brengen, de verkoopprocedure te versnellen en een mogelijk hogere verkoopprijs te bekomen. De invoering van deze mogelijkheid in het Belgisch Scheepvaartwetboek kan worden geacht zowel de schuldeisers als de sector van de scheepvaartrechtelijke dienstverlening ten goede te komen.

In Nederland en Malta wordt de groep van de gerechtigden die van deze mogelijkheid gebruik kunnen maken beperkt tot de hypotheekgever en hypotheekhouder, respectievelijk tot de schuldeisers met een uitvoerbare titel. Tot een dergelijke beperking lijkt hier echter geen aanleiding te zijn. De ontworpen bepaling verleent de mogelijkheid aan een ruime groep betrokken partijen, met name de beslaglegger, de schuldenaar tegen wie het beslag geschiedt, de eigenaar van het schip, de ingeschreven schuldeisers en de verzetdoende schuldeisers. Zij schrijft ook voor dat al deze partijen dienen te worden gedagvaard, opdat zij van de procedure op de hoogte zouden zijn en eventueel een gunstiger aanbod aan de rechter kunnen voorleggen.

De mogelijkheid tot onderhandse verkoop na uitvoerend *onroerend* beslag werd in België reeds ingevoerd bij wet van 5 juli 1998 betreffende de collectieve schuldenregeling en de mogelijkheid van verkoop uit de hand van de in beslag genomen onroerende goederen. De desbetreffende regeling is te vinden in de artikelen 1580*bis* tot 1580*quater* Ger.W. De procedure lijkt echter niet geheel te zijn aangepast aan het scheepsbeslag en aan de snelheid waarmee de procedure bij voorkeur wordt gevoerd. Daarom is de ontworpen bepaling veeleer geïnspireerd door de

en projet pourrait être condamné, si son intervention peut être considérée comme un abus de droit procédural, au paiement, en vertu de l’article 1382 C. civ., de l’indemnisation du préjudice qu’il a occasionné par le retard de la procédure de saisie-exécution. Il n’y a pas lieu de reprendre une disposition particulière à ce sujet.

Article 2.2.6.41

Vente de gré à gré

Cette disposition introduit la possibilité de conclure un acte de vente de gré à gré préalablement à la vente publique.

Une telle possibilité d’une “court approved private sale” existe notamment dans le droit néerlandais et le droit maltais et est considérée par ces forums comme un atout important. Les parties concernées les plus importantes ont ainsi l’opportunité d’apporter un acheteur de leur choix, en dehors du cadre d’une vente publique, d’accélérer la procédure de vente et d’obtenir éventuellement un prix de vente plus élevé. L’introduction de cette possibilité dans le Code belge de la Navigation peut être réputée profiter à la fois aux créanciers et au secteur des services en droit maritime.

Aux Pays-Bas et à Malte, le groupe des bénéficiaires qui peuvent faire usage de cette possibilité est limité au débiteur hypothécaire et au créancier hypothécaire ou aux créanciers titulaires d’un titre exécutoire. Il semble cependant qu’il n’y ait pas lieu de prévoir une telle limitation. La disposition en projet offre cette opportunité à un vaste groupe de parties concernées, à savoir le saisissant, le débiteur contre lequel la saisie est opérée, le propriétaire du navire, les créanciers inscrits et les créanciers opposants. Elle prescrit également que toutes ces parties doivent être citées, pour qu’elles soient informées de la procédure et puissent éventuellement soumettre une offre plus avantageuse au juge.

La possibilité d’une vente de gré à gré après saisie-exécution immobilière a déjà été introduite en Belgique par la loi du 5 juillet 1998 relative au règlement collectif de dettes et à la possibilité de vente de gré à gré des biens immeubles saisis. La réglementation correspondante figure dans les articles 1580 *bis* à 1580*quater* C. jud. La procédure semble cependant ne pas avoir été parfaitement adaptée à la saisie sur navires et à la rapidité avec laquelle la procédure doit de préférence être menée. Par conséquent, la disposition en projet est plutôt inspirée par le régime néerlandais et offre

Nederlandse regeling en wordt de mogelijkheid enkel geboden tijdens de wachttermijn die hoe dan ook aan de openbare verkoopdag voorafgaat. De dagvaarding kan, overeenkomstig artikel 1037 Ger.W., van dag tot dag of van uur tot uur geschieden en bij verstek kan terstond recht worden gedaan. De rechterlijke beslissing moet ten laatste de dag vóór de geplande verkoopdag worden genomen. Zo wordt elke vertraging als gevolg van de nieuwe procedure vermeden. Het vereiste van de een onafhankelijk waarderingsrapport werd ontleend aan het Nederlandse recht en lijkt, samen met de eis van een marktraadpleging, een goede wijze om te kunnen aannemen dat de verkoop aan een correcte prijs geschiedt. Anders dan in het Maltese recht, worden geen twee waarderingsrapporten geëist. De reden is dat deze rapporten duur zijn en op zich toch geen absolute zekerheid kunnen verschaffen.

Het voorlaatste lid verduidelijkt dat de onderhandse verkoop de hele procedure van openbare verkoop vervangt, inclusief de eventuele procedure na hoger bod en de eventuele procedure tot nietigverklaring. Dit brengt dus een aanzienlijke versnelling van de procedure met zich. Het lid bepaalt voorts dat de verkoop dezelfde gevolgen heeft als de toewijzing bij openbare verkoop, waarvan het belangrijkste de zuivering van de voorrechten en hypotheken is. Dit is een noodzakelijke voorwaarde om het schip aan een goede prijs te kunnen verkopen, aangezien de koper het schip vrij en onbelast zal willen verkrijgen.

Het laatste lid is duidelijkheidshalve toegevoegd op suggestie van de Scheepshypotheekbewaarder.

Artikel 2.2.6.42

Veilingwijze

De verkoop per opbod, bij handopsteken, wordt door sommigen ervaren als inefficiënt en onaantrekkelijk. In de huidige wettekst lijkt de wijze waarop de gedwongen scheepsverkoop wordt georganiseerd, niet speciaal te worden geregeld.

De ontworpen bepaling laat aan de aangestelde openbare of ministeriële ambtenaar de vrijheid om de toegepaste veilingwijze te bepalen, maar benadrukt dat die veilingwijze vooraf in de verkoopvoorwaarden moet worden omschreven en de nodige garanties dient te bieden voor het bekomen van een eerlijke prijs. Denkbare alternatieven voor de klassieke verkoop per opbod bij handopsteking zijn de verkoop bij afmijning,

uniquement cette possibilité pendant le délai d'attente qui précède quoi qu'il en soit le jour de la vente publique. La citation peut, conformément à l'article 1037 C. jud., être donnée de jour à jour, ou d'heure à heure et, en cas de non-présentation, le jugement peut être fait sur-le-champ. La décision judiciaire doit être prise au plus tard le jour avant le jour prévu de la vente. Tout retard en raison de la nouvelle procédure est ainsi évité. L'exigence d'un rapport d'évaluation indépendant a été empruntée au droit néerlandais et, en même temps que l'exigence d'une consultation du marché, semble être une bonne manière d'établir que la vente a lieu à un prix correct. Contrairement au droit maltais, deux rapports d'évaluation ne sont pas exigés et ce, en raison du fait que ces rapports sont coûteux et ne peuvent, en soi, apporter une certitude absolue.

L'avant-dernier alinéa explique que la vente de gré à gré remplace toute la procédure de la vente publique, y compris la procédure éventuelle après surenchère et la procédure éventuelle en annulation. Ceci entraîne donc une accélération considérable de la procédure. L'alinéa stipule par ailleurs que la vente produit les mêmes effets que l'adjudication en vente publique, le plus important étant de lever les privilèges et hypothèques. C'est une condition nécessaire pour pouvoir vendre le navire à un bon prix étant donné que l'acheteur voudra faire l'acquisition du navire franc et libre de toute charge.

Le dernier alinéa est ajouté par souci de clarté sur la suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes.

Article 2.2.6.42

Mode d'adjudication

La vente aux enchères, à main levée, est perçue par certains comme inefficace et dépourvue d'attrait. Dans le texte de loi actuel, la manière dont la vente forcée du navire est organisée ne semble pas régie spécialement.

La disposition en projet laisse à l'officier public ou ministériel désigné la liberté de déterminer le mode de vente appliqué, mais souligne que ce mode de vente doit préalablement être décrit dans les conditions de vente et doit offrir les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable. Des alternatives imaginables pour la vente classique aux enchères à main levée sont la vente par enchères dégressives, la vente par surenchère puis

de verkoop bij opbod en vervolgens bij afmijning (het Nederlandse systeem), en de verkoop met biedingen onder gesloten omslag.

Artikel 2.2.6.43

Hoger bod

Deze bepaling stemt overeen met het huidige artikel 1556, eerste lid Ger.W. Aangezien het huidige artikel 1556, tweede lid Ger.W. geen verband hield met het bepaalde in het huidige artikel 1556, eerste lid, werden de twee bepalingen losgekoppeld.

In de verwijzing naar de artikelen 1593 en 1594 Ger.W. werd de zinsnede “in geval van hoger bod” vervangen door “in geval de formaliteit van het hoger bod wordt toegepast”. Artikel 1593 regelt immers de handelwijze van de ambtenaar na de toewijzing, teneinde de mogelijkheid tot hoger bod bekend te maken. Die bepaling geldt dus niet alleen in geval effectief een hoger bod wordt uitgebracht, maar in *alle* gevallen (behalve wanneer werd beslist dat de formaliteit van het hoger bod niet zal worden toegepast).

Artikel 2.6.48

Vordering tot nietigverklaring

De ontworpen bepaling correspondeert met artikel 1557 Ger.W.

De partijen aan wie overeenkomstig het eerste lid een uittreksel uit de akte van toewijzing moet worden betekend, kunnen binnen de vijftien dagen na die betekening een vordering tot nietigverklaring instellen.

De termijn voor de vordering tot nietigverklaring wordt, naar analogie met de termijn voor betwistingen inzake de verkoopvoorwaarden, teruggebracht van 15 dagen op 8 dagen. Dit draagt bij tot een verkorting van de procedure.

De hier bedoelde “akte van toewijzing” is normaliter de akte waarin de loutere toewijzing wordt vastgesteld, voordat is overgegaan tot betaling van de koopprijs.

Artikel 2.2.6.45

Einde van de dienst van de gezagvoerder

Deze bepaling correspondeert met artikel 1558 Ger.W.

par enchères dégressives (le système néerlandais) et la vente par offre sous enveloppe fermée.

Article 2.2.6.43

Surenchère

Cette disposition correspond à l’article 1556, alinéa 1er, C. jud. actuel. Étant donné que l’article 1556, alinéa 2, C. jud. actuel n’était pas en rapport avec les dispositions de l’article 1556, alinéa 1er, actuel, les deux dispositions ont été séparées.

Dans la référence aux articles 1593 et 1594 C. jud., l’expression “[s]i une surenchère est faite” a été remplacée par “[s]i la formalité de la surenchère est appliquée”. L’article 1593 règle en effet les démarches de l’officier après l’adjudication afin de faire connaître la faculté de surenchère. Cette disposition ne s’applique donc pas seulement si une surenchère est effectivement lancée, mais dans *tous* les cas (sauf lorsqu’il a été décidé que la formalité de la surenchère ne serait pas appliquée).

Article 2.6.48

Demande en nullité

La disposition en projet correspond à l’article 1557 C. jud.

Les parties auxquelles un extrait de l’acte d’adjudication doit être signifié conformément à l’alinéa 1er peuvent introduire une demande d’annulation dans les quinze jours qui suivent cette signification.

Le délai pour la demande d’annulation est ramené de 15 jours à 8 jours par analogie au délai pour les contestations en matière de conditions de vente. Ceci contribue à une réduction de la durée de la procédure.

L’“acte d’adjudication” visé ici est normalement l’acte dans lequel l’adjudication pure et simple est constatée avant de procéder au paiement du prix d’achat.

Article 2.2.6.45

Fin du service du commandant

Cette disposition correspond à l’article 1558 C. jud.

Er is gespecificeerd dat het om een definitieve toewijzing moet gaan. In afwachting van een definitieve toewijzing moet de kapitein aan boord blijven.

Overeenkomstig het in het Belgisch Scheepvaartwetboek gehanteerde begrippenkader, werd het woord kapitein vervangen door gezagvoerder. De bepaling is immers mede van toepassing op binnenschepen.

In de rechtsleer is gesteld dat de huidige bepaling enkel geldt voor zeeschepen. *De lege ferenda* valt niet in te zien waarom deze regel niet van toepassing zou moeten zijn op alle gezagvoerders van zee- of binnenschepen. Wanneer het schip ingevolge een gedwongen verkoop definitief wordt toegewezen aan de koper, lijkt de opdracht van de gezagvoerder sowieso te moeten worden beëindigd. De koper van het schip heeft de keuze om een andere (of dezelfde) persoon als gezagvoerder aan te stellen.

Artikel 2.2.6.46

In gebreke blijven en wederverkoop

De twee eerste leden van deze bepaling corresponderen met artikel 1559 Ger.W.

De verwijzing in de tekst van artikel 1559 Ger.W. naar artikel 1555 is vervangen door een verwijzing naar het overeenstemmende artikel van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Het derde lid is ten aanzien van de huidige wettekst een bijkomend voorschrift. Gezien het belang van de zaak, dienen de optredende notaris of gerechtsdeurwaarder en degene die de herveiling vordert bij gerechtsdeurwaardersexploot in kennis te worden gesteld van het feit dat de koper na de ingebrekestelling alsnog aan de voorwaarden van de toewijzing heeft voldaan.

Artikel 2.2.6.47

Overgang van rechten op de prijs

Deze bepaling correspondeert met artikel 1655 Ger.W. Aangezien de evenredige verdeling en rangregeling bij scheepsbeslag in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet in een afzonderlijk onderdeel wordt geregeld, werd de tekst dienovereenkomstig aangepast.

Il a été spécifié qu'il doit s'agir d'une adjudication définitive. En attendant une adjudication définitive, le capitaine doit rester à bord.

Conformément au cadre conceptuel utilisé dans le Code belge de la Navigation, le terme "capitaine" a été remplacé par "commandant". La disposition est en effet d'application aussi aux bateaux de navigation intérieure.

La doctrine prévoit que la disposition actuelle s'applique uniquement aux navires de mer. *De lege ferenda*, il est difficile de comprendre pourquoi cette règle ne devrait pas être d'application à tous les commandants de navires de mer ou de bateaux de navigation intérieure. Si le navire est définitivement adjugé à l'acheteur à la suite d'une vente forcée, la mission du commandant semble de toute façon devoir prendre fin. L'acheteur du navire a le choix de désigner une autre personne (ou la même) comme commandant.

Article 2.2.6.46

Folle enchère et revente

Les deux premiers alinéas de cette disposition correspondent à l'article 1559 C. jud.

La référence dans le texte de l'article 1559 C. jud. à l'article 1555 est remplacée par une référence à l'article correspondant du Code belge de la Navigation.

L'alinéa 3 est une prescription complémentaire par rapport au texte actuel. Étant donné l'importance de la chose, le notaire ou l'huissier de justice intervenant et celui qui demande la remise aux enchères doivent être informés par exploit d'huissier de justice du fait qu'après la mise en demeure, l'acheteur a encore satisfait aux conditions de l'adjudication.

Article 2.2.6.47

Report des droits sur le prix

Cette disposition correspond à l'article 1655 C. jud. Étant donné que la répartition proportionnelle et l'ordre en cas de saisie sur navires ne sont pas réglés dans une partie distincte dans le Code belge de la Navigation, le texte a été adapté en conséquence.

Artikel 2.2.6.48

Te betalen bedragen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1656 Ger.W.

Aangezien de veiling niet de enige manier is waarop de verkoop kan gebeuren, werden de woorden “krachtens de veilingsvoorwaarden” vervangen door de woorden “op grond van de verkoop”.

Artikel 2.2.6.49

Betaling

Deze bepaling correspondeert met artikel 1657 Ger.W. Ten opzichte van de huidige wettekst werden enkele wijzigingen doorgevoerd.

In de rechtsleer werd gesuggereerd om de storting die de koper moet verrichten, in plaats van rechtstreeks aan de Deposito- en Consignatiekas, aan de optredende notaris of gerechtsdeurwaarder te laten verrichten en toe te laten dat de sommen zouden berusten bij een andere financiële instelling. Het eerste lid van de ontworpen bepaling geeft dergelijke werkwijze een wettelijke grondslag.

De bevrijdende betaling gebeurt overeenkomstig de ontworpen bepaling op de wijze in de verkoopvoorwaarden bepaald. De verkoopvoorwaarden dienen aan te duiden of de sommen aan de Deposito- en Consignatiekas dan wel aan een andere financiële instelling moeten worden gestort, met desgevallend de aanwijzing van de consignatierekening op naam van de notaris of gerechtsdeurwaarder, die door de financiële instelling onbeschikbaar wordt gemaakt tot de overhandiging van de door de beslagrechter uitvoerbaar verklaarde borderellen.

Wat betreft de kosten, rechten en erelonen betreffende de verkoop blijft de regel dat zij in handen van de notaris of gerechtsdeurwaarder worden betaald. Ook de regel dat de betalingen de koper bevrijden werd behouden.

De begrippen “storten” en “stortingen” werden vervangen door “betalen” en “betalingen”, teneinde de verschillende mogelijke betalingswijzen af te dekken.

Article 2.2.6.48

Sommes à payer

Cette disposition correspond à l’article 1656 C. jud.

Étant donné que la vente aux enchères n’est pas la seule manière de procéder à la vente, les termes “en vertu du cahier des charges” sont remplacés par les termes “à la suite de la vente”.

Article 2.2.6.49

Paiement

Cette disposition correspond à l’article 1657 C. jud. Quelques modifications ont été apportées par rapport au texte de loi actuel.

Dans la doctrine, il a été suggéré d’adresser le versement que doit effectuer l’acheteur au notaire ou à l’huissier de justice intervenant plutôt que directement à la Caisse des Dépôts et Consignations et de permettre que les sommes soient déposées auprès d’une autre institution financière. L’alinéa 1er de la disposition en projet donne une base légale à une telle procédure.

Le paiement libératoire est effectué conformément à la disposition en projet de la manière prévue dans les conditions de vente. Les conditions de vente doivent indiquer si les sommes doivent être versées à la Caisse des Dépôts et Consignations ou à une autre institution financière avec, le cas échéant, la désignation du compte de consignation au nom du notaire ou de l’huissier de justice qui est rendu indisponible par l’institution financière jusqu’à la remise des bordereaux déclarés exécutoires par le juge des saisies.

En ce qui concerne les frais, droits et honoraires relatifs à la vente, la règle reste qu’ils sont payés entre les mains du notaire ou d’un huissier de justice. La règle selon laquelle les paiements libèrent l’acheteur a également été conservée.

Les notions de “verser” et “versements” ont été remplacées par “payer” et “paiements” afin de couvrir les différents modes de paiement possibles.

Artikel 2.2.6.50

Aanstelling van een vereffenaar

Deze bepaling correspondeert met artikel 1658 Ger.W.

In de rechtsleer werd de vraag opgeworpen waarom de aanstelling van de vereffenaar overeenkomstig artikel 1658 Ger.W. het voorwerp moet uitmaken van een afzonderlijk verzoekschrift, aangezien de aanstelling van een vereffenaar verplicht is en dus ook van ambtswege zou kunnen geschieden. Anderzijds valt bezwaarlijk in te zien waarin voor de notaris of gerechtsdeurwaarder de moeilijkheid zou bestaan om dergelijk verzoekschrift in te dienen samen met de neerlegging van het dossier van de procedure van toewijzing en rangregeling ter griffie. De huidige regeling lijkt geen betekenisvolle problemen mee te brengen.

De rechters en rechtbanken bevoegd in het raam van de procedure van verdeling worden in de vigerende bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek niet voldoende precies aangeduid. In de artikelen 1658, 1660, 1664, 1666, 1667, 1673 en 1675 Ger.W. is nu eens sprake van “de rechter”, dan weer van “de beslagrechter”, en ook nog van “de rechtbank”. Er wordt niet duidelijk aangegeven welke rechter of rechtbank de wetgever bedoelt. Uit het verslag van Koninklijk Commissaris Van Reepinghen kan men afleiden dat de beslagrechter instaat voor alle aspecten van de verdeling, zij het dan op voorstel van de vereffenaar. De beslagrechter aanvaardt of verwerpt de schuldvorderingen, begroot de omvang ervan en bepaalt hun rang.

Die interpretatie lijkt evenwel strijdig te zijn met artikel 574, 7°, Ger.W., dat de ondernemingsrechtbank de bevoegdheid verleent om kennis te nemen “van vorderingen inzake zee- en binnenvaart, *en inzonderheid van het onderzoek van de schuldvorderingen bij verdeling van de gelden voortkomend van de toewijzing van een in beslag genomen vaartuig*” (nadruk toegevoegd). De rechtspraak in Antwerpen is zo gevestigd dat bij de beschikking tot benoeming van de vereffenaar de procedure naar de ondernemingsrechtbank wordt verwezen, waar de verdelingsprocedure wordt voortgezet. Uit inlichtingen die Storme inwon voor een bijdrage uit 1985, bleek dat de Gentse beslagrechter niet naar de ondernemingsrechtbank verwees. Sindsdien blijkt echter ook de Gentse beslagrechter de zaak, bij de aanstelling van een vereffenaar, voor het onderzoek van de schuldvorderingen en de verdeling van de toewijzingsprijs naar de ondernemingsrechtbank te verwijzen. Allicht mag ervan worden uitgegaan dat deze rechtspraak nu alom wordt gevolgd. Het lijkt bijgevolg

Article 2.2.6.50

Désignation d’un liquidateur

Cette disposition correspond à l’article 1658 C. jud.

La doctrine s’est demandé pourquoi la désignation du liquidateur conformément à l’article 1658 C. jud. devait faire l’objet d’une requête distincte étant donné que la désignation d’un liquidateur est obligatoire et pourrait donc intervenir d’office. D’autre part, il est difficile de comprendre en quoi consisterait pour le notaire ou l’huissier de justice la difficulté d’introduire une telle requête en même temps que le dépôt du dossier de la procédure d’adjudication et d’ordre au greffe. La réglementation actuelle ne semble pas induire de problèmes importants.

Les juges et tribunaux compétents dans le cadre de la procédure de répartition ne sont pas désignés avec une précision suffisante dans les dispositions en vigueur du Code judiciaire. Dans les articles 1658, 1660, 1664, 1666, 1667, 1673 et 1675 C. jud., il est actuellement question du “juge”, ou alors du “juge des saisies”, ou encore du “tribunal”. Il n’est pas indiqué clairement quel juge ou tribunal le législateur vise. On peut déduire du rapport du Commissaire royal Van Reepinghen que le juge des saisies répond de tous les aspects de la répartition, mais sur proposition du liquidateur. Le juge des saisies accepte ou rejette les créances, en estime le montant et détermine leur rang.

Cette interprétation semble toutefois contraire à l’article 574, 7°, C. jud., qui confère au tribunal de l’entreprise la compétence de prendre connaissance “des demandes en matières maritime et fluviale *et notamment de l’examen des créances à l’occasion d’une répartition des derniers provenant de l’adjudication d’un bâtiment saisi”* (mise en évidence ajoutée). La jurisprudence à Anvers est établie de telle sorte que, pour l’ordonnance de nomination du liquidateur, la procédure est renvoyée au tribunal de l’entreprise, où la procédure de répartition est poursuivie. Il ressort de renseignements que Storme a obtenus pour une contribution de 1985 que le juge des saisies gantois ne renvoyait pas au tribunal de l’entreprise. Depuis lors, il s’avère toutefois que le juge des saisies gantois, pour la désignation d’un liquidateur pour l’examen des créances et la répartition du prix adjugé, renvoie également au tribunal de l’entreprise. Probablement peut-on partir du principe que cette jurisprudence est universellement suivie. Il semble par conséquent

passend om ook op wetgevend vlak duidelijkheid te scheppen en de vigerende interpretatie daarbij een wettelijke basis te verlenen.

In het eerste lid wordt, in overeenstemming met de vigerende interpretatie, verduidelijkt dat in deze fase van de procedure de beslagrechter en de griffie van de beslagrechter optreden.

In het laatste lid worden een aantal bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende het statuut van de vereffenaars van beperkingsfondsen op de hier bedoelde vereffenaars van overeenkomstige toepassing verklaard. Deze maatregel beoogt kwalitatieve garanties in te voeren.

Artikel 2.2.6.51

Kennisgeving aan het Belgisch Scheepsregister

Deze bepaling correspondeert met artikel 1659 Ger.W.

De verwijzing naar artikel 1658 Ger.W. werd vervangen door een verwijzing naar het overeenstemmende artikel in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De terminologie met betrekking tot het scheepsregister en de bewaarder der scheepshypotheken werd aangepast aan het begrippenkader van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Uit de in het eerste lid bedoelde “akte van toewijzing en verkoping” blijkt dat inmiddels is overgegaan tot betaling.

De doorhaling van allerhande inschrijvingen op het schip naar aanleiding van de gedwongen verkoop en de daarop volgende evenredige verdeling en rangregeling is in de huidige wettekst niet op duidelijke wijze geregeld.

In de ontworpen bepaling wordt daarom bijkomend voorgeschreven dat de optredende gerechtsdeurwaarder of notaris, naast een uittreksel uit de akte van toewijzing, een getuigschrift afgeeft dat vaststelt dat hij de door hem verschuldigde bedragen heeft betaald. Op overlegging van dit getuigschrift aan het Belgisch Scheepsregister, gaat dit op grond van artikel 2.2.5.51 van het Belgisch Scheepvaartwetboek ambtshalve over tot de doorhaling van alle tot aan de definitieve toewijzing aangaande het gedwongen verkochte schip bestaande inschrijvingen. Deze regeling tracht rechtszekerheid te brengen en de formaliteiten en procedures om de doorhaling te bekomen tot een minimum te herleiden.

adéquat d’apporter également plus de clarté sur le plan législatif et de conférer une base légale à l’interprétation en vigueur sur ce plan.

L’alinéa 1er explique, conformément à l’interprétation en vigueur que, dans cette phase de la procédure, le juge des saisies et le greffe du juge des saisies interviennent.

Au dernier alinéa, plusieurs dispositions du Code belge de la Navigation concernant le statut des liquidateurs de fonds de limitation sont déclarées applicables en conséquence aux liquidateurs visés ici. Cette mesure vise à introduire des garanties qualitatives.

Article 2.2.6.51

Notification au Registre naval belge

Cette disposition correspond à l’article 1659 C. jud.

La référence à l’article 1658 C. jud. a été remplacée par une référence à l’article correspondant dans le Code belge de la Navigation.

La terminologie concernant le registre naval et le conservateur des hypothèques maritimes a été adaptée au cadre conceptuel du Code belge de la Navigation.

Il ressort de l’“acte d’adjudication et de vente” visé à l’alinéa 1er qu’il a entre-temps été procédé au paiement.

La radiation de toutes sortes d’inscriptions sur le navire à l’occasion de la vente forcée et de la répartition proportionnelle ainsi que de l’ordre n’est pas réglée clairement dans le texte de loi actuel.

Dans la disposition en projet, il est par conséquent prescrit à titre complémentaire que l’huissier de justice ou le notaire intervenant, outre un extrait de l’acte d’adjudication, délivre également un certificat attestant qu’il a payé les montants dus par lui. Moyennant production de ce certificat au Registre naval belge, celui-ci procède d’office, en vertu de l’article 2.2.5.51 du Code belge de la Navigation, à la radiation de toutes les inscriptions existantes jusqu’à l’adjudication définitive relative au navire vendu en vente forcée. Cette réglementation tente d’apporter la sécurité juridique et de réduire au minimum les formalités et procédures pour obtenir la radiation.

Artikel 2.2.6.52

Bekendmaking

Deze bepaling correspondeert met artikel 1660 Ger.W.

In verband met. artikel 1660, eerste lid Ger.W. betreffende het bericht dat de vereffenaar aan de schuldeisers zendt om hen te laten weten dat hij benoemd is en dat zij aangifte van hun schuldvordering moeten doen, rijst inzake de omschrijving van de categorieën schuldeisers een gelijkaardig probleem als hierboven werd besproken met betrekking tot. artikel 1555, eerste lid Ger.W.. Luidens artikel 1660, eerste lid dient de vereffenaar een bericht te zenden aan "de ingeschreven schuldeisers die verzet hebben gedaan en aan degene die zich aan de benoemde openbare of ministeriële ambtenaar kenbaar hebben gemaakt".

De ontworpen wettekst verduidelijkt dat de volgende categorieën het bericht van de vereffenaar ontvangen: de hypothecaire en beslagleggende schuldeisers ("ingeschreven schuldeisers"), de schuldeisers die geen beslag hebben laten leggen, maar die verzet hebben gedaan tegen de afgifte van de verkoopprijs ("verzetdoende schuldeisers") en degenen die zich aan de notaris of gerechtsdeurwaarder kenbaar hebben gemaakt.

De in het laatste lid opgenomen bekendmakingsregeling is afgestemd op gelijkaardige bepalingen elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.2.6.53

Aangifte van schuldvorderingen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1661 Ger.W. De termijn is teruggebracht van drie maanden tot een maand. In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt verduidelijkt dat de aangifte dient te worden gedaan aan de griffie van de ondernemingsrechtbank. Het tweede lid is gepreciseerd op advies van de gerechtsdeurwaarderspraktijk.

Artikel 2.2.6.54

Stuiting van de verjaring

Deze bepaling correspondeert met artikel 1662 Ger.W.

De bepaling omtrent het ophouden van de "verjaring" *van het voorrecht* werd weggelaten aangezien

Article 2.2.6.52

Publication

Cette disposition correspond à l'article 1660 C. jud.

Concernant l'article 1660, alinéa 1er, C. jud. relatif à l'avis que le liquidateur transmet aux créanciers pour leur faire savoir qu'il est nommé et qu'ils doivent faire une déclaration de leur créance, la description des catégories de créanciers pose un problème similaire à celui évoqué ci-dessus à propos de l'article 1555, alinéa 1er, C. jud. En vertu de la version en néerlandais de l'article 1660, alinéa 1er, le liquidateur doit transmettre un avis à "de ingeschreven schuldeisers die verzet hebben gedaan en aan degene die zich aan de benoemde openbare of ministeriële ambtenaar kenbaar hebben gemaakt".

Le texte de loi en projet explique que les catégories suivantes reçoivent l'avis du liquidateur: les créanciers hypothécaires et saisissants ("créanciers inscrits"); les créanciers qui n'ont pas pratiqué de saisie, mais qui ont fait opposition à la remise du prix de vente ("créanciers opposants"); et ceux qui se sont fait connaître au notaire ou à l'huissier de justice.

Le régime de la publication repris au dernier alinéa est calqué sur des dispositions similaires ailleurs dans le Code belge de la Navigation.

Article 2.2.6.53

Déclaration de créances

Cette disposition correspond à l'article 1661 C. jud. Le délai est ramené de trois mois à un mois. Conformément à l'interprétation en vigueur, il est expliqué que la déclaration doit être faite au greffe du tribunal de l'entreprise. L'alinéa 2 est précisé sur l'avis de la pratique des huissiers de justice.

Article 2.2.6.54

Interruption de la prescription

Cette disposition correspond à l'article 1662 C. jud.

La disposition relative à l'interruption de la "prescription" *du privilège* a été abrogée étant donné que

artikel 2.2.5.18 *j°* artikel 2.2.5.20, § 2, van het Belgisch Scheepvaartwetboek met betrekking tot het verval van de scheepsvoorrechten een sluitende regeling bevatten.

Artikel 2.2.6.55

Lijst van de schuldvorderingen en advies

Deze bepaling correspondeert met artikel 1663 Ger.W. De termijn werd opgetrokken tot een maand.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt verduidelijkt dat de lijst en het advies worden neergelegd ter griffie van de ondernemingsrechtbank.

In de rechtsleer werd erop gewezen dat de wetgever in artikel 1663, tweede lid Ger.W., waar hij bepaalt dat de vereffenaar zijn advies dient te verlenen over de gegrondheid van de schuldvorderingen en voorrechten en een ontwerp van verdeling of van rangregeling bijvoegt, blijkbaar de hypotheken is vergeten. In het ontwerp van verdeling of van rangregeling zal de vereffenaar noodzakelijkerwijze met de hypotheken rekening moeten houden. Zijn gemotiveerd advies dient dan ook de rechtsgeldigheid en de omvang van de hypotheekvorderingen te omvatten.

Daarom wordt in het tweede lid verduidelijkt dat het gemotiveerd advies van de vereffenaar in het algemeen de scheepszekerheidsrechten dient te omvatten.

Artikel 2.2.6.56

Berechting van geschillen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1664 Ger.W.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt verduidelijkt dat de berechting van de geschillen geschiedt door de ondernemingsrechtbank.

Artikel 2.2.6.57

Conclusies

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1665 Ger.W.

l'article 2.2.5.18 *j°* article 2.2.5.20, § 2 du Code belge de la Navigation relatif à la déchéance des privilèges sur navires contient une réglementation concluante.

Article 2.2.6.55

Liste des créances et avis

Cette disposition correspond à l'article 1663 C. jud. Le délai a été augmenté à un mois.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est expliqué que la liste et l'avis sont déposés au greffe du tribunal de l'entreprise.

La doctrine signale que le législateur a apparemment oublié les hypothèques à l'article 1663, alinéa 2, C. jud., dans lequel il stipule que le liquidateur doit rendre son avis au sujet du fondement des créances et des privilèges et un projet de répartition ou d'ordre. Dans le projet de répartition ou d'ordre, le liquidateur devra nécessairement tenir compte des hypothèques. Son avis motivé doit par conséquent comprendre également la validité et l'ampleur des créances hypothécaires.

C'est pourquoi l'alinéa 2 explique que l'avis motivé du liquidateur doit en général comprendre les sûretés sur navires.

Article 2.2.6.56

Règlement des litiges

Cette disposition correspond à l'article 1664 C. jud.

Il est expliqué, conformément à l'interprétation en vigueur, que le règlement des litiges est confié au tribunal de l'entreprise.

Article 2.2.6.57

Conclusions

Cette disposition reprend littéralement l'article 1665 C. jud.

Artikel 2.2.6.58

Hangende gedingen

Deze bepaling correspondeert met artikel 1666 Ger.W.

In artikel 1666, eerste lid Ger.W. heeft de wetgever een klaarblijkelijk aan een drukfout te wijten vergissing begaan. De bepaling betreft het geval waarin een schuldvordering vóór de aangifte ervan reeds het voorwerp was van een aanhangig geding. Er wordt bepaald dat de vordering naar de rechtbank bij welke het onderzoek van de schuldvordering aanhangig is, wordt verwezen "volgens de regels bepaald in de artikelen 1661 tot 1663". De algemene verwijzingsregels zijn echter opgenomen in de artikelen 661 tot 663 Ger.W. Allicht beoogde de wetgever die bepalingen van toepassing te verklaren. De nieuwe regeling corrigeert deze vergissing.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt in de ontworpen bepaling andermaal verduidelijkt dat het onderzoek en de berechting van de geschillen over de aangegeven schuldvorderingen geschiedt door de ondernemingsrechtbank.

Article 2.2.6.58

Instances pendantes

Cette disposition correspond à l'article 1666 C. jud.

À l'article 1666, alinéa 1er, C. jud., le législateur a commis une erreur manifestement imputable à une coquille d'impression. La disposition concerne le cas dans lequel une créance faisait déjà l'objet d'une instance pendante avant sa déclaration. Il est stipulé que cette demande est renvoyée au tribunal saisi de l'examen des créances, "selon les règles énoncées aux articles 1661 à 1663". Or, les règles générales en matière de renvoi figurent dans les articles 661 à 663 C. jud. Le législateur visait vraisemblablement à déclarer ces dispositions applicables. La nouvelle réglementation corrige cette erreur.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est une nouvelle fois expliqué dans la disposition en projet que l'examen et le règlement des contestations à propos des créances déclarées sont assurés par le tribunal de l'entreprise.

Artikel 2.2.6.59

Vonnis

De ontworpen bepaling correspondeert met artikel 1667 Ger.W.

In overeenstemming met de vigerende interpretatie wordt in de ontworpen bepalingen andermaal verduidelijkt dat de berechting van de geschillen geschiedt door de ondernemingsrechtbank.

Article 2.2.6.59

Jugement

La disposition en projet correspond à l'article 1667 C. jud.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est encore expliqué dans les dispositions en projet que le règlement des contestations est assuré par le tribunal de l'entreprise.

Artikel 2.2.6.60

Interesten

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1668 Ger.W.

Met de "toewijzing" wordt in deze bepaling de definitieve verkoop van het schip bedoeld.

Article 2.2.6.60

Intérêts

Cette disposition reprend littéralement l'article 1668 C. jud.

Dans cette disposition, l'on entend par "adjudication" la vente définitive du navire.

Artikel 2.2.6.61

Kennisgeving van het vonnis

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1669 Ger.W.

Artikel 2.2.6.62

Afzonderlijke berechting van schuldvorderingen

Deze bepaling is de vrijwel letterlijke overname van artikel 1670 Ger.W.

Artikel 2.2.6.63

Aanwending van de prijs

Deze bepaling correspondeert met artikel 1671 Ger.W.

Het tweede lid is aangepast aan de door de wet van 31 januari 2009 betreffende de continuïteit van de ondernemingen ingevoerde procedures tot gerechtelijke reorganisatie. De prioritaire aanwending van de prijs van de gedwongen verkoop tot betaling van de in de procedure van evenredige verdeling en rangregeling betrokken schuldvorderingen, dient niet enkel tegen het faillissement van de schuldenaar te kunnen worden ingeroepen, maar ook tegen de in de recente wet vervatte procedures van het gerechtelijke reorganisatieplan en de overdracht onder gerechtelijk gezag.

Artikel 2.2.6.64

Hoger beroep

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1672 Ger.W.

Artikel 2.2.6.65

Borderellen van toewijzing

Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 1673 Ger.W.

Article 2.2.6.61

Notification du jugement

Cette disposition reprend littéralement l'article 1669 C. jud.

Article 2.2.6.62

Règlement séparé des créances

Cette disposition reprend presque littéralement l'article 1670 C. jud.

Article 2.2.6.63

Affectation du prix

Cette disposition correspond à l'article 1671 C. jud.

L'alinéa 2 a été adapté aux procédures de réorganisation judiciaire instaurées par la loi du 31 janvier 2009 relative à la continuité des entreprises. L'affectation prioritaire du prix de la vente forcée au paiement des créances impliquées dans la procédure de répartition proportionnelle et d'ordre ne doit pas seulement pouvoir être invoquée contre la faillite du débiteur, mais aussi contre les procédures, instaurées par la loi récente, du plan de réorganisation judiciaire et du transfert sous autorité de justice.

Article 2.2.6.64

Appel

Cette disposition reprend littéralement l'article 1672 C. jud.

Article 2.2.6.65

Bordereaux de collocation

Cette disposition reprend littéralement l'article 1673 C. jud.

Artikel 2.2.6.66

Kwijting

Deze bepaling correspondeert met artikel 1674 Ger.W.

De doorhaling van allerhande inschrijvingen op het schip naar aanleiding van de gedwongen verkoop en de daarop volgende evenredige verdeling en rangregeling is in de vigerende wetgeving niet op duidelijke wijze geregeld.

Artikel 1674 Ger.W. bepaalt dat de hypothecaire schuldeisers na de toewijzing van de in de verdeling en rangregeling vastgestelde bedragen instemmen met de doorhaling van hun hypothecaire inschrijving.

Teneinde – vooral in het belang van de koper – een rechtszekere regeling te creëren met een minimum aan formaliteiten en procedures, lijkt het wenselijk om in de nieuwe wettekst te bepalen dat de storting van de door de koper verschuldigde bedragen wordt gemeld aan het Belgische Scheepsregister, waarna deze overgaat tot de doorhaling van alle tot aan de definitieve toewijzing bestaande inschrijvingen aangaande het gedwongen verkochte schip.

De enkele overhandiging aan de Scheepshypotheekbewaarder van het uittreksel uit de akte van toewijzing lijkt niet te volstaan om er de ambtshalve doorhaling van alle inschrijvingen aan te verbinden. Het uittreksel uit de akte van toewijzing lijkt, onder de huidige wetgeving, immers niet noodzakelijk de vaststelling te bevatten dat de koper de door hem verschuldigde bedragen daadwerkelijk heeft betaald. Pas wanneer de bevrijdende betaling is verricht, lijken alle inschrijvingen op het schip te mogen worden doorgehaald.

Nu de ontworpen regeling een systeem van ambtshalve doorhaling van de inschrijvingen na bevrijdende betaling door de koper invoert (artikel 2.2.6.51 *j*° en artikel 2.2.5.51), kan de bepaling in artikel 1674 Ger.W. dat de hypothecaire schuldeisers na de toewijzing van de in de verdeling en rangregeling vastgestelde bedragen met de doorhaling van hun hypothecaire inschrijving instemmen, wegvallen. Hun inschrijving zou dan immers reeds voordien zijn doorgehaald.

Artikel 2.2.6.67

Kosten en erelonen van de vereffenaar

Deze bepaling correspondeert met artikel 1675 Ger.W.

Article 2.2.6.66

Quittance

Cette disposition correspond à l'article 1674 C. jud.

La radiation de toutes sortes d'inscriptions sur le navire à l'occasion de la vente forcée et de la répartition proportionnelle et de l'ordre consécutifs n'est pas réglée clairement dans la législation en vigueur.

L'article 1674 C. jud. stipule que les créanciers hypothécaires consentent à la radiation de leur inscription hypothécaire après l'adjudication des sommes fixées dans la répartition et l'ordre.

Afin de créer – surtout dans l'intérêt de l'acheteur – un régime juridiquement sûr avec un minimum de formalités et de procédures, il semble souhaitable de stipuler dans le nouveau texte de loi que le versement des montants dus par l'acheteur est signalé au Registre naval belge, après quoi celui-ci procède à la radiation de toutes les inscriptions, existant jusqu'à l'adjudication définitive, concernant le navire vendu en vente forcée.

La seule remise au Conservateur des hypothèques maritimes de l'extrait de l'acte de collocation ne semble pas suffire pour y associer la radiation d'office de toutes les inscriptions. L'extrait de l'acte d'adjudication ne semble en effet pas, en vertu de la législation actuelle, impliquer nécessairement la constatation que l'acheteur a effectivement payé les montants dont il est redevable. Ce n'est que lorsque le paiement libératoire a été effectué que toutes les inscriptions sur le navire semblent pouvoir être radiées.

À présent que la réglementation en projet instaure un système de radiation d'office des inscriptions après paiement libératoire par l'acheteur (article 2.2.6.51 *j*° et article 2.2.5.51), la disposition de l'article 1674 C. jud. mentionnant qu'après l'adjudication des sommes fixées dans la répartition et l'ordre, les créanciers hypothécaires consentent à la radiation de leur inscription hypothécaire, peut être abrogée. En effet, leur inscription devrait déjà avoir été radiée précédemment.

Article 2.2.6.67

Frais et honoraires du liquidateur

Cette disposition correspond à l'article 1675 C. jud.

Aangezien de gelden niet langer noodzakelijk bij de Deposito- en Consignatiekas worden geplaatst, werd de verwijzing naar “de ambtenaar van de Deposito- en Consignatiekas” uit het laatste lid van artikel 1675 Ger.W. in de ontworpen bepaling weggelaten.

HOOFDSTUK 7

Overheidsschepen

Afdeling 1

Belgische overheidsschepen

Artikel 2.2.7.1

Belgische overheidsschepen en hun ladingen

Dit artikel verwoordt de algemene doelstelling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een geïntegreerde regeling op te nemen die geldt voor alle schepen en hun ladingen, ook indien zij aan publieke rechtspersonen toebehoren. Strikt genomen is deze bepaling overbodig, daar de ruime omschrijvingen van de begrippen “schip”, “zeeschip” en “binnenschip” in artikel 1.1.1.3 sowieso reeds tot de toepasselijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek op overheidsschepen leiden. De bepaling wordt dus enkel duidelijkheidshalve opgenomen.

Terwijl de Zeewet in principe alleen geldt voor met winstoogmerk ingezette schepen, wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek voor een omgekeerde aanpak gekozen: het nieuwe wetboek dient principieel op alle soorten vaartuigen van toepassing te zijn, maar waar nodig worden daarop, in het wetboek of een uitvoeringsbesluit, uitzonderingen bepaald. Deze omkering van het uitgangspunt bevestigt de eenheid van het scheepvaartrecht, maakt de wetgeving beter kenbaar en begrijpelijker en levert directe voordelen op voor de eigenaars en de beheerders van niet-commerciële vaartuigen, die nu kunnen terugvallen op een duidelijk en samenhangend wettelijk statuut. Ook voor de medecontractanten en derde schadelijders levert dit voordelen op.

Paragraaf 2 beoogt duidelijk te maken dat de Belgische internrechtelijke assimilatie van Belgische overheidsschepen met private schepen geen afbreuk doet aan de immuniteit van jurisdictie en executie die met betrekking tot Belgische overheidsschepen (in de regel, overeenkomstig het internationaal recht,

Étant donné que les fonds ne sont plus nécessairement placés auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, la référence à l’“agent de la Caisse des Dépôts et Consignations” du dernier alinéa de l’article 1675 C. jud. est abrogée dans la disposition en projet.

CHAPITRE 7

Navires publics

Section 1re

Navires publics belges

Article 2.2.7.1

Navires publics belges et leurs cargaisons

Cet article formule l’objectif général de prévoir dans le Code belge de la Navigation un régime intégré applicable à tous les navires et leurs cargaisons, même s’ils appartiennent à une personne morale de droit public. Strictement parlant, cette disposition est superflue puisque les descriptions larges des notions de “navire”, de “navire de mer” et de “bateau de navigation intérieure” à l’article 1er.1.1.3 entraînent déjà l’applicabilité du Code belge de la Navigation aux navires publics. La disposition est donc uniquement reprise par souci de clarté.

Alors que la Loi Maritime actuelle s’applique en principe exclusivement aux navires affectés à un but lucratif, on opte pour l’approche inverse dans le Code belge de la Navigation: le nouveau code doit en principe être applicable à tous les types de bâtiments, à quelques exceptions près, qui devront au besoin être prévues dans le code ou dans un arrêté d’exécution. Le fait de partir d’un tout autre point de départ permet de garantir l’unité du droit de la navigation, de rendre la loi plus compréhensible et accessible, et d’offrir des avantages directs aux propriétaires et gérants de bâtiments non commerciaux, qui peuvent désormais se fier à un statut légal clair et cohérent. Les cocontractants et tiers préjudiciés en tireront également profit.

Le paragraphe 2 tend à montrer clairement que l’assimilation en droit interne belge des navires publics belges à des navires privés ne porte pas atteinte à l’immunité de juridiction et d’exécution que l’on peut invoquer devant des juridictions étrangères pour des navires publics belges et leurs cargaisons (en règle

"gezagsschepen") en ladingen, overeenkomstig het internationaal recht, kan worden ingeroepen voor vreemde rechtbanken.

Artikel 2.2.7.2

Beslag op Belgische overheidsschepen

Belgische overheidsschepen (met hun scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren) zijn in principe integraal aan de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen, en zijn in principe dan ook beslagbaar.

De ontworpen paragraaf 1 maakt hierop evenwel een uitzondering voor Belgische gezagsschepen. Dit begrip wordt gedefinieerd in artikel 1.1.1.3, § 1, 18°.

Artikel 1412*bis* Ger.W. wordt buiten toepassing verklaard.

De in artikel 1412*bis* Ger.W. opgenomen criteria zijn erg vaag en niet toegesneden op de realiteit van het scheepvaartbedrijf, en de bepaling staat op gespannen voet staat met de specifieke, nu geldende wetgeving met betrekking tot de beslagbaarheid van overheidsschepen.

Een bijkomende reden om met betrekking tot. overheidsschepen af te stappen van het systeem van artikel 1412*bis* Ger.W., is dat de praktijk heeft uitgewezen dat besturen nauwelijks gebruik maken van de door dat artikel geboden mogelijkheid om zelf een lijst met voor beslag vatbare goederen op te stellen.

Afdeling 2

Vreemde overheidsschepen

Artikel 2.2.7.3

Internationale en materiële toepassing

Paragraaf 1 sluit aan bij artikel 6 van het Staatsschepenverdrag 1926. Conform deze verdragsbepaling worden de corresponderende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek toegepast ingeval het vreemde overheidsschip niet behoort tot een Staat die bij het Staatsschepenverdrag 1926 of het Staatsschepenprotocol 1934 partij is, of ingeval de eiser of de verweerder geen onderdaan van een dergelijke Staat is. De Wet van 28 november 1928 "ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkluidend met deze van het

générale, des "navires de souveraineté", conformément au droit international).

Article 2.2.7.2

Saisie sur des navires publics belges

Les navires publics belges (avec leurs éléments et accessoires) sont en principe soumis intégralement aux dispositions du Code belge de la Navigation et sont par conséquent saisissables en principe.

Le paragraphe 1er en projet prévoit toutefois une exception pour les navires de souveraineté belges. Cette notion est définie à l'article 1er.1.1.3, § 1er, 18°.

L'article 1412 *bis* C. jud. est déclaré inapplicable.

Les critères repris à l'article 1412 bis sont très vagues et ne correspondent pas à la réalité du secteur de la navigation, et la disposition va à l'encontre de la législation spécifique, actuellement en vigueur, relative à la saisissabilité des navires publics.

Une raison supplémentaire de renoncer au système de l'article 1412 *bis* C. jud. pour les navires publics est que la pratique a montré que les administrations font à peine usage de la possibilité offerte par cet article de dresser elles-mêmes une liste des biens saisissables.

Section 2

Navires publics étrangers

Article 2.2.7.3

Application internationale et matérielle

Le paragraphe 1er correspond à l'article 6 de la Convention relative aux navires d'État 1926. Conformément à cette disposition conventionnelle, les dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation sont appliquées si le navire public étranger n'appartient pas à un État partie à la Convention sur les navires d'État 1926 ou au Protocole sur les navires d'État 1934, ou dans le cas où le demandeur ou le défendeur n'est pas un ressortissant d'un tel État. La Loi du 28 novembre 1928 "ayant pour objet l'introduction dans la législation belge des dispositions conformes à

internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, getekend te Brussel op 10 april 1926" wordt ingevolge de invoering van de regeling van hoofdstuk 1 van deze titel alleszins overbodig en wordt opgeheven.

Door paragraaf 2 wordt het op het Staatsschepenverdrag 1926 gestoelde nationale regime uitgebreid tot binnenschepen. Dit stroomlijnt het regime van zee- en binnenschepen. Weliswaar dient opgemerkt dat de immuniteit van vreemde binnenschepen eerder zelden ter rechterlijke beoordeling staat.

In paragraaf 3 wordt uitdrukkelijk aangegeven dat de regeling voor vreemde overheidsschepen van buitenlandse overheden opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek geen afbreuk doet aan de rechten en verplichtingen die voor of ten aanzien van bepaalde staten zouden voortvloeien uit bijzondere verdragsregelingen.

Hierbij wordt niet alleen gedacht aan de specifieke verdragen betreffende immuniteiten, zoals het VN Zeerechtverdrag, de Scheepvaartovereenkomst van 17 november 1972 tussen de BLEU en de USSR, de Europese Overeenkomst van 16 mei 1972 inzake de immuniteit van Staten en het VN Verdrag van 2 december 2004 inzake immuniteiten van Staten en hun eigendom (indien dit in werking zou treden), maar ook, waar relevant, aan verdragen betreffende specifieke zeerechtelijke aangelegenheden en de binnenvaartverdragen.

Artikel 2.2.7.4

Andere regelgeving

Deze bepaling bevestigt de rechtstreekse werking van het Staatsschepenverdrag 1926 en het Staatsschepenprotocol 1934.

Artikel 2.2.7.5

Vreemde overheidsschepen en hun ladingen

Dit artikel is gebaseerd op de artikelen 1 en 2 van het Staatsschepenverdrag 1926. Het artikel voorziet in de principiële gelijkstelling van buitenlandse overheidsschepen (inclusief hun lading) en aan buitenlandse overheden toebehorende ladingen met particuliere schepen en ladingen.

celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926" devient en tout cas superflue à la suite de l'introduction du régime du chapitre 1er de ce titre et est abrogée.

Le paragraphe 2 étend le régime national basé sur la Convention relative aux navires d'État de 1926 aux bateaux de navigation intérieure. Ceci harmonise le régime des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Certes, il convient de noter que l'immunité des bateaux de navigation intérieure étrangers est rarement soumise à l'appréciation du juge.

Le paragraphe 3 indique expressément que les régimes instaurés pour les navires publics d'autorités étrangères repris dans le Code belge de la Navigation ne portent pas atteinte aux droits et obligations qui découleraient de régimes conventionnels particuliers pour certains États ou à l'égard de ceux-ci.

Nous pensons en l'occurrence non seulement aux conventions spécifiques relatives aux immunités, telles que la Convention des NU sur le droit de la mer, l'Accord maritime du 17 novembre 1972 entre l'UEBL et l'URSS, la Convention européenne du 16 mai 1972 sur l'immunité des États et la Convention des Nations Unies du 2 décembre 2004 sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens (au cas où celle-ci entrerait en vigueur), mais aussi, là où il y a lieu, à des conventions qui ont trait à des questions spécifiquement maritimes ainsi qu'à des conventions relatives à la navigation intérieure.

Article 2.2.7.4

Autre réglementation

Cette disposition confirme le fonctionnement direct de la Convention relative aux navires d'État 1926 et du Protocole de 1934 sur les navires d'État.

Article 2.2.7.5

Navires publics étrangers et leurs cargaisons

Cet article se base sur les articles 1er et 2 de la Convention relative aux navires d'État de 1926. L'article prévoit l'assimilation de principe des navires publics étrangers (y compris leur cargaison) et des cargaisons appartenant à des pouvoirs publics étrangers avec des navires et cargaisons privés.

De regeling wordt uitgebreid tot aan buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersonen toebehorende of door hen geëxploiteerde binnenschepen.

Omtrent de betekenis van het begrip "vreemd overheidsschip" wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 1.1.1.3, § 1, 19°, hierboven. *Mutatis mutandis* geldt hetzelfde in verband met de hier bedoelde ladingen.

Paragraaf 3 werd overgenomen uit artikel 3, § 3, tweede lid van Staatsschepenverdrag 1926. Deze herschikking beoogt het regime te verduidelijken.

Artikel 2.2.7.6

Vreemde gezagsschepen
en hun ladingen

De in deze bepaling ontworpen uitzondering op de assimilatie van overheidsschepen met particuliere schepen voor vreemde gezagsschepen, zijnde oorlogsschepen, staatsjachten, toezichtsschepen, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingsschepen en alle andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd of bevracht worden door een vreemde Staat of een openbare instelling waarvoor de vreemde Staat volkenrechtelijk aansprakelijk is en die ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslagneming, het ophouden of het terughouden uitsluitend worden gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden, werd overgenomen uit artikel 3, § 1, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926.

Het artikel verplicht de vreemde Staat niet om zich voor een Belgische rechtbank op zijn immuniteit te beroepen. Indien hij daarvan afziet, is de rechter bevoegd om van de vordering kennis te nemen.

De bepaling formuleert een uitzondering op de principiële gelijkschakeling van overheidsladingen en particuliere ladingen neergelegd in artikel 2.2.7.5. Deze paragraaf verhindert niet dat inzake bepaalde materies de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, zoals ze desgevallend werden overgenomen uit internationale verdragen, rechtstreeks op deze ladingen toepasselijk zijn. Hierbij kan inzonderheid worden gedacht aan de in het wetboek uit de Regels van Den Haag en Visby overgenomen bepalingen, die gelden ten aanzien van alle soorten ladingen.

Le régime est étendu aux bateaux de navigation intérieure appartenant à des personnes morales de droit public étrangères ou exploités par elles.

En ce qui concerne la signification de la notion "navire public étranger", nous renvoyons au commentaire de l'article 1er.1.1.3, § 1er, 19°, ci-dessus. Ceci vaut *mutatis mutandis* aussi en ce qui concerne les cargaisons visées ici.

Le paragraphe 3 a été repris de l'article 3, § 3, alinéa 2, de la Convention relative aux navires d'État1926. Cette refonte tend à préciser le régime.

Article 2.2.7.6

Navires de souveraineté étrangers
et leurs cargaisons

L'exception en projet dans cette disposition au principe d'assimilation des navires publics à des navires privés en ce qui concerne les navires de souveraineté étrangers, c'est-à-dire les navires de guerre, yachts d'État, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres navires appartenants, exploités ou affrétés par un État étranger ou une institution publique pour laquelle l'État étranger est responsable en vertu du droit international, et qui, lors de la naissance de la créance, de la saisie, de l'arrêt ou de la détention, sont affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial, a été reprise de l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d'État 1926.

L'article n'oblige pas l'État étranger à invoquer son immunité devant un tribunal belge. S'il y renonce, le juge est compétent pour prendre connaissance de l'action.

La disposition formule une exception au principe d'assimilation des cargaisons publiques et privées énoncé à l'article 2.2.7.5. Ce paragraphe n'empêche pas que, pour certaines matières, les dispositions du Code belge de la Navigation, telles qu'elles ont été reprises éventuellement des conventions internationales, soient immédiatement applicables à ces cargaisons. Nous pensons ici aux dispositions des Règles de La Haye et Visby reprises dans le code, qui sont applicables à toutes sortes de cargaisons.

Artikel 2.2.7.7

Verweermiddelen

Dit artikel werd quasi letterlijk overgenomen uit artikel 4, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926 en behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 2.2.7.8

Beslag op vreemde overheidsschepen
en vreemde overheidsladingen

Paragraaf 1 berust op artikel 3, § 1, eerste lid en 3, § 2, van het Staatsschepenverdrag 1926.

Het tweede lid van artikel 3, § 1, van het Staatsschepenverdrag 1926 werd niet in de wetsbepaling overgenomen. Dit ware niet zinvol nu dat lid de rechtsgang voor vreemde rechtbanken betreft.

Paragraaf 2 berust op artikel 3, § 3, eerste lid van het Staatsschepenverdrag 1926.

Paragraaf 3 is een vereenvoudigde maar meer heldere herformulering van artikel 5 van het Staatsschepenverdrag 1926. Dat de vreemde Staat niet kan worden verplicht nader bewijsmateriaal voor te leggen, wordt bevestigd in artikel 6 van het Staatsschepenprotocol 1934, dat is overgenomen in het laatste lid van het ontworpen artikel. De gunstige bewijsregel geldt voor alle Staten, ongeacht of zij partij bij het Staatsschepenverdrag 1926 zijn.

In artikel 5 van het Staatsschepenverdrag 1926 is enkel in de mogelijkheid voor de buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon voorzien om zijn verklaring omtrent de aard van het schip of de lading via de Belgische Regering aan de beslagrechter over te maken. In artikel 3 van het Staatsschepenprotocol 1934 wordt evenwel vermeld dat niets de betrokken regeringen belet “om zelf overeenkomstig de door de nationale wet voorgeschreven procedure voor het gerecht te verschijnen, waarbij het geschil is aanhangig gemaakt, en er de [...] bedoelde verklaring over te leggen”. Daarom worden in het tweede lid beide mogelijkheden vermeld.

Article 2.2.7.7

Moyens de défense

Cet article a été repris quasi textuellement de l’article 4, alinéa 1er, de la Convention relative aux navires d’État de 1926 et ne doit pas être commenté davantage.

Article 2.2.7.8

Saisie sur des navires publics étrangers
et cargaisons appartenant aux États étrangers

Le paragraphe 1er repose sur l’article 3, § 1er, alinéas 1er et 3, § 2, de la Convention de 1926 sur les navires d’État.

L’alinéa 2 de l’article 3, § 1er, de la Convention de 1926 sur les navires d’État n’a pas été repris dans la disposition légale. Ce n’était pas utile étant donné que cet alinéa concernait la procédure devant des tribunaux étrangers.

Le paragraphe 2 repose sur l’article 3, § 3, alinéa 1er, de la Convention de 1926 sur les navires d’État.

Le paragraphe 3 est une reformulation simplifiée mais plus claire de l’article 5 de la Convention de 1926 sur les navires d’État. Le fait que l’État étranger ne puisse être tenu de produire un matériel probant plus précis est confirmé à l’article 6 du Protocole de 1934 sur les navires d’État, repris au dernier alinéa de l’article en projet. Le régime de preuve avantageux s’applique à tous les États, qu’ils soient ou non partie à la Convention de 1926 sur les navires d’État.

L’article 5 de la Convention de 1926 sur les navires d’État prévoit uniquement la possibilité pour la personne morale étrangère de droit public de transmettre son attestation relative à la nature du navire ou de la cargaison par l’intermédiaire du Gouvernement belge au juge des saisies. L’article 3 du Protocole de 1934 sur les navires d’État mentionne toutefois que rien n’empêche les gouvernements concernés “de comparaître eux-mêmes, en se conformant à la procédure prévue par les lois nationales, devant la juridiction saisie du litige et d’y produire l’attestation prévue […]”. Par conséquent, les deux possibilités sont mentionnées à l’alinéa 2.

TITEL 3

REDERS

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Afdeling 1

Scheepsmede-eigendom

Artikel 2.3.1.1

Internationale toepassing

Wat betreft het internationaal privaatrecht kan in verband met scheepsmede-eigendom in wezen worden volstaan met een verwijzing naar de objectieve verwijzingsregel betreffende het zakenrechtelijk statuut van het schip, die vervat ligt in artikel 2.2.4.1. Toepassing van de daar neergelegde regels is verantwoord gelet op de nadruk op de zakenrechtelijke aspecten van de scheepsmede-eigendom en gelet op het gemeenrechtelijke uitgangspunt dat de wet van het zakelijk statuut onder meer het regime van onverdeeldheden bepaalt, alsook de wijze waarop over onverdeeldheden kan worden beschikt (bijvoorbeeld of er unanimiteit van de mede-eigenaars vereist is, dan wel of de meerderheid van de belangen beslist).

Op te merken valt verder dat de Rome I-Verordening niet van toepassing is op de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder (artikel 1.2, g)). Door het hieronder toegelichte artikel 2.3.1.3, § 2, wordt artikel 108 WIPR buiten toepassing verklaard.

Naar analogie met de regeling van de procesrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, wordt in paragraaf 2 geëxpliciteerd dat artikel 2.3.1.9, § 1, laatste lid betreffende de procesrechtelijke vertegenwoordiging door de quiratair scheepsbeheerder geldt als Belgische *lex fori*.

De ontworpen bepaling doet uiteraard geen afbreuk aan het IPR met betrekking tot de contractuele aspecten van de scheepsmede-eigendom, noch aan het IPR met betrekking tot de buitencontractuele aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars en de quiratair scheepsbeheerder tegenover derden.

TITRE 3

ARMATEURS

CHAPITRE 1ER

Dispositions générales

Section 1re

Co-propriété quirataire

Article 2.3.1.1

Application internationale

En ce qui concerne le droit international privé, on peut se contenter en l'espèce, par rapport à la copropriété quirataire, de renvoyer à la règle de conflit objective concernant le statut de droit réel du navire, énoncé à l'article 2.2.4.1. L'application des règles qui y sont énoncées se justifie vu l'accent mis sur les aspects de droit réel de la copropriété quirataire et le point de départ de droit commun selon lequel la loi du statut réel détermine notamment le régime des indivisions, ainsi que la façon dont on peut disposer des indivisions (par exemple, si l'unanimité des copropriétaires est requise, ou si la majorité des intérêts emporte la décision).

À noter que le règlement Rome I n'est pas d'application sur la compétence de représentation de l'armateur-gérant quirataire (article 1er.2, g)). En vertu de l'article 2.3.1.3, § 2 commenté ci-dessous, l'article 108 du Code DIP est déclaré comme non applicable.

Par analogie avec le régime de pouvoir de représentation procédurale du capitaine, il est explicité au paragraphe 2 que l'article 2.3.1.9, § 1er, dernier alinéa concernant la représentation procédurale par l'armateur-gérant quirataire vaut comme *lex fori* belge.

La disposition en projet ne porte naturellement pas préjudice au DIP concernant les aspects contractuels de la copropriété quirataire, ni au DIP concernant la responsabilité extracontractuelle des copropriétaires de navire et de l'armateur-gérant quirataire vis-à-vis de tiers.

Artikel 2.3.1.2

Materiële toepassing

Als uitgangspunt wordt in paragraaf 1 van deze bepaling duidelijk gemaakt dat voorliggend hoofdstuk geldt voor elke soort van scheepsmede-eigendom. Het toepassingsgebied is dus ruim op te vatten, en de in de paragrafen 2 en 3 opgesomde uitzonderingen eerder eng. De vorm, noch de benaming, noch de oorzaak van de scheepsmede-eigendom is van belang. De bedoeling is om een zo uniform en derhalve rechtszeker mogelijk regime tot stand te brengen. De uitzonderingen opgenomen in de paragrafen 2 en 3 zijn in feite niet alle echte uitzonderingen, want de niet-toepasselijkheid op de daar vermelde situaties volgt ten dele reeds uit het feit dat deze niet of slechts in beperkte mate voldoen aan de in artikel 3.1.1.2, 5°, opgenomen definitie van het begrip scheepsmede-eigendom. Toch is het met het oog op een maximale rechtszekerheid nuttig om de niet-toepasselijkheid in de wettekst te expliciteren.

In de meeste andere landen wordt het regime van de scheepsmede-eigendom alleen toegepast op vrijwillige mede-eigendomssituaties, die ontstaat doordat twee of meer personen, bij onderlinge overeenkomst, een staat van onverdeeldheid in het leven roepen, in dit geval bijvoorbeeld door de gezamenlijke aankoop van een schip. Deze visie is te verklaren doordat de scheepsmede-eigendom niet alleen als een zakenrechtelijke rechtstoestand wordt gezien, maar – min of meer – ook als een exploitatiemodel dat door de mede-eigenaars doelbewust wordt gekozen, en meteen *ver*kozen boven de exploitatiemodellen van het (gemeen) vennootschapsrecht. In deze opvatting van scheepsmede-eigendom is de desbetreffende wettelijke regeling niet van toepassing op gevallen van gewone of toevallige mede-eigendom, die niet werd gewenst, maar ondergaan wordt. Het typevoorbeeld is de erfrechtelijke onverdeeldheid. Dergelijke onverdeeldheid is meestal een overgangssituatie met een tijdelijk karakter. De desbetreffende wettelijke beheersprincipes zijn de unanimiteitsregel voor het beheer en het recht voor elke mede-eigenaar om te allen tijde de verdeling te vorderen.

Het valt echter op dat de schaarse Belgische rechtsleer ervan uitgaat dat de summiere bepalingen van de Zeewet over scheepsmede-eigendom wel degelijk op de toevallige mede-eigendom, in het bijzonder de erfrechtelijke onverdeeldheid, van toepassing zijn. Anderzijds oordeelt de scheepvaartrechtelijke rechtsleer dat de regelen inzake scheepsmede-eigendom niet gelden voor het beheer van een schip dat, ongeacht het toepasselijke huwelijksvermogensstelsel, deel uitmaakt van het

Article 2.3.1.2

Application matérielle

Comme point de départ, le paragraphe 1er de cette disposition indique clairement que le chapitre en question s'applique à toutes les sortes de copropriété quirataire. Le champ d'application doit donc être conçu largement et les exceptions énumérées aux paragraphes 2 et 3 plutôt restrictivement. Ni la forme, ni la dénomination, ni la cause de la copropriété quirataire n'ont d'importance. L'intention est de créer un régime aussi uniforme et dès lors aussi sûr juridiquement que possible. Les exceptions reprises aux paragraphes 2 et 3 ne sont en fait pas toutes de vraies exceptions, car l'inapplicabilité aux situations qui y sont mentionnées découle déjà partiellement du fait que celles-ci ne satisfont pas ou ne satisfont que dans une mesure limitée à la définition de la notion de copropriété quirataire reprise à l'article 3.1.1.2, 5°. Il est toutefois utile d'expliciter l'inapplicabilité dans le texte de loi en vue d'une sécurité juridique maximale.

Le régime de la copropriété quirataire est, dans la plupart des autres pays, uniquement appliqué aux situations de copropriété volontaires, résultant du fait que deux personnes ou plus créent de commun accord un état d'indivision, en l'occurrence, par exemple, par l'achat en commun d'un navire. Cette vision s'explique par le fait que la copropriété quirataire n'est pas uniquement considérée comme une situation juridique de droit réel, mais également comme étant – plus ou moins – un modèle d'exploitation choisi délibérément par les copropriétaires et préféré dès lors aux modèles d'exploitation du droit (commun) des sociétés. Dans cette conception de la copropriété quirataire, la réglementation légale concernée n'est pas applicable aux cas de copropriété simple ou occasionnelle n'ayant pas été souhaitée, mais subie. L'exemple type est l'indivision successorale. Pareille indivision est généralement une situation de transition ayant un caractère temporaire. Les principes de gestion légaux qui s'y rapportent sont la règle de l'unanimité pour la gestion et le droit de tout copropriétaire de demander à tout moment le partage.

Force est toutefois de constater que la rare doctrine belge part du principe que les dispositions sommaires de la Loi Maritime sur la copropriété quirataire sont bien applicables à la copropriété occasionnelle, plus précisément à l'indivision successorale. Par ailleurs, la doctrine du droit de la navigation estime que les règles en matière de copropriété quirataire ne s'appliquent pas à la gestion d'un navire qui – quel que soit le régime matrimonial applicable – fait partie du patrimoine commun

gemeenschappelijk vermogen van echtgenoten. Al deze stellingen worden noodgedwongen ingenomen zonder steun in enige wetsbepaling.

De in paragraaf 2 ontworpen oplossing benadrukt vooreerst de keuzevrijheid van de "familiale" mede-eigenaars. Van het in paragraaf 1 gevestigde principe dat de scheepsmede-eigendomsregeling geldt voor alle soorten scheepsmede-eigendom wordt inderdaad afgeweken voor familiale scheepsmede-eigendom, maar de betrokkenen hebben het recht om hun situatie vrijwillig aan de scheepsmede-eigendomsregeling te onderwerpen en ze dus tot een scheepsmede-eigendom om te vormen. Concreet worden de gevallen van erfrechtelijke, huwelijksvermogensrechtelijke en samenwoningsrechtelijke onverdeeldheid slechts dan aan het regime van de scheepsmede-eigendom onderworpen, wanneer de betrokken mede-eigenaars daar uitdrukkelijk voor opteren en dit openbaar maken door inschrijving in het zeeschepen- of binnenschepenregister. Het kan bijvoorbeeld het geval zijn dat erfgenamen het geërfde schip gezamenlijk onder het regime van scheepsmede-eigendom willen blijven exploiteren. Het Franse en het Nederlandse recht besteden eveneens aandacht aan deze mogelijkheid, maar kennen geen uitdrukkelijke wettelijke regeling. Met de ontworpen bepaling wordt getracht rechtszekerheid te creëren. Zij impliceert dat wanneer de mede-eigenaars vrijwillig voor het beheerstelsel van het Belgisch Scheepvaartwetboek opteren, dit stelsel als *lex specialis* voorrang heeft op de regelen van het burgerlijk recht.

In paragraaf 2 wordt ook een regeling getroffen voor situaties van "gezamenlijke" of collectieve eigendom van een schip die zich voordoet in een feitelijke vereniging, waarbij geen individuele quirataire eigenaars en scheepsaandelen zijn geïdentificeerd, maar het schip toebehoort aan het geheel der deelgenoten. De klassieke principes van de scheepsmede-eigendom (meerderheidsbeslissingen, overdraagbaarheid van scheepsaandelen enzovoort.) kunnen hier bezwaarlijk worden toegepast. Nochtans bestaat er een bepaalde verwantschap, want collectieve eigendom wordt gekenmerkt door de doelgebondenheid van het vermogen. Bovendien zou de toepassing van het scheepsmede-eigendomsrecht een oplossing kunnen bieden voor vaak onduidelijke situaties in de pleziervaart of de sector van het varend erfgoed. Daarom wordt in paragraaf 2, 3°, gesuggereerd dat de gezamenlijke eigenaars hun eigendom "omvormen" tot een scheepsmede-eigendom in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Wanneer zij dit doen, wordt het schip in kwestie voortaan uitsluitend beheerd overeenkomstig de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, die een autonome positie innemen tegenover andere desgevallend toepasselijke rechtsregels. Het ontworpen regime kan echter des époux. Toutes ces thèses sont forcément adoptées sans être soutenues par la moindre disposition légale.

La solution au paragraphe 2 en projet souligne tout d'abord la liberté de choix des copropriétaires "familiaux". Il est en effet dérogé au principe fixé au paragraphe 1er suivant lequel la réglementation de la copropriété quirataire est applicable à toutes les sortes de copropriété quirataire pour la copropriété familiale de navires, les intéressés ayant toutefois le droit de soumettre volontairement leur situation à la réglementation de la copropriété quirataire et de la transformer dès lors en une copropriété quirataire. Concrètement, les cas d'indivision successorale, d'indivision matrimoniale et d'indivision entre cohabitants légaux ne sont soumis au régime de la copropriété quirataire que lorsque les copropriétaires concernés optent expressément pour cette solution et la rendent publique par l'inscription dans le registre des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure. Tel peut, par exemple, être le cas lorsque les héritiers veulent poursuivre ensemble l'exploitation du navire hérité sous le régime de la copropriété quirataire. Le droit français et le droit néerlandais envisagent également cette possibilité, mais ne connaissent pas de réglementation légale explicite. La disposition en projet s'efforce de créer une sécurité juridique. Elle implique que lorsque les copropriétaires optent volontairement pour le système de gestion du Code belge de la Navigation, ce système a, en tant que *lex specialis*, priorité sur les règles du droit civil.

Le paragraphe 2 prévoit également un règlement pour les situations de propriété "commune" ou collective d'un navire, se présentant comme une association de fait dans laquelle aucun propriétaire quirataire individuel et aucun quirat ne sont identifiés, mais où le navire appartient à l'ensemble des participants. Les principes classiques de la copropriété quirataire (décision à la majorité, cessibilité des parts du navire, etc.) sont ici difficilement applicables. Il existe néanmoins une certaine parenté, car la propriété collective est caractérisée par l'objectif commun du patrimoine. De plus, l'application du droit de copropriété quirataire pourrait apporter une solution à des situations souvent confuses dans la navigation de plaisance ou le secteur du patrimoine nautique. C'est pourquoi le paragraphe 2, 3°, suggère que l'ensemble des propriétaires "transforment" leur propriété en une copropriété quirataire au sens du Code belge de la Navigation. Ce faisant, le navire en question est désormais exclusivement régi conformément aux dispositions du Code belge de la Navigation, qui occupent une position autonome par rapport à d'autres dispositions juridiques éventuellement applicables. Le régime en projet ne peut toutefois pas être appliqué vis-à-vis de la propriété commune d'une société de

niet worden toegepast ten aanzien van de gezamenlijke eigendom in een maatschap, omdat de regels betreffende de scheepsmede-eigendom onverenigbaar zijn met het vennootschapsrecht.

Hetzelfde *opt in*-principe geldt, ten aanzien van de mede-eigendom van een schip in aanbouw. Dit is van praktisch belang in geval van een graduele eigendomsoverdracht van werf naar bouwheer, die vordert naarmate delen van de prijs worden voldaan. Tot aan de volledige eigendomsoverdracht bestaat tussen partijen een mede-eigendomssituatie. De contractpartijen wordt hier de mogelijkheid geboden om zich vrijwillig aan het nieuwe wettelijke regime van de scheepsmede-eigendom te onderwerpen. Dat bestaande rechtspraak en rechtsleer bij graduele eigendomsovergang van schepen in aanbouw reeds onder het huidige recht een situatie van scheepsmede-eigendom ontwaart is geen beletsel tegen de invoering in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de eis van een uitdrukkelijke keuze, omdat de bepalingen van het nieuwe wetboek een veel meer uitgewerkt beheerstelsel vastleggen,

In paragraaf 3, 1°, 2° en 3° wordt, om alle misverstand te vermijden, bepaald dat dit hoofdstuk niet geldt voor de rechtsverhouding tussen de mede-eigenaars van scheepsaandelen, voor de gezamenlijke eigendom in hoofde van de deelgenoten in een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid en voor de rechtsverhoudingen tussen de deelgenoten van een rechtspersoon die eigenaar van een (geheel) schip is, en hun verhoudingen tegenover derden.

De in paragraaf 3, 4°, bedoelde wet van 16 juni 2006 op de openbare aanbieding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereglementeerde markt reglementeert onder meer de uitgifte van vastgoedcertificaten. Deze certificaten, welke zijn gedefinieerd als schuldinstrumenten die rechten incorporeren “op de inkomsten, op de opbrengsten en op de realisatiewaarde” van één of meer bij de uitgifte van de certificaten bepaalde goederen, kunnen niet alleen op onroerende goederen betrekking hebben, maar ook op schepen en luchtvaartuigen (artikel 5, § 4). Om verwarring te vermijden wordt hier duidelijk gemaakt dat de desbetreffende rechtsverhoudingen niet door de wetsbepalingen over scheepsmede-eigendom worden beheerst. Het op een schip betrekking hebbend vastgoedcertificaat in de zin van voornoemde wet van 16 juni 2006 incorporeert immers geen mede-eigendomsrecht op het schip als dusdanig.

droit commun, car les règles relatives à la copropriété quirataire sont incompatibles avec le droit des sociétés.

Le même principe *opt in* s’applique vis-à-vis de la copropriété quirataire en construction. Ceci présente un intérêt pratique dans le cas d’une cession graduelle de propriété du chantier au maître d’ouvrage, qui s’effectue au fur et à mesure des paiements partiels du prix. Il existe entre parties une situation de copropriété jusqu’au moment de la cession totale de la propriété. Il est proposé ici d’offrir aux parties la possibilité de se soumettre volontairement au nouveau régime légal de la copropriété quirataire. Le fait que la jurisprudence et la doctrine relatives au transfert graduel de la propriété des navires en construction distinguent déjà en droit actuel une situation de copropriété de navire n’empêchera pas l’introduction de l’exigence d’un choix explicite dans le Code belge de la Navigation, les dispositions du nouveau code fixant un système de gestion bien plus élaboré

Le paragraphe 3, 1°, 2° et 3°, stipule, pour dissiper tout malentendu, que ce chapitre ne s’applique pas à la relation juridique entre les copropriétaires des quirats, à la propriété commune dans le chef des associés d’une société sans personnalité juridique ni aux rapports de droit entre les associés d’une personne juridique, propriétaire d’un navire (entier), ni à leurs rapports avec des tiers.

La loi du 16 juin 2006 visée au paragraphe 3, 4°, relative aux offres publiques d’instruments de placement et aux admissions d’instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés règle notamment l’émission de certificats immobiliers. Ces certificats, définis comme des instruments de dettes incorporant des droits “sur les revenus, produits et prix de réalisation” d’un ou plusieurs biens immobiliers déterminés lors l’émission des certificats peuvent ne pas uniquement se rapporter à des biens immobiliers, mais également à des navires et à des aéronefs (article 5, § 4). Pour éviter toute confusion, il est précisé ici que les rapports de droit qui s’y rapportent ne sont pas régis par les dispositions légales sur la copropriété quirataire. Le certificat immobilier se rapportant à un navire au sens de la loi du 16 juin 2006 n’incorpore en effet pas en tant que tel de droit de copropriété quirataire.

Artikel 2.3.1.3

Andere regelgeving

De niet-toepasselijkheid van de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gemeenrechtelijke bepalingen over mede-eigendom op de scheepsmede-eigendom wordt vooropgesteld door de huidige rechtsleer maar is nergens in de Zeewet vastgelegd. Concreet gaat het vooreerst om artikel 577-2 B.W. De specifieke bepalingen over gedwongen mede-eigendom van gebouwen of groepen van gebouwen (artikelen 577-3 tot 577-14 B.W.) zijn uit zichzelf niet op schepen van toepassing (zie nader artikel 577-3, eerste lid B.W.). Artikel 815 B.W., luidens welk niemand kan worden gedwongen in onverdeeldheid te blijven, is evenmin van toepassing; ook dat volgt reeds uit het huidige recht. De hier toegelichte bepaling wijzigt dus niets, maar verduidelijkt slechts reeds bestaand recht. Zij bevestigt de autonomie van het scheepvaartrecht.

De in paragraaf 1, 2°, ontworpen bepaling beoogt controverse te voorkomen rond de vraag of een scheepsmede-eigendom een vereniging, een vennootschap of een rechtspersoon doet ontstaan. Op basis van een grondige rechtshistorische en rechtsvergelijkende analyse door de Commissie Maritiem Recht wordt ervoor geopteerd om deze vraag over de hele lijn resoluut negatief te beantwoorden.

Article 2.3.1.3

Autre réglementation

L'inapplicabilité à la copropriété quirataire des dispositions de droit commun reprises dans le Code Civil sur la copropriété est admise selon la doctrine actuelle, mais elle n'est fixée nulle part dans la Loi Maritime. Concrètement, il s'agit tout d'abord de l'article 577-2 C. civ. Les dispositions spécifiques sur la copropriété forcée d'immeubles ou de groupes d'immeubles (articles 577-3 à 577-14 C.civ.) ne sont naturellement pas applicables aux navires (voir plus précisément article 577-3, alinéa 1er C.civ.). L'article 815 C.civ. suivant lequel nul ne peut être contraint de rester dans l'indivision n'est pas non plus applicable. Cela aussi résulte déjà du droit actuel. La disposition commentée ici ne modifie donc rien, mais clarifie uniquement le droit existant déjà. Elle confirme l'autonomie du droit de la navigation.

La disposition au paragraphe 1er, 2°, en projet tend à prévenir toute controverse relative à la question de savoir si la copropriété quirataire crée une association, une société ou une personne juridique. Sur la base d'une analyse comparative approfondie sur les plans historique et juridique effectuée par la Commission de Droit maritime, il est décidé de répondre résolument par la négative à cette question sur toute la ligne.

Artikel 2.3.1.4

Afwijkende bedingen

In deze bepaling wordt doelbewust gekozen voor een principieel aanvullende regeling. Dit strookt met huidig Belgisch recht van scheepsmede-eigendom. De in het ontworpen wetsartikel bepaalde uitzonderingen betreffen enkele fundamentele kwesties zoals de kwalificatie van de scheepsmede-eigendom, de afbakening tegenover andere rechtsfiguren en de erop toepasselijke wetgeving, het goede trouw-beginsel, de beëindiging van de scheepsmede-eigendom en verder de rechtspositie van derden.

De vorm en de benaming van de overeenkomst waarin de afwijkende regelen worden opgenomen, worden niet in de wettekst geregeld. Ook hier zijn partijen vrij.

De regel dat de wetsbepalingen van aanvullend recht zijn, impliceert dat de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars er bij overeenkomst van kunnen afwijken. Hij impliceert echter niet dat de meerderheid kan afwijken van de eerder door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars

Article 2.3.1.4

Clauses dérogatoires

Dans cette disposition, il est délibérément opté pour une réglementation en principe supplétive. Ceci est conforme au droit belge actuel en matière de copropriété quirataire Les exceptions stipulées dans l'article de loi en projet concernent quelques questions fondamentales, telles que la qualification de la copropriété quirataire, la délimitation par rapport à d'autres figures juridiques et la législation qui leur est applicable, le principe de bonne foi, la cessation de la copropriété ou encore la situation juridique de tiers.

Ni la forme ni la dénomination du contrat reprenant les règles dérogatoires ne sont réglées dans le texte de loi. Les parties demeurent ici également libres.

La règle selon laquelle les dispositions légales sont de droit supplétif implique que l'ensemble des copropriétaires quirataires peut y déroger par contrat. Elle n'implique toutefois pas que la majorité puisse déroger au contrat précédemment conclu par l'ensemble des

gesloten overeenkomst. Omtrent dit laatste wordt verwezen naar artikel 2.3.1.5, § 5.

Artikel 2.3.1.5

Meerderheidsregel

Zoals in het huidige Belgische recht (artikel 57, eerste lid Zeewet) wordt over gemeenschappelijke kwesties beslist bij meerderheid. Dit is het algemene, in de ontworpen paragraaf 1 vervatte principe; in paragraaf 5 wordt een afwijking bepaald.

Het meerderheidsvereiste geldt luidens de wettekst alleen voor beslissingen die het gemeenschappelijk belang van de scheepsmede-eigenaars raken. Dit strookt eveneens met de huidige wetgeving. Het gemeenschappelijk belang betreft de eigendom en de exploitatie van het schip, dit wil zeggen het beheer van het schip in het algemeen. De keuze van de kapitein, de vaststelling van diens gage, de bevrachting van het schip en de hypotheekvestiging op het schip zijn voorbeelden van beslissingen waarvoor de meerderheidsregel geldt. Andere voorbeelden zijn het lading-, vracht- en tariefbeleid, bemanningskwesties, financiële vraagstukken, het vaarbeleid en de walorganisatie. Aangelegenheden die slechts het individueel belang van één scheepsmede-eigenaar raken, vallen buiten het meerderheidsvereiste. Zo kan elke scheepsmede-eigenaar in principe over zijn scheepsaandeel beschikken (zie nader artikel 2.3.1.15).

Naar huidig Belgisch recht staat vast dat de meerderheid niet per hoofd wordt berekend. De ontworpen paragrafen 2 en 3 bevestigen in wezen het principe neergelegd in artikel 57, tweede lid van de Zeewet. Wanneer één enkele scheepsmede-eigenaar een meerderheid van de scheepsaandelen heeft, kan hij alleen beslissen.

Indien het normale gebruik van het schip bij staking van stemmen wordt verhinderd, kan worden verzocht om benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder (artikel 2.3.1.12), om rechterlijke verkoop (artikel 2.3.1.17, § 2) of om een combinatie van beide maatregelen.

De normale meerderheidsregel en de noodzaak van een vlot en efficiënt beheer impliceren dat er voor de meerderheidseigenaars geen verplichting bestaat om de minderheid te consulteren. Ingevolge de regel in artikel 2.3.1.6 geldt hierop alleen een correctief wanneer de niet-raadpleging, in de bijzondere omstandigheden van het geval, manifest onredelijk en onbillijk zou zijn.

copropriétaires de navire. Concernant ce dernier point, il y a lieu de se référer à l'article 2.3.1.5, § 5.

Article 2.3.1.5

Règle de la majorité

Tout comme dans le droit belge actuel (article 57, alinéa 1er, de la Loi Maritime) les questions communes sont décidées à la majorité. Tel est le principe général énoncé au paragraphe 1er en projet; une dérogation est stipulée au paragraphe 5.

L'exigence de la majorité n'est applicable, suivant le texte de loi, qu'aux décisions touchant l'intérêt commun des copropriétaires quirataires. Ceci correspond également à la législation actuelle. L'intérêt commun concerne la propriété et l'exploitation du navire, cest à dire la gestion du navire en général. Le choix du capitaine, la fixation de ses gages, l'affrètement du navire et la prise d'hypothèques sur le navire sont des exemples de décisions auxquelles s'applique la règle de la majorité. D'autres exemples sont la politique en matière de cargaison, de fret et de tarifs, d'équipage, les problèmes financiers, la politique en matière de navigation et l'organisation à terre. Les problèmes qui ne touchent que l'intérêt individuel d'un des copropriétaires quirataires échappent à l'exigence de majorité. C'est ainsi que tout copropriétaire quirataire peut en principe disposer de son quirat (voir plus précisément l'article 2.3.1.15).

Selon le droit belge actuel, il est établi que la majorité ne se calcule pas par tête. Les paragraphes 2 et 3 en projet confirment en substance le principe énoncé à l'article 57, alinéa 2, de la Loi Maritime. Lorsqu'un seul copropriétaire quirataire possède une majorité des quirats, il peut décider seul.

Si l'égalité de voix empêche l'usage normal du navire, il y aura lieu de solliciter la désignation d'un armateur-gérant quirataire judiciaire (article 2.3.1.12), une vente judiciaire (article 2.3.1.17, § 2), ou une combinaison des deux mesures.

La règle normale de majorité et la nécessité d'une gestion rapide et efficace impliquent qu'il n'y ait pour les propriétaires majoritaires aucune obligation de consulter la minorité. La règle de l'article 2.3.1.6 n'y apporte qu'un seul correctif lorsque, dans des circonstances particulières du cas, la non-consultation serait manifestement irraisonnable et injuste. Comme exposé à cet article, le

Zoals bij dat artikel uitgelegd, kan de rechter in dat geval alleen overgaan tot een marginale toetsing van de besluitvorming.

Verschillende buitenlandse wetgevingen onderwerpen bepaalde beslissingen, in afwijking van het meerderheidsbeginsel, aan een unanimiteitsvereiste.

Om een viertal redenen wordt ervan afgezien om afwijkingen van de meerderheidsregel in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

Ten eerste bevat ook de Zeewet geen afwijkingen van de meerderheidsregel, en is er geen noodzaak gebleken om ter zake een verandering door te voeren.

Ten tweede dreigt de toepassing van afwijkingen aanleiding te geven tot interpretatieve betwistingen.

Ten derde bevordert een veralgemeende toepassing van de meerderheidsregel de vlotheid van de exploitatie van het schip.

Ten vierde en ten slotte dient, te worden opgemerkt dat indien de scheepsmede-eigenaars hun onderlinge relatie vastleggen in een overeenkomst, zij mogen worden geacht om bij die gelegenheid bijzondere aandacht aan de besluitvormingsregels te besteden. Indien partijen willen afwijken van de meerderheidsregel moeten zij dat maar uitdrukkelijk overeenkomen.

In paragraaf 5 wordt het evidente, hierboven reeds aangekondigde principe bevestigd, dat een wijziging of een afwijking van een eerder *door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars* gesloten overeenkomst, in afwijking van de meerderheidsregel, eenstemmigheid vereist. Een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars gesloten overeenkomst – waarin overeenkomstig artikel 2.3.1.4 desgevallend afwijkingen van dit hoofdstuk zijn opgenomen, en mogelijk bijzondere regelen ter bescherming van de minderheid – geldt a.h.w. als de grondwet van de samenwerking. Dergelijke overeenkomst zou haar betekenis verliezen wanneer de meerderheid er vervolgens tegenin zou kunnen gaan. De beoogde flexibiliteit van het scheepsmede-eigendomsregime kan niet zover gaan dat de meerderheid de met de andere eigenaars expliciet gemaakte afspraken mag miskennen. Uiteindelijk bevestigt de ontworpen regel alleen maar dat gesloten overeenkomsten de partijen tot wet strekken (artikel 1134 B.W.).

Omwille van de rechtszekerheid kunnen ook geen niet-wezenlijke afwijkingen van de overeenkomst worden getolereerd. Wanneer de overeenkomst zelf afwijkingen op grond van een meerderheidsbeslissing toelaat, rijst er uiteraard geen probleem.

juge ne peut en pareil cas procéder qu'à un contrôle marginal de la décision.

Diverses législations étrangères soumettent certaines décisions à une exigence d'unanimité, par dérogation au principe majoritaire.

Il existe quatre raisons de renoncer à reprendre de dérogations à la règle de la majorité dans le Code belge de la Navigation.

Premièrement, la Loi Maritime ne comprend pas non plus de dérogation à la règle de la majorité et il n'est pas apparu nécessaire d'y apporter une modification.

Deuxièmement, l'application de dérogations risque de créer des interprétations contestées.

Troisièmement, une application généralisée de la règle de la majorité favorise l'exploitation facile du navire.

Quatrièmement et pour finir il faut noter que si les copropriétaires quirataires fixent leurs rapports mutuels dans un contrat, ils sont censés prêter à cette occasion une attention toute particulière aux règles du processus décisionnel. Si des parties veulent déroger à la règle de la majorité, elles n'ont qu'à en convenir expressément.

Le paragraphe 5 confirme le principe évident, déjà annoncé ci-dessus, qu'une modification ou une dérogation à un contrat précédemment conclu *par l'ensemble des copropriétaires de navire* exige l'unanimité, par dérogation à la règle de la majorité. Un contrat conclu par l'ensemble des copropriétaires de navire – reprenant éventuellement et conformément à l'article 2.3.1.4 des dérogations à ce chapitre et de possibles règles particulières pour la protection de la minorité – constitue, pour ainsi dire, la loi fondamentale de collaboration. Pareille convention perdrait de son sens si la majorité pouvait ensuite aller en conflit avec celle-ci. La flexibilité visée pour le régime de la copropriété quirataire ne peut avoir pour effet que la majorité puisse méconnaître les accords explicitement passés avec les autres propriétaires. Finalement, la règle en projet ne fait que confirmer que les contrats conclus tiennent lieu de loi aux parties (article 1134 C. civ.).

Pour des raisons de sécurité juridique même les dérogations non essentielles au contrat ne sont pas tolérées. Bien évidemment, aucun problème ne se pose lorsque le contrat autorise lui-même des dérogations sur la base d'une décision majoritaire.

Artikel 2.3.1.6

Redelijkheid en billijkheid

De hier verwoorde regel zal vooral werken als een correctief op het meerderheidsbeginsel. Dit correctief kan er echter niet toe leiden dat elke meerderheidsbeslissing door de minderheid in vraag wordt gesteld. Bovendien moeten de minderheidseigenaars de bedoelde beginselen zelf even goed eerbiedigen.

De rechter kan pas tussenkomen bij een manifeste miskenning van de redelijkheid en de billijkheid. Hij is met andere woorden belast met een marginale toetsing. Doelbewust werd ervoor geopteerd om in de wet geen uitdrukkelijke rechtsbasis neer te leggen voor de aanvechting en nietigverklaring van meerderheidsbeslissingen die zijn aangetast door vormgebreken of die strijdig zijn met het algemeen belang van de mede-eigendom en genomen werden met als enig doel om de meerderheid te bevoordelen en de minderheid te benadelen. In het ontworpen stelsel wordt geen termijn gepreciseerd, en evenmin een annulatieprocedure georganiseerd. Er wordt van uitgegaan dat, hoewel rechtsbescherming uiteraard moet worden geboden, de rechter slechts met terughoudendheid in de verrichte besluitvorming zal ingrijpen.

Article 2.3.1.6

Raison et équité

La règle formulée ici servira surtout de correctif au principe de la majorité. Le correctif ne peut cependant pas entraîner que toute décision prise à la majorité puisse être remise en question par la minorité. En outre, les propriétaires minoritaires doivent eux-mêmes respecter tout autant les principes en question.

Le juge ne peut intervenir que lorsqu'il y a une méconnaissance manifeste de la raison et de l'équité. En d'autres termes, il est chargé d'un examen marginal. C'est à dessein qu'on a voulu ne pas définir expressément dans la loi la base juridique d'une contestation ou d'une annulation des décisions majoritaires qui seraient atteintes de vices de forme ou contraires à l'intérêt général de la copropriété et prises dans le seul but de favoriser la majorité et de léser la minorité. Pareil règlement est bien inscrit dans la législation française. Il invite à procéder et serait, en ce sens, difficilement conciliable avec la nécessité d'une gestion rapide et efficace du navire. Le système en projet ne précise aucun délai et n'organise aucune procédure en annulation. On part du principe que bien que la protection juridique doive évidemment être offerte, le juge n'interviendra qu'avec réserve dans la prise de décision.

Artikel 2.3.1.7

Vertegenwoordigingsbevoegdheid

Door deze regeling wordt vermeden dat de scheepsmede-eigenaars die geen scheepsbeheerder hebben benoemd, toch unaniem moeten handelen. Om te weten of de betrokken scheepsmede-eigenaars een meerderheid vertegenwoordigen, kunnen derden het zeeschepen- of het binnenschepenregister raadplegen, via hetwelk de scheepsmede-eigendomssituatie inclusief de verdeling van de scheepsaandelen tegenstelbaar aan derden kan worden gemaakt. Of de scheepsmede-eigenaars een quiratair scheepsbeheerder hebben benoemd, waardoor zij overeenkomstig artikel 2.3.1.8, § 3, hun eigen vertegenwoordigingsbevoegdheid verliezen, kunnen derden overigens eveneens in de scheepsregisters nagaan.

Geen bepaling werd toegevoegd omtrent de uitzonderlijke bevoegdheid van elke individuele scheepseigenaar om in spoedeisende gevallen de andere scheepsmede-eigenaars te verbinden. Dergelijke uitzonderingsbevoegdheid kan de normale meerderheidsregel immers te zeer uithollen. Bovendien werden in het licht van de hedendaagse exploitatieverhoudingen en

Article 2.3.1.7

Compétence de représentation

Cette réglementation permet d'éviter la situation dans laquelle les copropriétaires de navire n'ayant pas nommé de gérant de navire doivent tout de même agir unanimement. Pour savoir si les copropriétaires quirataires concernés représentent une majorité, les tiers peuvent consulter le registre des navires de mer ou celui des bateaux de navigation intérieure, pour lesquels la situation de la copropriété quirataire – y compris le partage des quirats – peut être rendue opposable aux tiers. Les tiers peuvent d'ailleurs également vérifier dans le registre naval si les copropriétaires quirataires ont désigné un armateur-gérant quirataire, qui leur fait perdre leur propre compétence de représentation, conformément à l'article 2.3.1.8, § 3.

Il n'a pas été ajouté de disposition relative à la compétence exceptionnelle de chacun des propriétaires de navire de lier dans des cas d'urgence les autres copropriétaires de navire. La compétence exceptionnelle puisse trop vider de son contenu la règle normale de majorité. De plus, à la lumière des rapports d'exploitation et des moyens de communication actuels, les

communicatiemiddelen ook de analoge uitzonderingsbevoegdheden van de gezagvoerder in het Belgisch Scheepvaartwetboek eerder beperkend opgevat. Tenslotte staat het partijen vrij om over deze aangelegenheid een regeling overeen te komen die aansluit bij de specifieke noden van de concrete scheepsexploitatie.

Artikel 2.3.1.8

Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder

De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder is niet geregeld in de Zeewet,

De term "benoeming" werd verkozen boven "aanstelling" om niet te suggereren dat de quiratair scheepsbeheerder noodzakelijk een aangestelde is.Bovendien is de term in lijn met de wetgeving betreffende appartementsmede-eigendom (artikel 577-8 B.W.). Voorts maakt de wettekst duidelijk dat de benoeming van een quiratair scheepsbeheerdergeen verplichting is (inzonderheid bij rompvervrachting of andere vormen van overgave van rederschap lijkt ze minder voor de hand te liggen), en dat deze beheerder zelf al dan niet scheepsmede-eigenaar kan zijn. In de praktijk is dit laatste vaak het geval in de pleziervaart en de visserij.

Expliciet wordt bevestigd dat ook een rechtspersoon quiratair scheepsbeheerder kan zijn. In het licht van het ruime toepassingsgebied van het Belgisch Scheepvaartwetboek is het wenselijk het quiratair scheepsbeheerderschap niet voor te behouden aan vennootschappen.

In paragraaf 3 wordt, overeenkomstig een algemeen gangbare mening, de exclusiviteit van de algemene vertegenwoordigingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder bevestigd. Indien dergelijke beheerder is benoemd, is hij de enige die tot het stellen van beheersdaden bevoegd is. Dit geldt ook voor de vertegenwoordiging in rechte. Dit belet niet dat nog steeds bijzondere volmachten worden verstrekt voor ad hoc-beslissingen. De houders van dergelijke bijzondere volmachten zijn geen quiratair scheepsbeheerders in de zin van de hier toegelichte bepalingen. Ten slotte moet worden opgemerkt dat de ontworpen regeling geen afbreuk doet aan de bevoegdheden van de scheepsagent.

Als er verschillende beheerders zijn aangesteld moeten zij in gemeen akkoord handelen. Dit impliceert dat elke beslissing door elke quiratair scheepsbeheerder moet worden ondertekend.

compétences exceptionnelles analogues du commandant ont en outre été conçues plutôt restrictivement dans le Code belge de la Navigation.. Enfin, les parties sont libres en cette matière de convenir d'un règlement convenant aux besoins spécifiques de l'exploitation concrète des navires.

Article 2.3.1.8

Nomination d'un armateur-gérant quirataire

La nomination d'un armateur-gérant quirataire n'est pas réglée dans la Loi Maritime,

Le terme néerlandais "benoeming" (français "nomination") a été préféré à "aanstelling" pour ne pas suggérer que l'armateur-gérant quirataire est nécessairement un préposé. De plus, le terme est dans la lignée de la législation sur la copropriété d'appartements (article 577-8 C. civ.). Par ailleurs, le texte de loi précise que la nomination d'un armateur-gérant quirataire n'est pas une obligation (elle paraît notamment moins évidente dans le cas d'un affrètement coque nue ou d'autres formes de cession d'armement), et que ce gérant ne doit pas être copropriétaire de navire. Dans la pratique, tel sera souvent le cas dans la navigation de plaisance et la navigation de pêche.

Il est confirmé explicitement qu'une personne juridique peut également être armateur-gérant quirataire.. Dans la perspective du large champ d'application du Code belge de la Navigation, il est souhaitable de ne plus réserver aux sociétés la gestion quirataire des navires.

Conformément à une opinion généralement admise, le paragraphe 3 confirme l'exclusivité de la compétence générale de représentation de l'armateur-gérant quirataire. Si un tel gérant est nommé, il est le seul compétent pour accomplir des actes en gestion. Cela vaut aussi pour la représentation en justice. Ceci n'empêche que des procurations spéciales restent fournies pour des décisions ad hoc. Les porteurs de telles procurations ne sont pas des armateurs-gérants quirataires au sens des dispositions commentées ici. Enfin, il faut noter que la réglementation en projet ne porte pas atteinte aux compétences de l'agent maritime.

Si plusieurs gérants ont été désignés, ils agissent de commun accord. Ceci implique que toute décision doit être signée par chacun des armateurs-gérants quirataires.

In paragraaf 5 wordt geëxpliciteerd dat de quiratair scheepsbeheerder een lasthebber is. Tenzij waar het Belgisch Scheepvaartwetboek er uitdrukkelijk van afwijkt, of partijen een afwijkend beding zijn overeengekomen, wordt zijn juridisch statuut derhalve bepaald door het gemeen recht inzake lastgeving (artikelen 1984-2010 B.W.). Het statuut als lasthebber valt overigens ook af te leiden uit de libellering van het huidige artikel 56 van de Zeewet.

In paragraaf 6 wordt een wettelijke grondslag gecreëerd voor de inschrijving van de benoeming van de quiratair scheepsbeheerder in de scheepsregisters. De inschrijving maakt het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder – en de eruit volgende onbevoegdheid van de scheepsmede-eigenaars zelf – tegenstelbaar aan derden.

Artikel 2.3.1.9

Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder

De Zeewet bevat geen omschrijving van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder. Om verwarring te vermijden is het belangrijk een duidelijke suppletieve wettelijke regeling in te voeren. Deze berust op twee principes: eenvoud, zodat maximale rechtszekerheid ontstaat, en de noodzaak van een vlot en efficiënt beheer van het schip. In dit licht dient de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder ruim te worden opgevat.

Het startpunt is dat de quiratair scheepsbeheerder alleszins bevoegd is voor het stellen van daden van beheer (artikel 1988, eerste lid B.W.). Het begrip daden van beheer dient met betrekking tot een schip echter ruim te worden opgevat. De ontworpen wettekst hanteert in paragraaf 1 als criterium “alle rechtshandelingen [...] die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn”.

Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de quiratair scheepsbeheerder binnen zijn normaal mandaat bevoegd is voor het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten en het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen. De specifieke vermelding van deze twee categorieën rechtshandelingen geeft meteen een algemene indicatie over de omvang van de bevoegdheid, waaraan ook andere gevallen kunnen worden getoetst.

Het vormen van een beperkingsfonds is eveneens een normale taak; in het licht van de in artikel 2.3.1.14 geregelde aansprakelijkheid van de

Le paragraphe 5 explique que l’armateur-gérant quirataire est un mandataire. Sauf là où le Code belge de la Navigation y déroge expressément ou si les parties ont convenu d’une clause dérogatoire, son statut juridique est dès lors fixé par le droit commun en matière de mandat (articles 1984-2010 C. civ.). Le statut de mandataire doit d’ailleurs être déduit du libellé de l’actuel article 56 de la Loi Maritime.

Le paragraphe 6 crée un fondement légal à l’inscription de la nomination de l’armateur-gérant quirataire sur les registres navals. L’inscription rend le mandat de l’armateur-gérant quirataire opposable aux tiers, ainsi que l’incompétence des copropriétaires de navire qui en découle.

Article 2.3.1.9

Compétences de l’armateur-gérant quirataire

La Loi Maritime ne comprend pas de description de la compétence de l’armateur-gérant quirataire. Pour éviter toute confusion, il est important d’instaurer une réglementation légale supplétive claire. Celle-ci repose sur deux principes: la simplicité, de manière à obtenir la sécurité juridique maximale, et la nécessité d’une gestion rapide et efficace du navire. C’est dans cette perspective qu’il faut concevoir largement la compétence de l’armateur-gérant quirataire.

Le point de départ est que l’armateur-gérant quirataire est en tous cas compétent pour l’accomplissement des actes d’administration (article 1988, alinéa 1er, C. civ.). La notion d’actes d’administration doit toutefois, en ce qui concerne un navire, être interprétée largement. Le texte de loi en projet utilise en son paragraphe 1er le critère “tous les actes juridiques nécessaires à l’utilisation normale du navire”.

Il est expressément mentionné que l’armateur-gérant quirataire est, dans le cadre de son mandat normal, également compétent pour conclure des contrats d’affrètement, de transport et d’assurance et pour faire procéder à des réparations extraordinaires. La mention spécifique de ces deux catégories d’actes juridiques donne en même temps une indication générale de l’étendue de la compétence, en permettant de l’estimer également dans d’autres cas.

La constitution d’un fonds de limitation constitue également une mission normale; à la lumière de la responsabilité des copropriétaires quirataires réglée

scheepsmede-eigenaars, zal het zelfs als een verplichting kunnen worden beschouwd.

Wat betreft het gezag over de bemanning en de positie van de gezagvoerder wordt verwezen naar boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de diverse wetten betreffende de scheepsarbeidsovereenkomst, waaraan door de hier toegelichte bepaling geen afbreuk wordt gedaan (met dien verstande dat duidelijkheidshalve de aanwervings- en ontslagbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder wordt bevestigd). De vermelding in deze bepaling is noodzakelijk om duidelijk te maken dat de desbetreffende bevoegdheden – zoals steeds, behoudens afwijkend beding – uitsluitend aan de quiratair scheepsbeheerder toekomen, bij uitsluiting van de andere scheepsmede-eigenaars. Niets belet echter dat het werkgeversgezag door de quiraitair scheepsbeheerder uiteindelijk wordt toegekend aan bijvoorbeeld een rompbevrachter. In de Belgische rederijpraktijk treedt de quiratair scheepsbeheerder ter zake niet zelf als werkgever op, maar vermeldt hij steeds “as agent” op te treden, met vermelding van de vertegenwoordigde. De ontworpen bepaling maakt duidelijk dat de quiratair scheepsbeheerder dergelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid normaliter bezit.

Werkzaamheden die worden opgelegd door de overheid of een erkende organisatie vallen uiteraard onder de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder. In geval van rompbevrachting zal de bevoegdheid tot aanstelling en ontslag van de kapitein van de quiratair scheepsbeheerder uiteraard moeten wijken voor de bevoegdheid ter zake van de rompbevrachter.

De vertegenwoordigingsbevoegdheid in rechte bestaat ook onder de huidige Zeewet (artikel 56) en onder buitenlandse wetgevingen. Uiteraard kan deze bevoegdheid alleen worden uitgeoefend met betrekking tot aangelegenheden waarvoor de quiratair scheepsbeheerder materieel bevoegd is. Zoals in verband met de kapitein en de scheepsagent is een uitdrukkelijke bepaling opgenomen met betrekking tot betekeningen.

In lijn met het gemeen recht (artikel 1988 B.W.) is in paragraaf 2 bepaald dat de quiratair scheepsbeheerder voor daden van beschikking een uitdrukkelijk mandaat nodig heeft. Zoals uitgelegd geldt deze vereiste niet voor de rechtshandelingen die kunnen worden geacht onder paragraaf 1 te vallen. Wel valt hieronder de vervreemding of hypothekering van het schip. Er is geen aanleiding om, zoals in de Franse wetgeving, te bepalen dat de quiratair scheepsbeheerder het schip kan hypothekeren met toestemming van de scheepsmede-eigenaars die drie vierden van de waarde van het schip vertegenwoordigen. Niets belet de scheepsmede-eigenaars uiteraard om dergelijke specifieke regel contractueel overeen te

à l’article 2.3.1.14, elle pourra même être considérée comme une obligation.

En ce qui concerne l’autorité sur l’équipage et la position du commandant, il est référé au livre 4 du Code belge de la Navigation et aux diverses lois sur le contrat de travail maritime, auxquelles la disposition commentée ici ne porte pas atteinte (étant entendu, pour être plus précis, que la compétence de recrutement et de licenciement de l’armateur-gérant quirataire est confirmée). La mention dans cette disposition est nécessaire pour préciser que les compétences en question appartiennent exclusivement – comme toujours, sauf clause contraire – à l’armateur-gérant quirataire, à l’exclusion des autres copropriétaires quirataires. Rien n’empêche toutefois que l’autorité patronale soit finalement attribuée par l’armateur-gérant quirataire à un affréteur coque nue, par exemple. Dans la pratique belge de l’armement, l’armateur-gérant quirataire n’intervient pas lui-même comme employeur, mais mentionne toujours qu’il intervient “as agent” en indiquant le représenté. La disposition en projet clarifie le fait que l’armateur-gérant quirataire dispose normalement de cette compétence de représentation.

Les travaux imposés par l’autorité ou un organisme agréé ressortent évidemment de la compétence de l’armateur-gérant quirataire. Dans le cas d’un affrètement coque nue, la compétence de désignation et de licenciement du capitaine de l’armateur-gérant quirataire devra évidemment céder le pas à la compétence de l’affréteur coque nue.

La compétence de représentation en justice existe également dans la Loi Maritime actuelle (article 56) et dans les législations étrangères. Cette compétence ne peut évidemment être exercée que dans les matières pour lesquelles l’armateur-gérant quirataire est matériellement compétent. Comme dans le cas du capitaine et de l’agent maritime, une disposition expresse est reprise concernant les significations.

Conformément au droit commun (article 1988 C.civ.), le paragraphe 2 stipule que l’armateur-gérant quirataire doit avoir un mandat exprès pour les actes de disposition. Comme exposé, cette exigence ne vaut pas pour les actes juridiques pouvant être classés sous le paragraphe 1er, mais bien pour l’aliénation ou l’hypothèque du navire. Il n’y a pas lieu de stipuler, comme la législation française, que l’armateur-gérant quirataire puisse hypothéquer le navire avec le consentement des copropriétaires de navire représentant les trois quarts de la valeur du navire. Rien n’empêche évidemment les copropriétaires quirataires de convenir contractuellement d’une telle règle spécifique. Il n’y a

komen. Evenmin is er een beletsel tegen contractuele afspraken waardoor de quiratair scheepsbeheerder onbevoegd wordt verklaard voor het sluiten van langdurige bevrachtingsovereenkomsten (bijvoorbeeld van 10 of 20 jaar). Maar er is geen noodzaak gebleken om dergelijke beperkingen reeds in te schrijven in het – weze het dan suppletief – wettelijk regime.

Teneinde het vlotte en efficiënte beheer van het schip te bevorderen, wordt in paragraaf 3 uitdrukkelijk bepaald dat de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder in geval van twijfel ruim moeten worden uitgelegd. Deze interpretatieregel betreft zowel de in de wet bepaalde bevoegdheden, de eventueel ter vervanging van het wettelijke regime contractueel vastgelegde bevoegdheden als de bevoegdheden eventueel toegekend in een uitdrukkelijk mandaat. Wat dit laatste betreft wordt afgeweken van de gemeenrechtelijke regel dat een uitdrukkelijk mandaat eng moet worden geïnterpreteerd (artikel 1989 B.W.). Niets belet andermaal dat de ontworpen interpretatieregel zelf contractueel terzijde wordt gesteld.

In dezelfde geest is in paragraaf 4 bepaald dat contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder niet aan derden kunnen worden tegengeworpen, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt.. Elke derde moet er zonder naspeuringen in de scheepsregisters op kunnen vertrouwen dat een quiratair scheepsbeheerder de nodige handelingsbevoegdheid bezit. De enige uitzondering die – naar analogie met het vennootschapsrecht – moet gelden, is deze waarin de derde te kwader trouw is. Opdat de beperkingen toch tegenstelbaar zijn, volstaat het niet dat de scheepsmede-eigenaars aantonen dat de derde ten tijde van de handeling feitelijk van de beperking van de handelingsbevoegdheid van de scheepsbeheerder op de hoogte was. De ontworpen regeling verhindert uiteraard niet de interne werking van de overeengekomen beperkingen van de handelingsbevoegdheid van de quiratair scheepsbeheerder.

Artikel 2.3.1.10

Verantwoordingsplicht

Deze bepaling kan worden beschouwd als een precisering van het Belgisch gemeen recht inzake lastgeving (zie inzonderheid artikel 1993 B.W.). De termen “stukken en gegevens” zijn gekozen om de regeling een zo ruim mogelijk bereik te geven: ook elektronisch bijgehouden gegevens vallen eronder. De verantwoordingsplicht geldt, ten aanzien van alle scheepsmede-eigenaars.

pas non plus d’objection à des accords contractuels rendant l’armateur-gérant quirataire incompétent pour la conclusion de contrats d’affrètement de longue durée (p. ex. de 10 ou 20 ans). Mais il n’y a aucune nécessité d’inscrire déjà de pareilles limitations – ne fût-ce qu’à titre supplétif – dans le régime légal.

Afin de favoriser une gestion rapide et efficace du navire, le paragraphe 3 stipule expressément que les compétences de l’armateur-gérant quirataire doivent, en cas de doute, être largement interprétées. Cette règle d’interprétation se rapporte tant aux compétences prévues par la loi et aux compétences fixées contractuellement en remplacement du régime légal qu’aux compétences éventuellement accordées par un mandat exprès. Concernant ce dernier point, il est dérogé à la règle de droit commun selon laquelle un mandat exprès doit être interprété restrictivement (article 1989 C. civ.). Rien n’empêche, à nouveau, d’écarter contractuellement la règle d’interprétation en projet.

Dans le même esprit, le paragraphe 4 stipule que les limitations contractuelles de la compétence de l’armateur-gérant quirataire ne peuvent pas être opposées aux tiers, même lorsqu’elles ont été rendues publiques. Tout tiers doit, sans avoir à procéder à des recherches dans les registres navals, pouvoir croire que l’armateur-gérant quirataire possède la compétence d’agir nécessaire. La seule exception valable – par analogie au droit des sociétés – est celle où le tiers est de mauvaise foi. Pour que les limitations soient tout de même opposables, il ne suffit pas que les copropriétaires quirataires démontrent que le tiers était effectivement au courant de la limitation de la compétence d’agir du gérant de navire au moment des faits. La réglementation en projet n’empêche bien entendu pas l’action interne des limitations convenues de la compétence d’action de l’armateur-gérant quirataire.

Article 2.3.1.10

Obligation de rendre compte

Cette disposition peut être considérée comme une précision du droit commun belge sur le mandat (voir particulièrement l’article 1993 C. civ.). Les termes “pièces et données” ont été choisis pour donner une portée aussi large que possible à la réglementation: les données conservées électroniquement y sont également comprises. Le devoir de justification s’impose vis-à-vis de tous les copropriétaires quirataires.

Artikel 2.3.1.11

Beëindiging van de lastgeving

De in paragraaf 1 ontworpen regeling bevestigt het gemeen recht inzake lastgeving (artikel 2003 B.W.). Anders dan in het vennootschapsrecht, waar de andersluidende regel zelfs van openbare orde is, kan de mogelijkheid tot herroeping *ad nutum* contractueel worden beperkt, en ter zake kunnen zelfs afspraken worden gemaakt in een arbeidsovereenkomst. Uiteraard doet de bepaling geen afbreuk aan de andere wijzen waarop lastgeving eindigt.

Het principe dat het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder een einde neemt wanneer de scheepsmede-eigendom tot een einde komt (paragraaf 2), lijkt evident, maar behoeft toch explicitering. In verband met de beëindiging van de scheepsmede-eigendom zij verwezen naar artikel 2.3.1.17.

Door de inschrijving van de herroeping of beëindiging van het mandaat van de quiratair scheepsbeheerder wordt zij tegenstelbaar aan derden (paragraaf 3).

Artikel 2.3.1.12

Benoeming van een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder

De in deze bepaling voorziene mogelijkheid om een gerechtelijk quiratair scheepsbeheerder te benoemen heeft onder meer tot doel om de patstellingen te doorbreken die uit een staking van stemmen kunnen voortvloeien en het normale gebruik van het schip verhinderen.

Artikel 2.3.1.13

Kosten, winst en verlies

Deze bepaling formuleert een vanzelfsprekend principe dat ook in andere wetgevingen voorkomt. Er is geen aanleiding om regels op te nemen over het tijdstip waarop de winst moet worden afgerekend en verdeeld. Wat de bijdrage in de kosten betreft, is in de ontworpen bepaling evenmin vastgesteld wanneer deze moet geschieden. Naar analogie met buitenlands recht kan in het algemeen worden gesteld dat de scheepsmede-eigenaars ook moeten bijdragen in uitgaven die nog moeten plaatsvinden. Het is echter onnodig om dit in de wettekst te expliciteren (vgl. overigens artikel 1999 B.W.). Voorts komt het gebruikelijk voor dat de scheepsmede-eigenaars het nodige geld voorschieten; de quiraitair

Article 2.3.1.11

Fin de mandat

La réglementation en projet au paragraphe 1er confirme le droit commun sur le mandat (article 2003 C. civ.). Contrairement aux dispositions du droit des sociétés, où une règle contraire est même d'ordre public, la possibilité d'une révocation *ad nutum* peut être limitée contractuellement et en cette matière, des accords peuvent même être conclus dans un contrat de travail. Il est évident que la disposition ne porte pas atteinte aux autres causes de cessation du mandat.

Le principe selon lequel le mandat de l'armateur-gérant quiratiaire prend fin lorsque la copropriété du navire se termine (paragraphe 2) paraît évident, mais doit tout de même être explicité. En ce qui concerne la fin de la copropriété du navire, il y a lieu de se référer à l'article 2.3.1.17.

L'inscription de la révocation ou de la fin du mandat de l'armateur gérant quiratiaire rend celles-ci opposables aux tiers (paragraphe 3).

Article 2.3.1.12

Nomination d'un armateur-gérant quiratiaire judiciaire

La possibilité de nommer un armateur-gérant quiratiaire judiciaire prévue dans cette disposition a notamment pour but de sortir des impasses pouvant découler d'une l'égalité des voix et empêcher l'utilisation normale du navire.

Article 2.3.1.13

Frais, profit et perte

Cette disposition formule un principe évident que l'on retrouve également dans d'autres législations. Il n'y a pas lieu de reprendre de règles précisant le moment où les bénéfices doivent être portés en compte et partagés. En ce qui concerne la contribution aux frais, la disposition en projet n'indique pas non plus le moment où celle-ci doit intervenir. Par analogie au droit étranger, on peut admettre en général que les copropriétaires quiratiaires doivent également contribuer dans les dépenses qui doivent encore avoir lieu. Il est toutefois inutile de l'expliciter dans un texte de loi (cf. d'ailleurs l'article 1999 C. civ.). De plus, il est d'usage que les copropriétaires quiratiaires fassent l'avance

scheepsbeheerder kan steeds dergelijk voorschot opvorderen. Hieromtrent werd echter evenmin een uitdrukkelijke wetsbepaling opgenomen. Ook in dit verband kan in voorkomend geval worden teruggegrepen naar het redelijkheids- en billijkheidsbeginsel vervat in artikel 2.3.1.6.

Artikel 2.3.1.14

Aansprakelijkheid van scheepsmede-eigenaars

Op basis van een rechtsvergelijkende analyse door de Commissie Maritiem Recht is ervoor geopteerd om in het Belgisch Scheepvaartwetboek uit te gaan van een onbeperkte, maar niet-hoofdelijke aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars. Deze aansprakelijkheid is "onbeperkt" in de zin dat de scheepsmede-eigenaars – onder voorbehoud van de scheepvaartrechtelijke aansprakelijkheidsbeperking – mede instaan met hun persoonlijk vermogen. Zij zijn echter niet hoofdelijk aansprakelijk, zodat elke scheepsmede-eigenaar maar kan worden aangesproken tot beloop van zijn scheepsaandeel of -aandelen. Een scheepsmede-eigenaar die bijvoorbeeld beschikt over één vierde van de scheepsaandelen, kan maar worden aangesproken voor één vierde van de betrokken schuld.

Voor de gemaakte keuze zijn er verschillende redenen. De belangrijkste reden is uiteraard dat het wettelijke regime scheepsmede-eigendom zo aantrekkelijk mogelijk moet maken. Ten tweede is het klassieke verband tussen de hoofdelijkheid en het commercieel karakter van de scheepsmede-eigendom in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek minder relevant, nu het nieuwe wetboek niet alleen op commercieel geëxploiteerde schepen van toepassing is. Ten derde is hoe dan ook een eenvoudig toepasbare wettelijke regeling wenselijk; onderscheidingen zoals in de huidige Franse wetgeving zijn derhalve niet opportuun. Ten vierde blijft ook de hier toegelichte aansprakelijkheidsregeling van aanvullende aard: partijen mogen er vrij van afwijken. Medecontractanten van de scheepsmede-eigenaars kunnen dus zonder bezwaar hoofdelijkheid bedingen wanneer zij dat nodig achten, bijvoorbeeld bij een scheepsfinanciering of een levering aan het schip. Ten slotte weze opgemerkt dat er geen aanleiding is om het voordeel van de niet-hoofdelijke aansprakelijkheid rechtstreeks of onrechtstreeks, afhankelijk te stellen van de inschrijving in de scheeps- en handelsregisters. Dergelijk onderscheid zou het rechtsregime alleen compliceren en derden in verwarring kunnen brengen; overigens bevat het Belgisch Scheepvaartwetboek voldoende andere aansporingen om de inschrijving van rechten te benaarstigen.

d'argent nécessaire; l'armateur-gérant quirataire peut toujours exiger une telle provision. Sur ce point non plus, aucune disposition expresse n'a toutefois été reprise. À cet égard, il est aussi possible de se référer le cas échéant au principe de raison et d'équité énoncé à l'article 2.3.1.6.

Article 2.3.1.14

Responsabilité des copropriétaires quirataires

Sur la base d'une analyse comparative juridique effectuée par la Commission de Droit maritime, il a été décidé d'admettre dans le Code belge de la Navigation une responsabilité illimitée, mais non solidaire, des copropriétaires quirataires. Cette responsabilité est "illimitée", en ce sens que les copropriétaires quirataires répondent également avec leur patrimoine personnel, sous réserve de la limitation de responsabilité de droit de la navigation. Ils ne sont toutefois pas solidairement responsables, de sorte que tout copropriétaire quirataire ne peut être tenu qu'à concurrence de son ou de ses quirats. Un copropriétaire quirataire disposant, par exemple, d'un quart des quirats ne peut dès lors être tenu qu'à concurrence d'un quart de la dette en question.

Plusieurs motifs justifient ce choix. Le principal motif est évidemment le fait que le régime légal doit rendre la copropriété quirataire la plus attrayante possible. Deuxièmement, le lien classique entre la solidarité et le caractère commercial de la copropriété quirataire est moins pertinent dans le cadre du Code belge de la Navigation, le nouveau code n'étant pas uniquement applicable aux navires exploités commercialement. Troisièmement, il est de toute façon souhaitable d'avoir une réglementation légale facilement applicable; des distinctions telles que celles qui figurent dans la législation française actuelle ne sont dès lors pas opportunes. Quatrièmement, il reste également le fait que les règles sur la responsabilité commentées ici sont de nature supplétive et que les parties sont libres d'y déroger. Les cocontractants des copropriétaires quirataires peuvent donc prévoir sans objection la solidarité s'ils la jugent nécessaire, par exemple lors d'un financement du navire ou d'une livraison au navire. Il faut enfin noter qu'il n'y a pas lieu de subordonner directement indirectement, l'avantage de la responsabilité non solidaire à l'inscription dans le registre naval et le registre de commerce. Pareille distinction ne ferait que compliquer le régime juridique et créer une confusion pour des tiers; le Code belge de la Navigation contient d'ailleurs suffisamment d'autres incitations à encourager l'inscription de droits.

De ontworpen regeling geldt voor contractuele zowel als buitencontractuele aansprakelijkheid.

De tekst vestigt er uitdrukkelijk de aandacht op dat de aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars onderworpen is aan de algemene materiële regels over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de beperking ervan. Het besproken "onbeperkte" karakter van de aansprakelijkheid van de scheepsmede-eigenaars doet zoals vermeld geen afbreuk aan de algemene scheepvaartrechtelijke beperking van aansprakelijkheid waarop scheepseigenaars zich kunnen beroepen.

Artikel 2.3.1.15

Beschikking over scheepsaandelen

De hier bevestigde vrij beschikking over het scheepsaandeel strookt met het gemeen recht inzake mede-eigendom. Het is blijkbaar internationaal gangbaar dat een scheepsmede-eigenaar zijn scheepsaandeel kan verkopen of er anderszins over kan beschikken, bijvoorbeeld door er een hypotheek op te vestigen. Niettegenstaande het nagenoeg volledige stilzwijgen van de Zeewet, is dit volgens een bepaalde strekking trouwens huidig Belgisch recht. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geen wettelijk raamwerk voor de hypothekering van een scheepsaandeel verschaft en wordt deze hypothekering dan ook niet mogelijk geacht. De tegenovergestelde oplossing stuit op het gevaar dat de schuldeiser van één enkele scheepsmede-eigenaar de verkoop van het schip zou kunnen uitlokken of de kredietfunctie van het schip als dusdanig zou aantasten. Het is onnodig uitdrukkelijk te bepalen dat op een scheepsaandeel geen scheepshypotheek kan worden gevestigd. Dit volgt immers reeds uit de limitatieve omschrijving van het voorwerp van de scheepshypotheek in artikel 22..5.25.

Ook de hier toegelichte bepaling is van aanvullend recht. De scheepsmede-eigenaars kunnen hun samenwerking een *intuitu personae*-karakter verlenen door ook intrede en overdracht te onderwerpen aan voorwaarden, bijvoorbeeld goedkeuring van de andere scheepsmede-eigenaars, of een meerderheid onder hen.

Door de ontworpen bepaling wordt er geen goedkeuring van de andere scheepsmede-eigenaars vereist voor de verkoop van een scheepsaandeel die kan leiden tot een wijziging van de nationaliteit van het schip. In dit verband wordt verwezen naar de toelichting bij de in artikel 2.3.1.5 opgenomen meerderheidsregel.

La réglementation en projet s'applique à la responsabilité tant contractuelle qu'extracontractuelle.

Le texte attire expressément l'attention sur le fait que la responsabilité des copropriétaires quirataires est soumise aux règles générales matérielles sur la responsabilité du propriétaire du navire et sa limitation. Le caractère "illimité" de la responsabilité des copropriétaires de navire abordé ne porte pas atteinte, comme il a été indiqué, à la limitation générale de responsabilité du droit de la navigation dont les propriétaires quirataires peuvent se prévaloir.

Article 2.3.1.15

Disposition des quirats

La libre disposition des quirats confirmée ici est conforme au droit commun en matière de copropriété. Il est semble-t-il internationalement admis qu'un copropriétaire quirataire peut vendre sa part dans le navire ou en disposer autrement, en l'hypothéquant par exemple. Ceci correspond d'ailleurs, nonobstant le silence quasi complet de la Loi Maritime, au droit belge actuel selon certains. Le Code belge de la Navigation ne prévoit pas de cadre légal à l'hypothèque d'un quirat et cette hypothèque ne paraît dès lors pas possible. La solution inverse se heurte au danger de voir le créancier d'un seul copropriétaire quirataire provoquer la vente du navire ou ébranler la fonction de crédit du navire en tant que telle. Il est inutile de stipuler expressément qu'un quirat ne puisse être hypothéqué. Ceci résulte en effet déjà de la description limitative de l'objet de l'hypothèque sur navire à l'article 2.2.5.25.

La disposition commentée ici est également de droit supplétif. Les copropriétaires quirataires peuvent donner à leur collaboration un caractère *intuitu personae* en soumettant également l'admission et la cession à des conditions telles que l'approbation des autres copropriétaires quirataires ou d'une majorité d'entre eux.

La disposition en projet n'exige pas l'approbation des autres copropriétaires quirataires pour la vente d'une part du navire pouvant entraîner un changement de nationalité du navire. À cet égard, il y a lieu de se référer au commentaire de la règle de la majorité reprise à l'article 2.3.1.5.

Artikel 2.3.1.16

Gedwongen overname van scheepsaandelen

Deze bepaling is een herformulering van artikel 55 Zeewet, waarbij rekening is gehouden met de corresponderende regelingen in de Franse en de Nederlandse wetgevingen. De nieuwe regeling geldt niet alleen voor de ontslagen gezagvoerder, maar ook voor elk ontslagen bemanningslid en voor de quiratair scheepsbeheerder waarvan het mandaat werd beëindigd. Er is geen aanleiding om de suppletieve regeling ook te laten gelden voor het geval waarin de arbeidsovereenkomst van de gezagvoerder of het bemanningslid uit een andere oorzaak werd beëindigd (bijvoorbeeld door het enkele verstrijken van de duurtijd ervan of door ontslag gegeven door de werknemer). Niets belet uiteraard dat dergelijke verruiming contractueel wordt overeengekomen.

Vergeleken met de huidige bepaling benadrukt de nieuwe tekst voorts dat de andere scheepsmede-eigenaars verplicht zijn de betrokken scheepsaandelen over te nemen. Indien slechts één van de overblijvende scheepsmede-eigenaars bereid is om de scheepsaandelen over te nemen, moet de scheepsmede-eigenaar waarvan de aanstelling is geëindigd daar genoegen mee nemen, op voorwaarde, uiteraard, dat de normale waarde wordt vergoed. De overdrager kan zich alleen tot de rechtbank wenden wanneer niemand bereid is om de aandelen vrijwillig over te nemen. De rechter zal de andere mede-eigenaars dan dwingen en de nadere modaliteiten bepalen. In geval van rechterlijke tussenkomst kan zo nodig uiteraard nog steeds een beroep worden gedaan op deskundigen. Dit dient echter niet uitdrukkelijk in de wet bepaald te worden.

Artikel 2.3.1.17

Beëindiging van scheepsmede-eigendom

Het eerste geval waarin de scheepsmede-eigendom wordt beëindigd, is de vrijwillige verkoop van het schip. Hiertoe kan slechts worden besloten met toepassing van de gewone meerderheidsregel neergelegd in artikel 2.3.1.5. Dit wijkt af van de huidige wettelijke regel die zegt dat de veiling van het schip slechts kan worden toegestaan op vordering van de eigenaars die samen de helft van alle scheepsaandelen vertegenwoordigen, tenzij bij geschrifte het tegendeel bedongen is (artikel 57, derde lid Zeewet). Deze laatste regel was op zijn beurt een afwijking van het in artikel 815 B.W. neergelegde gemeen recht.

Een rechterlijke tussenkomst is niet meer nodig. De individuele scheepsmede-eigenaar kan bovendien

Article 2.3.1.16

Reprise forcée des quirats

Cette disposition constitue une reformulation de l'article 55 de la Loi Maritime, tenant compte des réglementations correspondantes des législations française et néerlandaise. La réglementation nouvelle ne s'applique pas uniquement au commandant licencié, mais également à tout membre de l'équipage licencié et à l'armateur-gérant quirataire dont le mandat a pris fin. Il n'y a pas lieu d'appliquer également la réglementation supplétive au cas où le contrat de travail du commandant ou du membre de l'équipage aurait pris fin pour un autre motif (p.. ex. par la simple expiration du terme ou par la démission donnée par le travailleur). Rien n'empêche évidemment que pareille extension ne soit convenue contractuellement.

Comparé à la disposition actuelle, le nouveau texte souligne par ailleurs que les autres copropriétaires quirataires sont tenus de reprendre les quirats en question. Si un seul des copropriétaires quirataires est disposé à reprendre des quirats, il faut que le copropriétaire quirataire dont la désignation est terminée s'en satisfasse, à la condition évidemment que la valeur normale soit indemnisée. Le cédant ne peut s'adresser au tribunal que lorsque personne n'est disposé à reprendre volontairement les quirats. Le juge contraindra alors les autres copropriétaires et fixera les modalités plus précises. En cas d'intervention judiciaire, il peut toujours, si nécessaire, être fait appel à des experts. Ceci ne doit toutefois pas être expressément prévu par la loi.

Article 2.3.1.17

Cessation de la copropriété quirataire

Le premier cas de cessation de la copropriété quirataire est la vente volontaire du navire. Elle ne peut être décidée qu'en appliquant la règle ordinaire de la majorité énoncée à l'article 2.3.1.5. Ceci s'écarte de la règle légale actuelle prévoyant que la licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire (article 57, alinéa 3, Loi Maritime). Cette dernière règle était, à son tour, une dérogation au droit commun énoncé à l'article 815 C.civ.

Une intervention judiciaire n'est plus nécessaire. Le copropriétaire quirataire individuel peut, en outre,

steeds overgaan tot verkoop van zijn eigen scheepsaandeel overeenkomstig artikel 2.3.1.15.

De mogelijkheid van een door de rechter bevolen verkoop blijft behouden voor het geval waarin het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd door de ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of door andere ernstige omstandigheden.

In overeenstemming met huidig Belgisch recht en buitenlandse recht gaat scheepsmede-eigendom niet teniet door overlijden of faillissement van een scheepsmede-eigenaar, en evenmin door onbekwaamverklaring of kennelijk onvermogen. Scheepsmede-eigendom wordt normaal immers niet gekenmerkt door een *intuitus personae*. Opzegging of uitsluiting van een scheepsmede-eigenaar is evenmin denkbaar. Het accent ligt op de zakenrechtelijke mede-eigendomssituatie en het vennootschapskarakter blijft op de achtergrond waardoorer geen aanleiding is om dergelijke bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. In de plaats is, zoals uiteengezet, wel de wegens bijzondere omstandigheden rechterlijk bevolen verkoop mogelijk gemaakt.

De beëindiging van de scheepsmede-eigendom door tenietgaan van het schip en vereniging van alle scheepsaandelen in één hand is evident;

Artikel 2.3.1.18

Verjaring

De Zeewet bepaalt in verband met scheepsmede-eigendom geen enkele bijzondere verjaringstermijn. In de ontworpen regel wordt aangesloten bij de algemene optie om de scheepvaartrechtelijke verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek zoveel als mogelijk te harmoniseren tot twee jaar. Bij de formulering is onder meer rekening gehouden met artikel 26 van de wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst. Er is voorrang gegeven aan de wenselijkheid van consistentie doorheen het wetboek en van voorspelbaarheid en rechtszekerheid boven de voor bepaalde situaties mogelijk relevante overweging dat een langere termijn niet aanzet tot onmiddellijke rechtsprocedures en de verderzetting van de samenwerking meer kansen zou kunnen geven.

toujours procéder à la vente de son propre quirat, conformément à l'article 2.3.1.15.

La possibilité d'une vente ordonnée par le juge est maintenue dans le cas où l'utilisation normale du navire est empêchée de manière permanente à la suite d'un grave non-respect de ses obligations par un autre copropriétaire quirataire ou à la suite d'autres circonstances graves.

Conformément au droit belge actuel et au droit étranger, la copropriété quirataire ne prend pas fin avec le décès ou la faillite d'un copropriétaire quirataire, ni à la suite d'une déclaration d'incapacité ou d'insolvabilité manifeste. En effet, la copropriété quirataire n'est normalement pas caractérisée par une *intuitus personae*. Le préavis ou l'exclusion d'un copropriétaire quirataire est tout autant impensable. Comme l'accent est mis en Belgique sur la situation de droit réel de la copropriété et que le caractère sociétal demeure fortement à l'arrière-plan, il n'y a pas lieu de reprendre une pareille disposition dans le Code belge de la Navigation. À sa place, et comme déjà exposé, la vente ordonnée judiciairement en raison de circonstances particulières est bien rendue possible.

La cessation de la copropriété quirataire par la destruction du navire et par la réunion de tous les quirats en une seule main est évidente.

Article 2.3.1.18

Prescription

La Loi Maritime ne stipule aucun délai de prescription particulier se rapportant à la copropriété quirataire. La règle en projet se rattache à l'option générale visant à harmoniser autant que possible à deux ans les délais de prescription du droit de la navigation repris dans le Code belge de la Navigation. La formulation tient notamment compte de l'article 26 de la loi du 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale. La priorité a été donnée au souci de cohérence dans l'ensemble du code et à la prévisibilité et à la sécurité juridique, plutôt qu'à la prise en considération du fait qu'un délai de prescription plus long pouvait s'avérer pertinent dans certaines situations en ne débouchant pas sur des procédures juridiques immédiates et en pouvant donner davantage de chances à une poursuite de la collaboration.

Afdeling 2

Aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders

Artikel 2.3.1.19

Andere regelgeving

Deze bepaling beoogt opheldering te brengen rond de verhouding tussen het specifieke scheepvaartrechtelijke regime van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en enkele andere, verwante regelingen.

In het eerste lid, 1°, wordt duidelijk gemaakt dat de regeling geen afbreuk doet aan deze betreffende de scheepszekerheidsrechten (inbegrepen de aan door scheepsvoorrechten ondersteunde vorderingen inherente verhaalbaarheid op het schip) en het bewarend en het uitvoerend scheepsbeslag. Ook aan de bijzondere regels betreffende overheidsschepen wordt uiteraard geen afbreuk gedaan.

In het eerste lid, 2°, en volgende wordt erop geattendeerd dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek in verband met de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ook enkele *leges speciales* zijn opgenomen. Het betreft onder meer de uit verdragsregelingen spruitende bepalingen betreffende milieu-aansprakelijkheid, opgenomen in boek 7 en deze betreffende het niet verlenen van hulp door de gezagvoerder. Het is evident dat deze bijzondere regelingen in geval van onverenigbaarheid voorrang hebben. Hetzelfde geldt uiteraard voor de regeling met betrekking tot de globale beperking van aansprakelijkheid

In het eerste lid 1, 3°, wordt duidelijk gemaakt dat de door dit hoofdstuk geregelde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar los staat van, en meteen cumulatief fungeert t.o.v. de eigen aansprakelijkheid van de bemanningsleden, de bevrachter en de vervoerder. In vele gevallen komt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar neer op een medegehoudenheid, die de schuldeiser tot zekerheid dient. In het hieronder besproken artikel 2.3.1.26 wordt uitdrukkelijk gestipuleerd dat het een aansprakelijkheid *in solidum* betreft.

In het eerste lid, 5°, wordt voorrang verleend aan de elders uitvoerig verantwoorde regeling van de passieflegitimatie inzake berging.

In het eerste lid 1, 6°, wordt verduidelijkt dat evenmin afbreuk wordt gedaan aan het gemeen recht met betrekking tot de aansprakelijkheid van de aanstellers voor schade veroorzaakt door aangestelden. Dit is van

Section 2

Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Article 2.3.1.19

Autre réglementation

Cette disposition entend apporter des éclaircissements autour de la relation entre le régime spécifique de droit de la navigation de la responsabilité du propriétaire de navire et quelques autres réglementations apparentées.

L'alinéa 1er, 1°, précise que la réglementation ne porte pas atteinte à celle concernant les droits de sûretés sur navires (y compris la recouvrabilité inhérente aux créances soutenues par des privilèges sur le navire) ainsi que la saisie conservatoire et la saisie-exécution. Il n'est évidemment pas non plus porté atteinte aux règles particulières relatives aux navires publics.

A l'alinéa 1er, 2°, et suivants, l'attention est tout d'abord attirée sur le fait que dans le Code belge de la Navigation, certaines *leges speciales* ont également été reprises concernant la responsabilité du propriétaire de navire. Il s'agit notamment des dispositions provenant de réglementations conventionnelles concernant la responsabilité environnementale, reprises au livre 7 et de celles relatives à la non-assistance par le commandant. Il est évident que ces réglementations particulières ont priorité en cas d'incompatibilité. Il en va naturellement de même pour la réglementation relative à la limitation de responsabilité globale.

A l'alinéa 1er, 3°, il est clairement indiqué que la responsabilité du propriétaire de navire réglementée dans ce chapitre est totalement indépendante et en même temps fonctionne de manière cumulative vis-à-vis de la responsabilité propre des membres de l'équipage, de l'affréteur et du transporteur. Dans de nombreux cas, la responsabilité du propriétaire de navire se réduit à une co-obligation qui sert de garantie au créancier. L'article 2.3.1.26 abordé ci-dessous stipule expressément qu'il s'agit d'une responsabilité *in solidum*.

A l'alinéa 1er, 5°, priorité est donnée à la réglementation justifiée ailleurs dans le détail de la légitimation passive en matière de sauvetage.

A l'alinéa 1er, 6°, il est expliqué qu'il n'est nullement porté atteinte au droit commun en ce qui concerne la responsabilité des commettants pour le dommage provoqué par des préposés. Ce point est important parce

belang omdat de hieronder opgenomen bepalingen de scheepseigenaar aansprakelijk verklaren voor daden van de gezagvoerder en aangestelden ook ingeval dezen niet zijn eigen aangestelden zijn, maar deze van bijvoorbeeld een rompbevrachter. Door de ontworpen bepaling wordt duidelijk gemaakt dat de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geen afbreuk doet aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller (in de meeste gevallen de rompbevrachter). De hieronder bepaalde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is met andere woorden niet exclusief. Hiermee wordt meteen een oude discussie uit de wereld geholpen. Doordat ook de aansteller zelf expliciet aansprakelijk blijft, wordt de aandacht niet exclusief gevestigd op de bijzondere (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

In het eerste lid, 7°, wordt verder gespecificeerd dat deze afdeling geen wijziging brengt in de bepalingen betreffende de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen, de burgerlijke aansprakelijkheid voor de betaling van geldboeten, en de administratieve sancties. Dit is een verdere verfijning, uitwerking en actualisering van het reeds in artikel 46, § 2, en 3 van de Zeewet vertaalde principe dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geen betrekking heeft op strafrechtelijke misdrijven. De ontworpen bepaling beoogt mede voorbehoud te maken omtrent de wettelijke bepalingen over de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen.

In 8° tot en met 11°, wordt verduidelijkt dat deze afdeling geen afbreuk doet aan de algemene wetten voor de arbeidsregeling in de koopvaardij en zeevisserij. De reder blijft overeenkomstig deze wetten altijd verantwoordelijk voor de daden zijn personeelsleden.

In het tweede lid wordt duidelijk gemaakt dat de hier opgenomen aansprakelijkheidsregeling de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen niet terzijde stelt.

Artikel 2.3.1.20

Afwijkende bedingen

De ontworpen bepaling bevestigt de huidige zienswijze dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar zoals geregeld in artikel 46 van de Zeewet van aanvullend recht is. Voor zover het recht met betrekking tot de desbetreffende contractvorm het toelaat, kan ook worden overeengekomen dat personen voor wie de scheepseigenaar conform de ontworpen bepalingen

que les dispositions reprises ci-dessous déclarent le propriétaire de navire responsable des actes du commandant et des préposés, également au cas où ceux-ci ne sont pas ses propres préposés mais, par exemple, ceux d'un affréteur coque nue. La disposition en projet fait clairement comprendre que la (co)responsabilité du propriétaire de navire ne porte pas atteinte à la responsabilité de droit commun du commettant (dans la plupart des cas, l'affréteur coque nue). La responsabilité du propriétaire de navire précisée ci-dessous n'est, en d'autres termes, pas exclusive, ce qui met directement fin à un très ancien débat. Du fait que le commettant lui-même reste explicitement responsable, l'attention n'est plus exclusivement portée sur la (co)responsabilité particulière du propriétaire de navire.

L'alinéa 1er, 7°, précise encore que cette section n'apporte aucune modification aux dispositions concernant la responsabilité pénale des personnes juridiques, la responsabilité civile pour le paiement des amendes et les sanctions administratives. Il s'agit ici d'un nouveau raffinement, de l'élaboration et de l'actualisation du principe déjà traduit à l'article 46, §§ 2 et 3, de la Loi Maritime, selon lequel la responsabilité du propriétaire de navire ne concerne pas les délits pénaux. La disposition en projet envisage également d'émettre des réserves concernant les dispositions légales sur la responsabilité pénale des personnes morales.

Dans le point 8° jusqu'à 11° inclus, il est expliqué que cette section ne porte pas préjudice aux lois générales sur l'emploi dans la marine marchande et la pêche maritime. Conformément à ces lois, l'armateur maintient sa responsabilité pour les actes de ses membres du personnel.

L'alinéa 2 exprime clairement que la réglementation de responsabilité reprise ici maintient la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques.

Article 2.3.1.20

Clauses dérogatoires

La disposition en projet confirme le point de vue actuel selon lequel la responsabilité du propriétaire de navire, telle que réglée à l'article 46 de la Loi Maritime, est de droit supplétif. Pour autant que le droit concernant la forme du contrat en question le permette, il peut également être convenu que des personnes pour lesquelles le propriétaire de navire n'est pas responsable

niet heeft in te staan, voor de toepassing ervan toch als zijn aangestelden worden beschouwd.

Artikel 2.3.1.19 betreffende de voorrang van andere relevante bepalingen kan echter niet contractueel terzijde worden gesteld De bedoelde andere bepalingen spruiten deels uit verdragen en raken deels de openbare orde. Het feit dat ingevolge de ontworpen bepaling geen afbreuk kan worden gedaan aan artikel 2.3.1.19 impliceert echter niet dat de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aanstellers zelf niet meer contractueel moduleerbaar zou worden.

Evenmin kan worden afgeweken van de bescherming die aan de schuldeiser wordt geboden door artikel 2.3.1.22, § 1, 1°, a). Wanneer de kapitein verklaart op te treden voor een andere partij dan de scheepseigenaar, moet die partij meteen en duidelijk worden geïdentificeerd.

Artikel 2.3.1.21

Eigen daden

Vooraf weze opgemerkt dat de ontworpen en de onmiddellijk navolgende bepalingen berusten op een doelbewuste uitsplitsing van het huidige artikel 46 van de Zeewet in afzonderlijke wetsartikelen. Deze opdeling in artikelen beoogt het gebruiksgemak te bevorderen.

De algemene strekking van het ontworpen artikel is om de gelding te bevestigen van de eigen aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de reder, die analoog is aan deze welke zou voortvloeien uit het algemeen verbintenissenrecht en inzonderheid uit het gemeen recht vervat in de artikelen 1382-1383 B.W.

De bepaling is in wezen slechts een bevestiging van artikel 46, § 1, van de Zeewet.

De bestaande wettekst werd echter enigszins herschreven.

Artikel 2.3.1.22

Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder

De ontworpen bepaling betreft de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de (contractuele) verbintenissen die uitdrukkelijk worden aangegaan door of voor de kapitein.

conformément aux dispositions en projet peuvent, pour son application, malgré tout être considérées comme ses préposés.

L'article 2.3.1.19 concernant la priorité d'autres dispositions pertinentes ne peut cependant être écarté contractuellement. Les autres dispositions visées dérivent partiellement de conventions et touchent partiellement l'ordre public. Le fait que la disposition en projet ne peut porter atteinte à l'article 2.3.1.19 n'implique cependant pas que la responsabilité de droit commun des commettants ne serait elle-même plus modulable contractuellement.

Il ne peut pas non plus être dérogé à la protection offerte au créancier par l'article 2.3.1.22, § 1er, 1°, a). Lorsque le capitaine déclare intervenir pour une autre partie que le propriétaire de navire, cette partie doit aussitôt et clairement être identifiée.

Article 2.3.1.21

Propres faits

Il faut noter d'emblée que les dispositions en projet ainsi que celles qui suivront immédiatement reposent sur une ventilation délibérée de l'article 46 de la Loi Maritime actuel en articles de loi séparés. Cette division en articles a pour but de favoriser la commodité d'utilisation.

La tendance générale de l'article en projet est de confirmer la validité de la responsabilité du propriétaire de navire et de l'armateur, telle qu'elle découlerait du droit général des obligations et en particulier du droit commun énoncé dans les articles 1382 – 1383 C. civ.

La disposition n'est en fait qu'une confirmation de l'article 46, § 1er, de la Loi Maritime.

Le texte de loi existant a cependant été quelque peu réécrit.

Article 2.3.1.22

Obligations contractées par ou pour le commandant

La disposition en projet concerne la responsabilité du propriétaire de navire pour les obligations (contractuelles) qui sont expressément contractées par ou pour le capitaine.

De bepaling herformuleert het principe vervat in het tweede zinsdeel van artikel 46, § 2, van de Zeewet.

De gewijzigde formulering houdt een weloverwogen en overigens minimale inperking van de naar huidig recht bestaande aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in. Uit het onderzoek door de Commissie Maritiem Recht blijkt dat het vigerende Belgische recht ten gronde niet gemakkelijk is te verantwoorden en op internationaal vlak alleszins een extreme positie inneemt. De essentie van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor contractuele verbintenissen en de corresponderende bescherming van de contractanten blijven hier desalniettemin behouden.

De nieuwe bepaling maakt, anders dan de Zeewet, een onderscheid tussen twee gevallen waarin de scheepseigenaar gebonden wordt:

1° de situatie waarin de kapitein zelf is opgetreden;

2° de situatie waarin een verbintenis is aangegaan door een derde die *uitdrukkelijk* verklaart "voor de kapitein" ("for the master") te handelen.

In andere gevallen kan de scheepseigenaar in redelijkheid niet worden aangesproken. Er wordt dus afgestapt van de in de huidige rechtspraak aanvaarde, maar ten gronde bezwaarlijk te verantwoorden en internationaal extreme regel dat inzonderheid cognossementen steeds worden geacht door de kapitein te zijn afgegeven of door hem stilzwijgend te zijn erkend. Onder de nieuw ontworpen regel blijft de scheepseigenaar, ook wanneer hij niet als reder optreedt, dus door kapiteinscognossementen gebonden op voorwaarde dat deze *uitdrukkelijk* door of voor de kapitein zijn ondertekend.

In het algemeen weze benadrukt dat internationaal wordt verwacht dat omtrent de vertegenwoordigingsbevoegdheid volledige duidelijkheid en transparantie heerst.

Deze internationale normering wettigt dat bij de afbakening van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt uitgegaan van de reële inhoud van de betrokken vervoersdocumenten en andere relevante akten.

Los van de andere in de ontworpen formulering besloten toepassingsvereisten (zoals het vereiste dat de kapitein in de uitoefening van zijn scheepsdienst moet hebben gehandeld – in welk verband ter duiding kan worden verwezen naar de omschrijving van de

La disposition reformule le principe énoncé à la deuxième partie de phrase de l'article 46, § 2, de la Loi Maritime.

La formulation modifiée contient une restriction réfléchie et au demeurant minime de la responsabilité du propriétaire de navire existante selon le droit actuel. Il ressort de l'étude faite par la Commission de Droit maritime que, sur le fond, le droit belge en vigueur n'est pas facile à justifier et occupe du point de vue international une position extrême. L'essence de la responsabilité du propriétaire de navire pour les obligations contractuelles ainsi que la protection qui en découle pour les contractants restent cependant maintenues.

La nouvelle disposition, à la différence de la Loi Maritime, établit une distinction entre deux cas dans lesquels le propriétaire de navire est tenu responsable:

1° la situation dans laquelle le capitaine est intervenu lui-même;

2° la situation dans laquelle une obligation est contractée par un tiers qui déclare *expressément* agir "pour le capitaine" ("for the master").

Dans les autres cas, le propriétaire de navire ne peut raisonnablement pas être tenu. L'on abandonne donc la règle, acceptée par la jurisprudence actuelle, mais difficilement justifiable sur le fond et extrême d'un point de vue international, qu'en matière de connaissements, ceux-ci sont toujours censés avoir été émis par le capitaine ou tacitement reconnus par lui. Suivant la nouvelle règle en projet, le propriétaire de navire reste tenu, même dans les cas où il n'intervient pas comme armateur, par les connaissements de capitaine, à condition que ceux-ci soient signés *expressément* par ou pour le capitaine.

En général, il convient d'insister sur le fait qu'au plan international, une clarté et une transparence complètes sont attendues en matière de pouvoir de représentation.

Ces normes internationales justifient le fait que dans la délimitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le Code belge de la Navigation, le choix a été de partir du contenu réel des documents de transport en question et d'autres actes pertinents.

Indépendamment des autres exigences d'application décidées dans la formulation en projet (telle que l'exigence que le capitaine doit avoir agi dans l'exercice de son service du navire – à cet égard, on peut se référer, à titre d'explication, à la description des tâches du

taken van de gezagvoerder in artikel 2.4.2.5), kan de scheepseigenaar in een vijftal typische gevallen aan mede-aansprakelijkheid ontsnappen.

Vooreerst is dit het geval wanneer de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, waarvan tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats wordt opgegeven. Deze uitzondering is gerechtvaardigd in het licht van het in artikel 2.3.1.20 bevestigde regel dat de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar van aanvullend recht is en geeft voorrang aan de contractuele werkelijkheid. De ontworpen formulering beschermt echter de schadelijder, die een alternatieve schuldenaar moet kunnen vinden. Het spreekt voor zich dat de verwijzing door de kapitein naar een andere mandant dan de scheepseigenaar te goeder trouw moet gebeuren. Zij moet met andere woorden beantwoorden aan een reële situatie. Is dat niet het geval, dan blijft de scheepseigenaar gebonden en loopt de kapitein bovendien het risico persoonlijke aansprakelijkheid op te lopen wegens zware fout..

Ten tweede is het denkbaar dat de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn. Het is gerechtvaardigd de bewijslast op de scheepseigenaar te leggen, want de wederpartij mag erop vertrouwen dat een kapitein die een rechtshandeling stelt, bevoegd is om daardoor de scheepseigenaar te verbinden.

Ten derde kan de scheepseigenaar bewijzen dat de persoon die *voor de kapitein* optrad onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde op de hoogte te zijn. Dit principe tempert de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar enigszins,. Anderzijds blijven de medecontractanten en inzonderheid ook de derde-cognossementhouders goed beschermd: op de scheepseigenaar rust een dubbele bewijslast en de onbevoegdheid kan een derde-houder allicht erg zelden worden tegengeworpen. Een omkering van de bewijslast ten voordele van de scheepseigenaar zou te ver afwijken van het vigerende Belgische zeerecht. Wel mag worden verwacht dat de medecontractant zich, indien er redenen tot twijfel zijn, informeert over de ware toedracht in verband met het voorhanden zijn van vertegenwoordigingsbevoegdheid. Ook blijft hier overigens, zoals in het bestaande recht, het suppletief karakter van de wettelijke regeling spelen, zodat de scheepseigenaar de vertegenwoordigingsbevoegdheid in hoofde van bevrachters en verdere partijen in de contractketen desgewenst kan uitsluiten of beperken.

commandant dans l'article 2.4.2.5), le propriétaire de navire peut échapper à la coresponsabilité dans cinq cas typiques.

Tout d'abord, c'est le cas lorsque le capitaine déclare expressément intervenir pour une autre partie, dont le nom et le siège ou un domicile sont donnés en même temps. Cette exception est justifiée à la lumière de la règle confirmée à l'article 2.3.1.20 selon laquelle la responsabilité légale du propriétaire de navire est de droit supplétif et donne ainsi priorité à la réalité contractuelle. La formulation en projet protège cependant le préjudicié qui doit pouvoir trouver un débiteur alternatif. Il va de soi que le renvoi par le capitaine à un autre mandant que le propriétaire de navire doit se faire de bonne foi. Autrement dit, elle doit répondre à une situation réelle. Dans le cas contraire, le propriétaire de navire reste tenu et le capitaine courra en outre le risque d'une responsabilité personnelle pour faute grave..

Deuxièmement, il est envisageable que le propriétaire de navire prouve que le capitaine a agi en dehors de sa compétence et que la partie adverse était au courant ou devait être au courant de cette incompétence. Il est légitime de placer la charge de la preuve sur le propriétaire de navire, car l'autre partie doit pouvoir légitimement supposer qu'un capitaine qui pose un acte est compétent pour engager le propriétaire de navire.

Troisièmement, le propriétaire de navire peut prouver que la personne qui est intervenue *pour le capitaine* a agi sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant ou devait être au courant de cette incompétence. Ce principe tempère quelque peu la responsabilité du propriétaire de navire. Par ailleurs, les cocontractants et, en particulier, également les tiers-porteurs des connaissements restent bien protégés: une double charge de la preuve repose sur le propriétaire de navire et il sera vraisemblablement très difficile d'opposer au tiers-porteur une absence de compétence. Un renversement de la charge de la preuve en faveur du propriétaire de navire serait trop éloigné du droit belge en vigueur. On peut cependant bien attendre du cocontractant, s'il existe des raisons de douter, qu'il s'informe sur les circonstances exactes concernant l'existence de la compétence de représentation. Ici également, comme dans le droit existant, le caractère supplétif de la réglementation légale continuera d'ailleurs à jouer, de sorte que le propriétaire de navire peut, le cas échéant, exclure ou limiter la compétence de représentation dans le chef des affréteurs ou d'autres parties dans la chaîne des contrats.

Ten vierde kan de scheepseigenaar steeds bewijzen dat de betrokken “voor de kapitein” aangegane verbintenis onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn. Dit criterium codificeert in zekere mate een bestaande zienswijze met betrekking tot de uitgifte van expediteurscognossementen en dergelijke Een loutere latere correctie van een reeds bestaande, tussen dezelfde partijen tot stand gekomen verbintenis valt niet onder deze uitzondering. In dat geval is de nieuwe verbintenis niet “onverenigbaar” met de eerdere, maar wijzigt zij deze alleen maar. De term “onverenigbaar” moet dus in beperkende zin worden geïnterpreteerd.

Ten vijfde kan de scheepseigenaar steeds bewijzen dat noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was “of redelijkerwijze vermocht te zijn”. Deze laatste formulering is doelbewust aangescherpt. Ook dit criterium kan relevant zijn ten aanzien van een situatie van vervoer onder een expediteurscognossement of een aanverwant document, of bijvoorbeeld ook nog ten aanzien van een levering van goederen aan de zelfstandige exploitant van een horecagelegenheid of een kapsalon aan boord, of aan een zelfstandige scheepsdokter. Het gaat inzonderheid om overeenkomsten die buiten de eigenlijke exploitatie van het schip tot stand komen.

De in paragraaf 1 ontworpen bepaling betreft in eerste instantie verbintenissen aangegaan door of voor een “kapitein”. Hoewel andere gezagvoerders dan de kapitein traditioneel worden geacht niet over vertegenwoordigingsbevoegdheid te beschikken, kunnen zij, conform de praktijk en het elders toegelichte artikel 2.4.2.5, § 1, 4°, in beperkte mate rechtshandelingen stellen voor rekening van andere partijen, naast de mogelijkheid om een gemeenrechtelijk mandaat uit te oefenen (zie artikel 2.4.2.6, § 7). In het eerste geval geldt overeenkomstig de ontworpen paragraaf 2 dezelfde (mede-) gehoudenheid van de scheepseigenaar. In het tweede geval komt slechts een gemeenrechtelijke binding van de lasthebber tot stand. Er is echter geen aanleiding om in dat geval een algemene, wettelijke gehoudenheid van de scheepseigenaar in te voeren.

Paragraaf 2 beschermt de wederpartij tegen inadequate regelingen, bijvoorbeeld wanneer het ene beding verklaart dat de eigenaar is vertegenwoordigd, en het andere dat een bevrachter is gehouden.

Dit artikel geldt voor alle kapiteins en gezagvoerders, ongeacht of zij optreden op basis van een arbeidsovereenkomst of niet.

Quatrièmement, le propriétaire de navire peut toujours prouver que l’obligation en question contractée “pour le capitaine” est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou se devait de l’être. Ce critère codifie dans une certaine mesure un point de vue existant concernant l’émission de connaissements d’expéditeurs, etc. Une simple correction ultérieure d’une obligation préexistante, contractée entre les mêmes parties, ne tombe pas sous cette exception. En pareil cas, la nouvelle obligation n’est pas “incompatible” avec la précédente, mais ne fait que modifier celle-ci. Le terme “incompatible” doit donc être interprété au sens restrictif.

Cinquièmement, le propriétaire de navire peut toujours prouver que ni lui-même ni l’armateur n’étaient au courant “ou pouvaient raisonnablement être au courant” de l’obligation concernée. Cette dernière formulation a été volontairement affûtée. Ce critère peut également avoir son importance par rapport à une situation de transport sous un connaissement d’expéditeur ou un document similaire ou, par exemple, également à l’occasion d’une livraison de marchandises à l’exploitant indépendant d’un établissement de l’Horeca ou d’un salon de coiffure à bord ou à un médecin de bord indépendant. Il s’agit en particulier de contrats conclus en dehors de l’exploitation véritable du navire.

La disposition au paragraphe 1er en projet concerne en première instance les obligations contractées par ou pour un “capitaine”. Malgré le fait que d’autres commandants que le capitaine peuvent traditionnellement être censés ne pas disposer d’une compétence de représentation, ils peuvent – conformément à la pratique et à l’article 2.4.2.5, § 1er, 4°, discuté ailleurs – conclure dans une mesure limitée des actes juridiques pour le compte d’autres parties, outre la possibilité d’exercer un mandat de droit commun (voir article 2.4.2.6, § 7). Dans le premier cas, la même (co-)obligation du propriétaire de navire est de mise, conformément au paragraphe 2 en projet. Dans le deuxième cas, il ne se produit qu’un lien de droit commun du mandataire. Il n’y a cependant pas lieu d’instaurer, dans ce cas, une obligation générale légale du propriétaire de navire.

Le paragraphe 2 protège la partie adverse de clauses inappropriées, p. ex. quand une clause stipule que le propriétaire est représenté, et l’autre qu’un affréteur est tenu.

Il est confirmé que l’article commenté ici vaut pour tous les capitaines et commandants, qu’ils interviennent sur la base d’un contrat d’engagement ou non.

Artikel 2.3.1.23

Daden van de gezagvoerder

Deze bepaling vestigt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van de gezagvoerder (of andere daden van de gezagvoerder die buitencontractuele aansprakelijkheid genereren). Ofschoon deze thans reeds bestaande aansprakelijkheidsregel de scheepseigenaar in wezen ook met een aanstellersaansprakelijkheid belast wanneer hij zelf *niet* de aansteller is, riep het behoud ervan tijdens de eerste consultatie geen controverse op, ook niet zijdens de reders.

Ingevolge het hierboven toegelichte artikel 2.3.1.19 geldt de ontworpen aansprakelijkheidsregel onverminderd de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller van de kapitein, ingeval deze aansteller een andere persoon is dan de scheepseigenaar. Deze aansteller zal in de regel zijn te kwalificeren als de "reder" in de zin van artikel 2.1.1.2, 2°. Gelet op de acceptatie van de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar tijdens de publieke consultaties en de nood aan maximale bescherming van de schadelijder, wordt ervoor geopteerd om de hier behandelde aansprakelijkheid niet te verleggen van de scheepseigenaar naar de reder (ongeacht of deze laatste scheepseigenaar is of niet).

De toegelichte bepaling is meer bepaald de overname van het eerste zinsdeel van artikel 46, § 2, van de Zeewet, dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor daden van de kapitein vestigt.

Vooreerst wordt ook hier geopteerd voor de omschrijving "onrechtmatige daden waardoor aan derden schade wordt berokkend" i.p.v. het lapidaire "handelingen". De "verzuimen" worden niet speciaal in artikel 46, § 2, van de Zeewet vermeld, en worden ook hier niet overgenomen. Het spreekt echter voor zich dat het ontworpen artikel inhoudelijk ook de aansprakelijkheid wegens verzuimen viseert.

Een belangrijke wijziging is dat de ontworpen bepaling het heeft over de gezagvoerder en niet over de kapitein. De reden is dat het Belgisch Scheepvaartwetboek ook is bedoeld om te gelden voor schepen aan boord waarvan het gezag niet in handen is van een kapitein, maar van een andere soort gezagvoerder. Ook artikel 46 van de Zeewet geldt overigens reeds voor dergelijke vaartuigen, wat het gebruik van de term "kapitein" ongelukkig maakt. In het Belgisch Scheepvaartwetboek is het begrip gezagvoerder uitdrukkelijk gedefinieerd (artikel 1.1.1.3, § 1, 1°). Voor de schipper van een binnenschip geldt aritkel 3.3.2.4.

Artikel 2.3.1.23

Faits du commandant

Cette disposition fixe la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes du commandant (ou d'autres faits du commandant qui génèrent une responsabilité extracontractuelle). Même si cette règle de responsabilité qui existe déjà actuellement charge également le propriétaire de navire d'une responsabilité de commettant, y compris lorsqu'il n'est *pas* lui-même le commettant, son maintien n'a pas provoqué de controverses lors de la première consultation, pas même du côté des armateurs.

Suivant l'article 2.3.1.19 commenté ci-dessus, la règle de responsabilité en projet vaut indépendamment de la responsabilité de droit commun du commettant du capitaine, au cas où ce commettant est une autre personne que le propriétaire de navire. Ce commettant sera, en principe, qualifié d'"armateur" au sens de l'article 2.1.1.2, 2°. Au vu de l'acceptation de la (co) responsabilité du propriétaire de navire au cours des consultations publiques et de la nécessité d'une protection maximale du préjudicié, on choisit de ne pas déplacer la responsabilité traitée ici du propriétaire de navire vers l'armateur (que ce dernier soit propriétaire de navire ou non).

La disposition commentée est plus précisément la reprise de la première partie de phrase de l'article 46, § 2, de la Loi Maritime qui fixe la responsabilité du propriétaire de navire pour les faits du capitaine.

Tout d'abord, ici également, on opte pour la description "faits illicites [...] qui causent à autrui un dommage" au lieu du lapidaire "faits". Les "fautes" ne sont pas mentionnées particulièrement à l'article 46, § 2, de la Loi Maritime et ne sont pas non plus reprises ici. Mais il va de soi que l'article en projet vise, sur le plan du contenu, également la responsabilité pour cause de faute.

Une modification importante réside dans le fait que la disposition en projet parle du commandant et non du capitaine. La raison est que le Code belge de la Navigation est également destinée à valoir pour des navires à bord desquels l'autorité n'est pas entre les mains d'un capitaine, mais d'une autre sorte de commandant. L'article 46 de la Loi Maritime vaut d'ailleurs également déjà pour de pareils bâtiments, ce qui rend malheureux l'emploi du terme "capitaine". La notion de "commandant" est expressément définie dans le Code belge de la Navigation (article 1er.1.1.3, § 1er, 1°). L'article 3.3.2.4 s'applique au batelier d'un bateau de navigation intérieure.

Het in artikel 46, § 2, gebruikte woord “burgerlijk” wordt geschrapt. Dit aspect wordt opgevangen door het hierboven toegelichte artikel 2.3.1.19, § 1, 7°.

In principe is de scheepseigenaar ook aansprakelijk voor fouten die de kapitein pleegt bij het uitoefenen van zijn publiekrechtelijke taken. Bij die gelegenheid blijft de kapitein wezenlijk aangestelde van de eigenaar of reder, en komt de overheid *de facto* niet tussen. Een uitzondering geldt echter voor het niet verlenen van hulp als bedoeld in artikel 8, derde lid van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 10.3 van het Bergingsverdrag 1989, in het Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen onder artikel 2.7.2.10 respectievelijk artikel 2.7.5.11.

Artikel 2.3.1.24

Daden van aangestelden

Deze bepaling is een herformulering, in een gewijzigde formulering, van de regel die thans vervat ligt in artikel 46, § 3, van de Zeewet. De nieuwe bepaling strekt er in wezen toe het bestaande recht te bevestigen, maar meteen ook om dit te preciseren.

Dat de scheepseigenaar aansprakelijkheid draagt voor de fouten van de bemanning en andere aangestelden, wordt als uitgangspunt bevestigd. Dit beschermt de derde-schadelijders, die in de persoon van de scheepseigenaar een gemakkelijk traceerbare en doorgaans solvabele debiteur vinden. Anders dan in een aantal andere landen, wordt de aansprakelijkheid in geval van rompbevrachting niet naar de rompbevrachter verschoven. Anderzijds doet de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar aan de eigen, gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de aansteller – bijvoorbeeld de rompbevrachter – geen afbreuk.

In paragraaf 1, 2°, wordt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor andere aangestelden dan de in zijn dienst staande bemanningsleden gepreciseerd.

Deze aansprakelijkheid geldt met name voor “de in dienst van het schip gestelde onrechtmatige daden van de andere, desgevallend slechts tijdelijke, aangestelden van de scheepseigenaar of de reder waardoor aan derden schade wordt berokkend”.

De formulering maakt duidelijk dat de scheepseigenaar aansprakelijk blijft wanneer de aangestelde niet in zijn eigen dienst, maar in deze van de reder optreedt, zoals dat laatste begrip in artikel 2.1.1.2, 2°, is gedefinieerd.

Le terme “civilement”, employé dans l’article 46, § 2, est supprimé. Cet aspect est entendu dans l’article 2.3.1.19, § 1er, 7°, commenté ci-dessus.

En principe, le propriétaire de navire est également responsable des fautes commises par le capitaine lors de l’exercice de ses fonctions de droit public. À cette occasion, le capitaine reste effectivement le préposé du propriétaire ou de l’armateur et l’autorité n’intervient pas *de facto*. Il existe toutefois une exception, à savoir la violation de l’obligation d’assistance, telle que visée à l’article 8, alinéa 3, de la Convention sur l’abordage de 1910 et à l’article 10.3 de la Convention d’assistance de 1989, reprise dans le Code belge de la Navigation à l’article 2.7.2.10 et à l’article 2.7.5.11.

Article 2.3.1.24

Faits des préposés

Cette disposition est la reprise, sous une formulation modifiée, de la règle qui figure actuellement à l’article 46, § 3 de la Loi Maritime. La nouvelle disposition tend en fait à confirmer le droit existant et, par la même occasion, à le préciser.

Le point de départ confirmé est le fait que le propriétaire de navire assume la responsabilité des fautes de l’équipage et des autres préposés. Ceci protège les tiers-préjudiciés qui trouvent en la personne du propriétaire de navire un débiteur facilement traçable et le plus souvent solvable. À la différence de plusieurs autres pays, la responsabilité en cas d’affrètement coque nue n’est pas déplacée vers l’affréteur coque nue. Par ailleurs, la (co)responsabilité du propriétaire de navire ne porte pas atteinte à la responsabilité personnelle, de droit commun, du commettant – par exemple, l’affréteur coque nue.

Le paragraphe 1er, 2°, précise la responsabilité du propriétaire de navire pour d’autres préposés que les membres d’équipage se trouvant à son service.

Cette responsabilité vaut notamment pour “les faits illicites commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l’armateur qui causent à autrui un dommage”.

La formulation montre clairement que le propriétaire de navire reste responsable lorsque le préposé n’intervient pas à son propre service, mais au service de l’armateur, selon la définition donnée à cette dernière notion à l’article 2.1.1.2, 2°.

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar wordt meteen tot deze gevallen beperkt. Het moet met andere woorden gaan om aangestelden die daadwerkelijk, *rechtstreeks* in dienst van de scheepseigenaar of de reder werkzaam zijn. De aangestelden van door de scheepseigenaar of de reder gebezigde hulppersonen of door hem gecontracteerde dienstverleners of leveranciers – zoals een goederenbehandelaar, een scheepshersteller of een brandstoffen- of levensmiddelenleverancier – worden hier niet door gevat. Voor de daden van deze aangestelden blijft alleen de betrokken aansteller aansprakelijk.

Evenmin wordt beoogd de scheepseigenaar aansprakelijk te maken voor daden van aan boord ingescheepte militairen of van passagiers. Nog minder is de scheepseigenaar aansprakelijk voor de onrechtmatige daden gepleegd door aan boord werkzame zelfstandige exploitanten (bijvoorbeeld de restaurateur of het kapsalon aan boord van een passagiersschip, en diens aangestelden, of de op zelfstandige basis werkzame scheepsdokter). Ingevolge het hierboven reeds toegelichte artikel 2.3.1.19 blijft echter het gemeen aansprakelijkheidsrecht toepassing vinden, waaronder de regels met betrekking tot. gelegenheidsaanstelling. De ontworpen bepaling impliceert evenmin aansprakelijkheid van de eigenaar of "reder" van een plezierjacht voor daden van zijn aan boord ingescheepte vrienden, tenzij die ook als "aangestelden" zouden zijn te beschouwen.

De nieuwe wettekst eist ook dat het moet gaan om onrechtmatige daden gesteld "in dienst van het schip". Daden van de betrokken aangestelden die niets te maken hebben met het gebruik of de exploitatie van het schip, bijvoorbeeld een elders in de haven door een bemanningslid gepleegde diefstal, moeten buiten beschouwing blijven.

Of de daden van de betrokken aangestelden, naast de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, ook deze van de werkgever en/of deze van de gelegenheidsaansteller in het gedrang doen komen, moet worden uitgemaakt aan de hand van het gemeen aansprakelijkheidsrecht met betrekking tot situaties van gelegenheidsaanstelling, dat ter zake echter niet vast gevestigd lijkt.

In paragraaf 2 wordt nader ingegaan op de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de verstrekkers van zgn. technisch-nautische diensten (loodsen, slepen en vast- en losmaken). De bepaling beoogt in wezen bestaand recht te bevestigen. De formulering is echter aangepast.

La responsabilité du propriétaire de navire est en même temps limitée à ces cas. Autrement dit, il doit s'agir de préposés qui travaillent effectivement *directement* au service du propriétaire de navire ou de l'armateur. Les préposés du personnel aidant utilisé par le propriétaire de navire ou par l'armateur ou des prestataires de services ou des fournisseurs contractés par ses soins – tels qu'un manutentionnaire, un réparateur de navires ou un fournisseur de combustibles ou d'aliments – ne sont pas concernés. Pour les faits de ces préposés, seul le commettant concerné reste responsable.

Il n'a pas non plus été recherché de rendre le propriétaire de navire responsable des faits de militaires ou de passagers embarqués à bord. Le propriétaire de navire n'est pas non plus responsable des faits illicites commis par des exploitants indépendants travaillant à bord (par exemple, le restaurateur ou le salon de coiffure à bord d'un navire de croisière ainsi que les préposés de ceux-ci, ou encore le médecin de bord travaillant sur une base indépendante). Selon l'article 2.3.1.19, déjà commenté ci-dessus, le droit commun de la responsabilité reste toutefois applicable, en ce compris les règles concernant l'engagement occasionnel. La disposition en projet n'implique pas non plus la responsabilité du propriétaire ou de l'"armateur" d'un yacht de plaisance pour les faits de ses amis embarqués à bord, sauf le cas où ceux-ci devraient être considérés comme des "préposés".

Le nouveau texte de loi exige également que les faits soient commis "au service du navire". Les faits commis par les préposés concernés et qui n'ont rien à voir avec l'usage ou l'exploitation du navire, par exemple un vol commis par un membre de l'équipage ailleurs dans le port, n'entrent pas en considération.

La question de savoir si les faits des préposés concernés entraînent également, outre la responsabilité du propriétaire de navire, celle de l'employeur et/ou celle de celui qui engage quelqu'un occasionnellement, doit être étudiée à l'appui du droit commun de la responsabilité par rapport à des situations d'engagement occasionnel, droit qui ne paraît cependant pas établi de façon incontestable.

Le paragraphe 2 entre plus dans le détail au sujet de la responsabilité du propriétaire de navire pour les prestataires de services dits techniques nautiques (pilotage, remorquage et lamanage). La disposition tend en fait à confirmer le droit existant. La formulation a cependant été adaptée.

Vooreerst wordt, anders dan in artikel 46, § 3, van de Zeewet, niet meer uitsluitend over de loods gesproken, maar ook over de andere technisch-nautische dienstverleners. Een onderscheid ware immers moeilijk te verantwoorden.

Ten tweede werd gezocht naar een regeling die correct balanceert op de grenslijn tussen de federale en de gewestelijke bevoegdheid. De Gewesten zijn bevoegd voor de regelgeving betreffende het loodsen, wat onder meer impliceert dat zij de rechtspositie van de loods aan boord van het schip bepalen. Anderzijds behoort de regeling van de (mede-)aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, als regel van handels- en inzonderheid. zeerecht, tot de exclusieve bevoegdheid van de federale wetgever. Daarom wordt in de ontworpen regeling geopteerd voor een generieke regeling omtrent de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van technisch-nautische dienstverleners, die echter moet wijken voor eventuele andersluidende regelingen in de organieke regelgeving betreffende de betrokken individuele lokale dienstverleners, die ook de eigen aansprakelijkheid van deze dienstverleners en de betrokken personeelsleden kunnen regelen. Hierbij wordt niet beoogd een verkapt stelsel van concurrerende bevoegdheden in te voeren. Wel wordt gepoogd de uitoefening van de elkaar onvermijdelijk inhoudelijk rakende bevoegdheden goed te laten harmoniëren.

Voorts wordt in de ontworpen bepaling niet meer gesuggereerd dat de loods een aangestelde van de scheepseigenaar zou zijn.

In het tweede lid van paragraaf 2 wordt gespecificeerd dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ophoudt wanneer bijvoorbeeld de sleepdienst of de loods de leiding van de operaties heeft. In de praktijk zal dit slechts uitzonderlijk voorkomen. Overigens moet in dit verband ook rekening worden gehouden met de regeling betreffende de aansprakelijkheid bij aanvaring.

Artikel 2.3.1.25

Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht

Met het oog op de rechtszekerheid codificeert de ontworpen bepaling een thans reeds geldende zienswijze.

Premièrement, à la différence de ce que stipule l'article 46, § 3 de la Loi Maritime, il n'est plus seulement fait mention du pilote, mais également des autres fournisseurs de services techniques nautiques. En effet, une distinction serait difficile à justifier.

Deuxièmement, on a tenté de trouver une réglementation qui tienne compte correctement de la répartition entre compétences fédérales et compétences régionales. Les Régions sont compétentes pour la réglementation concernant le pilotage, ce qui implique notamment qu'elles précisent la position juridique du pilote à bord du navire. D'autre part, la réglementation de la (co)responsabilité du propriétaire de navire, comme règle de droit commercial et plus particulièrement de droit maritime, relève de la compétence exclusive du législateur fédéral. Pour cette raison, on a opté dans la réglementation en projet pour une réglementation générique concernant la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes de fournisseurs de services techniques nautiques, qui doit cependant s'effacer au profit d'éventuelles autres dispositions contraires figurant dans la réglementation organique concernant les fournisseurs de services individuels locaux concernés, et qui peuvent également régler la propre responsabilité de ces fournisseurs de services et des membres du personnel concernés. Dans ce contexte, l'objectif n'est pas d'introduire un système déguisé de compétences concurrentielles, mais de tenter d'harmoniser le mieux possible l'exercice de compétences qui se côtoient inévitablement sur le plan du contenu.

De plus, la disposition en projet ne suggère plus que le pilote serait un préposé du propriétaire de navire.

L'alinéa 2 du paragraphe 2 précise que la responsabilité du propriétaire de navire cesse lorsque, par exemple, le service de remorquage ou le pilote a la direction des opérations. Dans la pratique, cela ne se produira qu'exceptionnellement. D'ailleurs, il faut également, à cet égard, tenir compte de la réglementation concernant la responsabilité en cas d'abordage.

Article 2.3.1.25

Responsabilité après cession de propriété

Dans un souci de sécurité juridique, la disposition en projet codifie un point de vue déjà en vigueur à l'heure actuelle.

Artikel 2.3.1.26

Gehoudenheid in solidum

Met het oog op de bevordering van de rechtszekerheid expliciteert deze bepaling een bestaande, thans vrij algemeen aanvaarde regel. Hoewel de aansprakelijkheid *in solidum* als dusdanig een jurisprudentiële constructie is, wordt zij hier in een wettekst geconsacreerd. De betekenis ervan staat weliswaar niet volledig, maar toch voldoende vast, zodat geen nadere omschrijving noodzakelijk is. Het is niet wenselijk de contouren van de aansprakelijkheid *in solidum* in het Belgisch Scheepvaartwetboek te gaan (her)definiëren.

Artikel 2.3.1.27

Verhaalsrecht

Deze bepaling bevestigt eveneens een thans algemeen aangenomen, maar niet in de Zeewet geëxpliciteerde regel in verband met het regresrecht.

Deze regel wordt echter uitgebreid in die zin dat de scheepseigenaar, naast de werkelijke schadeveroorzaker, ook steeds de reder kan aanspreken, in wiens handen per definitie de reële zeggenschap over het schip ligt (zie nogmaals artikel 2.1.1.2., 2°). Deze oplossing is een verzachting, ten voordele van de scheepseigenaar, van de niet-opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van een – in andere landen nochtans gangbare – regel die de aansprakelijkheid in geval van rompbevrachting verschuift van de eigenaar naar de rompbevrachter. Onder het Belgisch Scheepvaartwetboek kan de derde zich, ook in geval van overdracht van het rederschap, steeds tot de geregistreerde eigenaar blijven wenden, maar deze laatste vindt in het wetboek een – zij het suppletief – regresrecht tegen de reder.

Afdeling 3

Scheepsagenten

Artikel 2.3.1.28

Betekeningen, kennisgevingen en mededelingen

Deze bepaling biedt een wetgevende oplossing voor een problematiek die sinds een arrest van het Hof van Cassatie van 20 december 1996 het voorwerp uitmaakt van rechtsgeleerd debat en onvrede in de rechtspraktijk. Na grondige afweging van alternatieven en overleg

Article 2.3.1.26

Obligation in solidum

En vue de favoriser la sécurité juridique, cette disposition explicite une règle existante, assez généralement acceptée de nos jours. Même si la responsabilité *in solidum* constitue en tant que telle une construction jurisprudentielle, elle se trouve ici consacrée dans un texte de loi. Sa signification n'est certes pas entièrement établie, mais elle l'est certainement assez pour qu'une plus ample description ne soit pas nécessaire. Il n'est pas souhaitable de (re)définir les contours de la responsabilité *in solidum* dans le Code belge de la Navigation.

Article 2.3.1.27

Droit de recours

Cette disposition confirme également une règle concernant le droit de recours actuellement acceptée de façon générale, mais qui n'est pas explicitée dans la Loi Maritime.

Cette règle est cependant élargie en ce sens que le propriétaire de navire peut se retourner non seulement contre celui qui a véritablement causé le dommage, mais également contre l'armateur qui a, par définition, la véritable direction du navire entre les mains (voir à nouveau l'article 2.1.1.2, 2°). Cette solution est une atténuation, en faveur du propriétaire de navire, de la non-reprise dans le Code belge de la Navigation d'une règle – pourtant d'application dans d'autres pays – qui, en cas d'affrètement coque nue, déplace la responsabilité du propriétaire vers l'affréteur coque nue. En vertu du Code belge de la Navigation, le tiers peut, même en cas de transfert de la gestion nautique, toujours continuer à s'adresser au propriétaire enregistré, mais ce dernier trouve dans le code un droit de recours – même s'il est supplétif – contre l'armateur.

Section 3

Agents maritimes

Article 2.3.1.28

Significations, notifications et communications

Cette disposition offre une solution législative à une problématique qui fait l'objet, depuis un arrêt de la Cour de Cassation du 20 décembre 1996, du débat de la doctrine et de mécontentement dans la pratique du droit. Après mûre considération d'alternatives et

met de betrokken sectoren is gekozen voor een eerder minimale regeling, welke betekeningen en dergelijke bij de scheepsagent mogelijk maakt met akkoord van deze laatste. Een wettelijke verplichting voor de scheepsagent om gerechtelijke akten in ontvangst te nemen kan bezwaarlijk worden ingevoerd, onder meer wegens de diversiteit van de mogelijke rollen van agenten – waarvan er vaak verschillende optreden in verband met een en hetzelfde schip – en het feit dat vele scheepsagentuurcontracten het ontvangen van betekeningen *expressis verbis* uit het mandaat sluiten. De toegelichte bepaling herstelt de rechtszekerheid zonder evenwel in te grijpen in de thans gangbare praktijk. Er dient vanuit te worden gegaan dat de bedoelde verklaring geval per geval wordt gegeven en, eens gegeven, niet kan worden herroepen, zodat de gedane betekening geldig is en blijft.

HOOFDSTUK 2

Zeevaart

Afdeling 1

Verplichte verzekeringen

Onderafdeling 1

Maritieme vorderingen

In deze onderafdeling zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

De bepalingen van de artikelen 6, 8 en 9 van de wet van 30 januari 2012 werden verwerkt in het boek 4 betreffende de handhaving.

Richtlijn 2009/20/EG legt een verzekering op die bepaalde maritieme vorderingen dekt, voor zeeschepen van 300 bruto ton of meer die de vlag voeren van een lidstaat van de Europese Unie of die een haven onder hun rechtsbevoegdheid aandoen. De dekking moet niet meer bedragen dan het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking van de scheepseigenaar krachtens het Verdrag van 1996 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. De Richtlijn legt ook inspecties op van de verzekeringsdocumenten van schepen die een haven aandoen onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat van de Europese Unie. Een verwijderingsbevel, waarvan de draagwijdte alle havens van de lidstaten van de Europese Unie omvat, kan uitgevaardigd worden tegen een onverzekerd schip. De Richtlijn regelt de verzekeringsdocumenten die het

concertation avec les secteurs concernés, il a été opté pour une réglementation plutôt minimale, qui permet des significations, etc. auprès de l'agent maritime avec l'accord de ce dernier. Une obligation légale pour l'agent maritime de prendre réception d'actes juridiques peut difficilement être introduite, notamment en raison de la diversité des rôles d'agents possibles différents rôles se présentant souvent par rapport à un seul et même navire et le fait que de nombreux contrats d'agence maritime excluent du mandat la réception de significations expressis verbis. La disposition commentée rétablit la sécurité juridique sans pour autant intervenir dans la pratique courante. Il faut partir du principe que la déclaration visée est donnée au cas par cas et est, une fois donnée, irrévocable, la signification émise étant et restant ainsi valable.

CHAPITRE 2

Limitation générale

Section 1re

Assurances obligatoires

Sous-section 1re

Créances maritimes

Ont été intégrées dans cette sous-section les dispositions de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes.

Les dispositions des articles 6, 8 et 9 de la loi du 30 janvier 2012 ont été traitées dans le livre 4 relatif à la mise en application.

La Directive 2009/20/CE impose une assurance couvrant certaines créances maritimes aux navires de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, qui battent le pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou qui entrent dans un port relevant de leur juridiction. Le montant de l'assurance ne doit pas excéder le montant de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1996 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. La Directive impose également des inspections portant sur les documents d'assurance des navires qui entrent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'Union européenne. Une décision d'expulsion, dont la portée s'étend à tous les ports des États membres de l'Union européene, peut être prise à l'encontre de tout navire non assuré. La Directive règle les documents

schip aan boord moet hebben. Tenslotte legt de Richtlijn op dat de lidstaten van de Europese Unie in sancties voorzien en alle nodige maatregelen nemen om ze toe te passen.

De verzekering van de scheepseigenaar voor zijn burgerlijke aansprakelijkheid, overeenkomstig de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie, behoort reeds tot de goede praktijken van de zeescheepvaart. In de praktijk zijn de bonafide scheepseigenaars reeds vrijwillig verzekerd voor alle aspecten van hun burgerlijke aansprakelijkheid, in de meeste gevallen (meer dan 90 % van de tonnage van de wereldvloot) bij internationale onderlinge verzekeringsmaatschappijen ("Protection and Indemnity Clubs") die behoren tot de "International Group of P&I Clubs" die een gezamenlijke pooling- en herverzekeringsovereenkomst hebben. Door de verzekering verplicht te maken dragen de voorliggende maatregelen bij tot gelijke concurrentievoorwaarden op internationaal en regionaal vlak. Daarnaast voorzien verschillende internationale verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie reeds in een verplicht verzekering voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaren inzake schade door verontreiniging door olie, zowel cargo als bunker, inzake schade in verband met het vervoer van schadelijke en gevaarlijke stoffen en inzake het verwijderen van scheepswrakken. De voorliggende maatregelen dragen eveneens bij tot een betere bescherming van personen die een zeevordering hebben met betrekking tot kleinere schepen die niet onder het toepassingsgebied van de verplichte verzekering van de voormelde verdragen vallen en ook in de gevallen waarin die verdragen nog niet in werking zijn getreden of in België van kracht zijn.

Artikel. 2.3.2.1

Omzetting van Richtlijn 2009/20/EG

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.3.2.2

Begrippen

Een afwijkende definitie van schip is nodig voor om enkel deze die onder het toepassingsgebied van richtlijn 2009/20/EG vallen, te verpichten om een verplichte verzekering overeenkomstig deze afdeling te hebben.

d'assurance qui doivent être présents à bord du navire. La Directive impose enfin aux États membres de prévoir des sanctions et de prendre toutes les mesures pour en assurer l'application.

L'assurance de la responsabilité civile du propriétaire du navire, suivant les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale, fait déjà partie des bonnes pratiques de la navigation maritime. Les propriétaires de navires sérieux sont, en pratique, déjà assurés pour tous les aspects de leur responsabilité civile, dans la plupart des cas (plus de 90 % du tonnage de la flotte mondiale) par des associations d'assurance mutuelles ("Protection and Indemnity Clubs") faisant partie du "International Group of P&I Clubs", qui a un contrat de partage et de réassurance collective. En donnant un caractère obligatoire à l'assurance, les présentes mesures contribuent à des conditions de concurrence égales sur un plan international et régional. En outre, différentes conventions internationales de l'Organisation maritime internationale prévoient déjà une assurance obligatoire pour la responsabilité du propriétaire du navire en matière de dommages liés à la pollution par les hydrocarbures, tant en cargaison qu'en soute, enmatière de dommages liés au transport de substances nocives et dangereuses et en matière d'enlèvement d'épaves de navires. Les présentes mesures contribuent également à une meilleure protection de personnes ayant une créance maritime contre les navires de taille plus petite qui ne tombent pas dans le champ d'application de l'assurance obligatoire des conventions mentionnées ci-dessus, ainsi que dans les cas où ces conventions ne sont pas encore entrées en vigueur ou n'ont pas encore d'effet en Belgique.

Article 2.3.2.1

Transposition de la Directive 2009/20/CE

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.3.2.2

Notions

Une définition différente du navire est nécessaire afin d'obliger uniquement ceux tombant sous le champ d'application de la directive 2009/20/CE à conclure une assurance obligatoire conformément à la présente section.

Artikel 2.3.2.3

Materiële toepassing

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.3.2.4

Verzekeringsplicht

Dit artikel legt een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering op aan de eigenaars van schepen die de Belgische vlag voeren en aan eigenaars van schepen die een andere vlag voeren en die een Belgische haven aandoen. De verzekering moet de maritieme vorderingen dekken die onder het toepassingsgebied vallen van het Verdrag van 1996 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen waarop een aansprakelijkheidsbeperking toepasselijk kan zijn. De dekking moet niet meer bedragen dan het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking van de eigenaar overeenkomstig hetzelfde Verdrag.

De toepassing van de Richtlijn op vreemde schepen is beperkt tot die schepen die een haven binnenvaren die onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat van de Europese Unie valt. De richtlijn bevat ook een bepaling dat zulks niet belet dat lidstaten, als dat in overeenstemming is met het internationaal recht, de toepassing uitbreiden tot de vreemde schepen in hun territoriale zee. De stellers van het ontwerp zijn van oordeel dat er ernstige twijfels bestaan over de conformiteit van een dergelijke maatregel met het internationaal recht en in het bijzonder met de regels inzake onschuldige doorvaart in de territoriale zee van het Verdrag van de Verenigde Naties van 1994 inzake het recht van de zee en dat het bijgevolg niet past om een dergelijke maatregel te nemen

De meeste schepen die varen binnen de Belgische territoriale zee komen overigens onder het toepassingsgebied van de Richtlijn doordat zij een haven van vertrek of aankomst hebben in België of in een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte. De meeste van die schepen vallen ook binnen het toepassingsgebied van de bovenvermelde internationale verdragen die ook een verplichte verzekering in hun bepalingen hebben opgenomen. Tenslotte zou het toezicht op schepen die de territoriale zee doorvaren, maatregelen vereisen die, zonder dat ze buitensporig zouden zijn, nog niet voorhanden zijn en enkel op internationaal vlak kunnen genomen worden.

Article 2.3.2.3

Application matérielle

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 2.3.2.4

Obligation d’assurance

Cet article impose une assurance responsabilité civile aux propriétaires de navires battant pavillon belge et aux propriétaires de navires battant un autre pavillon qui entrent dans un port relevant de la juridiction belge. L’assurance doit couvrir les créances maritimes qui tombent dans le champ d’application de la Convention de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritime pour lesquels une limitation de responsabilité peut être appliquée. Le montant de l’assurance ne doit pas excéder le montant de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire selon cette Convention

L’application de la Directive aux navires étrangers est limitée aux navires qui entrent dans un port relevant de la juridiction d’un État membre de l’Union européenne. Toutefois, la directive contient également une disposition stipulant que cela n’empêche les États membres d’étendre l’application aux navires opérant dans leur mer territoriale, dans le respect du droit international. Les auteurs du projet sont d’avis qu’il y a de sérieux doutes quant à la conformité d’une telle mesure avec le droit international et, plus particulièrement, avec les dispositions en matière de passage inoffensif dans la mer territoriale, qui sont reprises dans la Convention des Nations Unies de 1994 sur le droit de la mer et qu’il ne convient donc pas de prendre une telle mesure.

La plupart des navires naviguant dans la mer territoriale belge entrent d’ailleurs dans le champ d’application de la Directive puisqu’ils ont un port de destination ou de départ en Belgique ou dans un autre État membre de l’Union européenne ou de l’Espace euopéenne economique. La plupart de ces navires entrent également dans le champ d’application des différentes conventions internationales susmentionnées, dont les dispositions stipulent aussi une assurance obligatoire. Enfi n, la surveillance des navires en transit dans la mer territoriale demanderait des mesures qui ne sont pas encore disponibles sans être excessives et qui ne peuvent être adoptées que sur un plan international.

Artikel 2.3.2.5

Verzekeringsbewijzen

Betreft de verzekeringsdocumenten die aan boord van het schip moeten meegevoerd worden. Het vierde lid preciseert dat de bewijslast van de conformiteit van de verzekering met de vereisten van de Richtlijn bij de scheepseigenaar ligt. Deze bepaling laat de overheid toe om onmiddellijk maatregelen te nemen indien de verzekering van een schip klaarblijkelijk niet beantwoordt aan de voorschriften.

Onderafdeling 2

Verontreiniging en wrakken

In deze afdeling zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 19 december 2012 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. De artikelen 8 en 9 van deze wet zijn verwerkt in het boek 4 betreffende de handhaving.

Artikel 2.3.2.6

Begrippen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.3.2.7

Materiële toepassing

Estuaire schepen die op zee komen moeten voldoen aan de verplichte verzekeringen die krachtens deze onderafdeling worden opgelegd. Deze verplichting wordt ook in artikel 3.3.4.1 beklemtoont. De verplichte verzekering behoort niet tot de bevoegdheden die krachtens de zesde staatshervorming werden overgdragen aan de gewesten. Enkel de technische voorschriften voor de estuaire vaartuigen werden hierdoor gevat.

Artikel 2.3.2.8

Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen

Deze bepaling voert de verzekeringsplicht in voor schepen onder Belgische vlag overeenkomstig 3

Article 2.3.2.5

Certificats d'assurance

Concerne les documents d'assurance qui doivent se trouver à bord du navire. L'alinéa 4 explicite que la preuve de la conformité de l'assurance, avec les prescriptions de la Directive, est à charge du propriétaire du navire. Cette disposition permet à l'autorité de prendre des mesures immédiates si l'assurance du navire ne répond pas de façon manifeste aux exigences de la Directive.

Sous-section 2

Pollution et épaves

Ont été intégrées dans cette section les dispositions de la loi du 19 décembre 2012 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. Les articles 8 et 9 de cette loi ont été traités dans le livre 4 relatif à la mise en application.

Article 2.3.2.6

Notions

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.3.2.7

Application matérielle

Les navires estuaires qui arrivent en mer doivent répondre aux assurances obligatoires qui sont imposées en vertu de la présente sous-section. Cette obligation est également soulignée à l'article 3.3.4.1. L'assurance obligatoire ne fait pas partie des compétences qui ont été transférées aux régions conformément à la sixième réforme de l'État. Seules les prescriptions techniques relatives aux navigues estuaires ont été reprises.

Article 2.3.2.8

Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges

La présente disposition introduit l'obligation d'assurance pour les navires battant pavillon belge

IMO- verdragen, met name het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-verdrag en het WRC-Verdrag. Het CLC-Verdrag en het Bunker –Verdrag zijn overgenomen uit de wet van 19 december 2012. Het WRC-verdrag, krachtens dewelke elk schip een verzekering moet hebben voor het verwijderen van het wrak na een ongeval, trad in werking voor België op 17 april 2017 maar werd nog niet geïmplementeerd in Belgische regelgeving. Deze lacune wordt met het Belgisch Scheepvaartwetboek opgevuld.

De grenzen van het maximale bedrag waarvoor de verzekering moet gelden worden niet overgenomen in de Belgische regelgeving aangezien deze bij eenvoudige amenderingsprocurde kunnen wijzigen binnen de IMO. Voor de juridische zekerheid is het aldus beter om voor deze maximale bedragen te verwijzen naar de internationale verdragen. Binnen de scheepvaartsector en hun verzekeringen zijn deze bepalingen meer dan bekend, zodat dit geen praktische problemen kan opleveren.

Artikel 2.3.2.9

Uitreiking van CLC-certificaten voor Belgische schepen

Deze bepaling regelt de uitgifte van de certificaten door de bevoegde overheid. Dit zal DG Scheepvaart zijn. Het model van het certificaat wordt niet overgenomen in de Belgische regelgeving maar er wordt verwezen naar het model vastgelegd door het internationale verdrag. Het model van een certificaat kan immers gewijzigd worden binnen de IMO zodat een wetswijziging dan zou opdringen. Bovendien zijn deze modellen internationaal bekend binnen de scheepvaartsector.

Artikel 2.3.2.10

Uitreiking van BUNKER-certificaten voor Belgische schepen

Verwezen wordt naar de toelichting onder artikel 2.3.2.9.

Artikel 2.3.2.11

Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische schepen

Verwezen wordt naar de toelichting onder artikel 2.3.2.9.

conformément à 3 conventions de l'OMI, à savoir la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER et la Convention WRC. La Convention CLC et la Convention Bunker sont reprises de la loi du 19 décembre 2012. La Convention WRC, en vertu de laquelle chaque navire doit avoir une assurance pour l'enlèvement de l'épave après un accident, est entrée en vigueur pour la Belgique le 17 avril 2017 mais n'a pas encore été implémentée dans la réglementation belge. Cette lacune est comblée par le Code belge de la Navigation.

Les limites du montant maximum pour lequel l'assurance doit s'appliquer ne sont pas reprises dans la réglementation belge attendu qu'elles peuvent être modifiées par simple procédure d'amendement dans l'OMI. Pour la sécurité juridique, il est donc préférable de faire référence aux conventions internationales en ce qui concerne ces montants maximums. Ces dispositions sont plus que connues dans le secteur de la navigation et de leurs assurances, afin que cela ne puisse pas entrainer de problèmes pratiques.

Article 2.3.2.9

Délivrance de certificats CLC pour les navires belges

Cette disposition règle la délivrance des certificats par les autorités compétentes. Il s'agira de la DG Navigation. Le modèle du certificat n'est pas repris dans la réglementation belge mais il est fait référence au modèle fixé par la convention internationale. Le modèle d'un certificat peut en effet être modifié au sein de l'OMI, ce qui imposerait une modification de la loi. Par ailleurs, ces modèles sont connus internationalement dans le secteur de la navigation.

Article 2.3.2.10

Délivrance de certificats BUNKER pour les navires belges

Il est fait référence au commentaire sous l'article 2.3.2.9.

Article 2.3.2.11

Délivrance de certificats WRC pour les navires belges

Il est fait référence au commentaire sous l'article 2.3.2.9.

Artikel 2.3.2.12

Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen

Deze bepaling maakt het mogelijk dat DG Scheepvaart certificaten kan uitreiken voor een schip dat geen partij is bij dit verdrag. Het uitreiken van dit certificaat impliceert niet dat de Belgische Staat enige juridische verantwoordelijkheid neemt voor de onderliggende verzekering.

Artikel 2.3.2.13

Verval van de certificaten

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 2.3.2.14

Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen

Parallel aan de verplichting in artikel 2.3.2.8 geldt de verplichting om een verzekering te hebben en dat deze door een certificaat wordt geattesteerd ook voor schepen onder vreemde vlag die in België komt.

Dit artikel zorgt 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 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag inzake financiële zekerheid. Deze bepalingen geven uitvoering aan artikel VII, paragraaf 11 van het CLC-Verdrag, artikel 7, paragraaf 12 van het Bunkerolie-Verdrag. Ook schepen die de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten moeten krachtens het voorliggend ontwerp aan dezelfde vereisten voldoen.

Artikel 2.3.2.15

Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Article 2.3.2.12

Délivrance de certificats pour les navires étrangers

Cette disposition permet à la DG Navigation de délivrer des certificats pour un navire qui n'est pas partie dans cette convention. La délivrance de ce certificat n'implique pas que l'État belge assume seul la responsabilité juridique relative à l'assurance sous-jacente.

Article 2.3.2.13

Expiration des certificats

Cet article règle la fi n 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 2.3.2.14

Obligation d'assurance et de certification pour les navires étrangers

Parallèlement à l'obligation visée à l'article 2.3.2.8, l'obligation de conclure une assurance est d'application et doit également être attestée par un certificat pour les navires sous pavillon étranger qui arrivent en Belgique.

Cet article fait 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 et la Convention WRC en ce qui concerne la sécurité fi nancière. 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. En vertu de la présente loi, les navires qui entrent ou quittent les eaux territoriales belges aussi, doivent respecter les mêmes exigences.

Article 2.3.2.15

Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Artikel 2.3.2.16

Schepen in eigendom van de Staat

Deze bepaling is nodig voor het geval een Staat optreedt als zijn eigen verzekeraar. In dit geval bevestigt de staat immers zelf dat hij aansprakelijk is tot het maximale bedrag bedoeld in artikel 2.3.2.9.

Artikel 2.3.2.17

Uitvoeringsbesluiten

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.3.2.18

Retributies

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Onderafdeling 3

Passagiersvervoer

Deze onderafdeling bevat de publiekrechtelijke bepalingen omtrent de verplichte aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee. De bepalingen berusten op artikel 4*bis* van het PAL-Verdrag, de PAL-Richtsnoeren en de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen. De artikelen 8 en 9 van voornoemde wet zijn opgenomen in boek 4 betreffende de handhaving.

Artikel 2.3.2.19

Begrippen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.3.2.20

PAL-Richtsnoeren

De Richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het PAL-Verdrag, gevoegd bij IMO-Omzendbrief nr. 2758 van 20 november 2006 worden als bindend beschouwd. Dit is nodig om het PAL-Verdrag correct te kunnen uitvoeren.

Article 2.3.2.16

Navires appartenant à l'État

Cette disposition est nécessaire au cas où un État intervient en tant que propre assureur. Le cas échéant, l'État confirme en effet qu'il est responsable jusqu'au montant maximum visé à l'article 2.3.2.9.

Article 2.3.2.17

Arrêtés d'exécution

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.3.2.18

Redevances

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Sous-section 3

Transport de passagers

Cette sous-section comprend les dispositions de droit public concernant la responsabilité obligatoire des transporteurs de passagers par mer. Les dispositions reposent sur l'article 4 bis de la Convention PAL, les Directives PAL et la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident. Les articles 8 et 9 de la loi précitée ont été repris dans le livre 4 relatif à la mise en application.

Article 2.3.2.19

Notions

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.3.2.20

Directives PAL

Les Directives de l'OMI pour l'exécution de la Convention PAL, jointe à la lettre circulaire n° 2758 de l'OMI du 20 novembre 2006 sont considérées comme contraignantes. Ceci est nécessaire pour pouvoir exécuter correctement la Convention PAL.

Artikel 2.3.2.21

Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen

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

In paragraaf 2, wordt het voorbehoud dat België gemaakt heeft bij de ratificatie van het PAL-Verdrag in de nationale regelgeving opgenomen. Krachtens dit voorbehoud, dat ook op internationaal vlak werd aangeraden door IMO, is er een maximale verzekering van 340 miljoen rekeneenheden voor cruiseschepen. Dit maximumbedrag werd ingevoerd om de verzekering van cruiseschepen betaalbaar te houden.

Article 2.3.2.21

Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges

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

Dans paragraphe 2, la réserve que la Belgique a faite lors de la ratification de la Convention PAL, est reprise dans la règlementation nationale. En vertu de cette réserve, qui a également été recommandée au niveau international par l'OMI, une assurance maximale de 340 million est fixée en unités de compte pour les navires de croisière. Ce montant maximum a été introduit pour assurer la viabilité financière en matière d'assurances pour les navires de croisière.

Artikel 2.3.2.22

Uitreiking van PAL-certificaten voor Belgische schepen

Verwezen wordt naar de toelichting onder artikel 2.3.2.9.

Article 2.3.2.22

Délivrance de certificats PAL pour les navires belges

Il est fait référence au commentaire sous l'article 2.3.2.9.

Artikel 2.3.2.23

Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen

Verwezen wordt naar de toelichting onder artikel 2.3.2.12.

Article 2.3.2.23

Délivrance de certificats pour les navires étrangers

Il est fait référence au commentaire sous l'article 2.3.2.12.

Artikel 2.3.2.24

Verval van de certificaten

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

Article 2.3.2.24

Expiration des certificats

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

Artikel 2.3.2.25

Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen

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

Artikel 2.3.2.26

Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.3.2.27

Schepen in eigendom van de Staat

Deze bepaling is nodig voor het geval een Staat optreedt als zijn eigen verzekeraar. In dit geval bevestigt de staat immers zelf dat hij aansprakelijk is tot het maximale bedrag bedoeld in artikel 2.3.2.21.

Artikel 2.3.2.28

Uitvoeringsbesluiten

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.3.2.29

Retributies

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Article 2.3.2.25

Obligation d'assurance ou de certification pour les navires étrangers

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

Article 2.3.2.26

Informations et certificats d'autres États, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.3.2 276

Navires appartenant à l'État

Cette disposition est nécessaire au cas où un État intervient en tant que propre assureur. Le cas échéant, l'État confirme en effet qu'il est responsable jusqu'au montant maximum visé à l'article 2.3.2.21.

Article 2.3.2.28

Arrêtés d'exécution

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.3.2.29

Redevances

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Afdeling 2

Beperking van aansprakelijkheid

Onderafdeling 1

Algemene bepalingen

Artikel 2.3.2.30

Begrippen

De in paragraaf 1 ontworpen begripsbepalingen zijn gedeeltelijk overgenomen uit artikel 1 van het LLMC-Verdrag. Zij moeten verdragsconform worden uitgelegd.

De definitie in paragraaf 1, 3°, berust op artikel 6.5 van het LLMC-Verdrag. Zij is nader uitgewerkt om rekening te houden met schepen waarop het Scheepsmetingverdrag 1969 niet van toepassing is (inzonderheid. schepen met een lengte van minder dan 24 meter).

De definitie onder paragraaf 1, 4°, berust op artikel 7.2 van het LLMC-Verdrag. Hoewel deze definitie luidens de verdragstekst alleen geldt voor de toepassing van artikel 7 van het LLMC-Verdrag, is het wetgevingstechnisch verkieslijk om ze in het hier toegelichte artikel thuis te brengen.

De definitie onder paragraaf 1, 5°, berust op artikel 8.1, eerste zin van het LLMC-Verdrag.

Paragraaf 2 berust op artikel 1.5 van het LLMC-Verdrag.

Artikel 2.3.2.31

Internationale en materiële toepassing

Dit artikel bepaalt vooreerst:

— de gevallen die volledig worden beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek, zonder dat het LLMC-Verdrag rechtstreeks toepassing vindt (paragrafen 1 en 2).

— de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek die op overeenkomstige wijze moeten worden toegepast in combinatie met de rechtstreeks toepasselijke bepalingen van het LLMC-Verdrag, In het bijzonder deze betreffende het procesrecht (paragraaf 3);

Section 2

Limitation de responsabilité

Sous-section 1re

Dispositions générales

Article 2.3.2.30

Notions

Les définitions au paragraphe 1er en projet ont été partiellement reprises de l'article 1er de la Convention LLMC. Elles doivent être interprétées dans un sens conforme à la convention.

La définition du paragraphe 1er, 3°, repose sur l'article 6.5 de la Convention LLMC. Elle est précisée pour tenir compte des navires sur lesquels la Convention de jaugeage de 1969 n'est pas d'application (en particulier les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres).

La définition du paragraphe 1er, 4°, repose sur l'article 7.2 de la Convention LLMC. Même si, selon le texte de la convention, cette définition ne vaut que pour l'application de l'article 7 de la Convention LLMC, il est préférable, sur un plan légistique, de la replacer dans l'article commenté ici.

La définition au paragraphe 1er, 5°, repose sur l'article 8.1, première phrase de la Convention LLMC.

Le paragraphe 2 repose sur l'article 1er.5 de la Convention LLMC.

Article 2.3.2.31

Application internationale et matérielle

Cet article fixe tout d'abord:

— les cas entièrement régis par le Code belge de la Navigation, sans que la Convention LLMC soit directement applicable (paragraphes 1er et 2).

— les dispositions du Code belge de la Navigation qui doivent être appliquées de manière conforme en combinaison avec les dispositions directement applicables de la Convention LLMC, en particulier celles relatives au droit procédural (paragraphe 3);

In de praktijk zal het merendeel van de beperkingszaken onder de laatst vermelde categorie vallen. Het principe van de "overeenkomstige" toepassing betekent bijvoorbeeld dat waar artikel 2.3.2.54, § 4, regelt wanneer de in de paragrafen 1 en 2 van dat artikel bepaalde rechtsgevolgen intreden, dit even goed geldt voor de gelijkluidende rechtsgevolgen bepaald in artikel 13 van het LLMC-Verdrag. Dezelfde uitlegging dringt zich op in analoge gevallen.

In paragraaf 1 worden de zaken bedoeld waarop artikel 15.3 van het LLMC-Verdrag de toepassing van het nationaal recht toelaat.

Paragraaf 2 beoogt te verzekeren dat het regime van het LLMC-Verdrag toepassing vindt op zeeschepen die niet onder het LLMC- Verdrag vallen. Hoewel het LLMC-Verdrag het zeeschip niet definieert, moet dat begrip bij de toepassing ervan verdragsautonoom worden uitgelegd. Door de ontworpen paragraaf wordt beoogd het LLMC-regime aanvullend toepassing te doen vinden op alle andere tuigen die als zeeschip zijn te beschouwen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Daaronder kunnen ook luchtkussenvaartuigen en drijvende platforms vallen, waarvoor het LLMC-Verdrag uit zichzelf niet geldt (artikel 15.5). Een binnenschip in de zin van het CLNI-Verdrag 2012 valt sowieso onder dat laatste verdrag, en niet onder het LLMC-Verdrag.

De ontworpen paragraaf 4 berust ten dele op de artikelen 10.3 en 14 van het LLMC-Verdrag.

Behalve de bevestiging dat het nationaal procesrecht van toepassing is, dienen geen nadere nationale IPR-verwijzingsregels te worden opgenomen. Eventueel kan worden teruggevallen op de Rome I-Verordening en de Rome II-Verordening.

Artikel 2.3.2.32

Andere regelgeving

Paragraaf 1 bevestigt de rechtstreekse toepasselijkheid van het LLMC-Verdrag. Ingevolge artikel 3.2.32, § 3, moet het verdrag in combinatie met een aantal bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden toegepast.

Paragraaf 2 bepaalt uitdrukkelijk dat het LLMC-Verdrag niet behoort te worden toegepast op binnenschepen. De bepaling strookt met artikel 15.2, a. van het LLMC-Verdrag.

Dans la pratique, la majorité des limitations relèvent de cette dernière catégorie. Le principe d'application "par analogie" signifie p. ex. que là où l'article 2.3.2.54, § 4, régit lorsque les conséquences juridiques fixées aux paragraphes 1er et 2 de cet article surviennent, il en va de même pour les conséquences juridiques similaires fixées à l'article 13 de la Convention LLMC. Cette même interprétation s'impose dans des cas analogues.

Sont visées au paragraphe 1er les affaires sur lesquelles l'article 15.3 de la Convention LLMC autorise l'application du droit national.

Le paragraphe 2 a pour but d'assurer que le régime de la Convention LLMC s'applique aux navires de mer qui ne relèvent pas de la Convention LLMC. Bien que la Convention LLMC ne définisse pas la notion de "navire de mer", celle-ci doit être interprétée, lors de son application, dans un sens autonome propre à la convention. Le paragraphe en projet a pour but de rendre le régime LLMC également applicable à tous les autres engins devant être considérés comme des navires de mer au sens du Code belge de la Navigation. Peuvent également en relever les hydroglisseurs et plateformes flottantes, pour lesquels la Convention LLMC ne s'applique pas (article 15.5). Un bateau de navigation intérieure au sens de la Convention CLNI 2012 relève quoi qu'il en soit de cette dernière convention, et non de la Convention LLMC.

Le paragraphe 4 en projet repose en partie sur les articles 10.3 et 14 de la Convention LLMC.

Sauf confirmation que le droit procédural national est d'application, il ne faut pas reprendre d'autres règles de conflit de DIP nationales. On peut éventuellement retomber sur le Règlement Rome I et le Règlement Rome II.

Article 2.3.2.32

Autre réglementation

Le paragraphe 1er confirme l'applicabilité directe de la Convention LLMC. En vertu de l'article 3.2.32, § 3, la convention doit être appliquée en combinaison avec plusieurs dispositions du Code belge de la Navigation.

Le paragraphe 2 stipule expressément que la Convention LLMC ne doit être appliquée aux bateaux de navigation intérieure. La disposition correspond à l'article 15.2, a. de la Convention LLMC.

Artikel 2.3.2.33

Kleine schepen

Deze bepaling berust op artikel 15.2, b. van het LLMC-Verdrag.

Onderafdeling 2

Het recht op beperking

Artikel 2.3.2.34

Tot aansprakelijkheidsbeperking gerechtigde personen

Deze bepaling berust op artikel 1.1, 1.4 en 1.6 van het LLMC-Verdrag. Andermaal werd de Nederlandse vertaling licht gereviseerd.

Artikel 2.3.2.35

Niet-erkenning van aansprakelijkheid

Deze bepaling berust op artikel 1.7 van het LLMC-Verdrag.

Artikel 2.3.2.36

Vorderingen vatbaar voor beperking

Deze bepaling berust op artikel 2 van het LLMC-Verdrag.

De vorderingen betreffende het wegruimen van wrakken en ladingen zijn niet vermeld. Bij de toetreding tot het LLMC-Verdrag had België deze vorderingen overeenkomstig artikel 18.1, a), van dat verdrag van beperking uitgesloten. Thans geldt het volgende Belgische voorbehoud:

Overeenkomstig artikel 18, paragraaf 1, (a) van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, behoudt het Koninkrijk België zich het recht voor de toepassing van de leden (d) en (e) van paragraaf 1 van artikel 2 van het Verdrag van 1976, zoals gewijzigd door het Protocol van 1996, uit te sluiten.

Article 2.3.2.33

Petits navires

Cette disposition repose sur l'article 15.2, b. de la Convention LLMC.

Sous-section 2

Le droit à la limitation

Article 2.3.2.34

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

Cette disposition repose sur les articles 1.1, 1.4 et 1.6 de la Convention LLMC. La traduction néerlandaise a été légèrement révisée.

Article 2.3.2.35

Non-reconnaissance de responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 1er.7 de la Convention LLMC.

Article 2.3.2.36

Créances soumises à la limitation

Cette disposition repose sur l'article 2 de la Convention LLMC.

Les créances relatives à l'enlèvement des épaves et aux cargaisons ne sont pas mentionnées. Lors de l'adhésion à la Convention LLMC, la Belgique les avait, conformément à l'article 18.1, a), de cette convention exclues de limitation. La réserve belge suivante est aujourd'hui d'application:

Conformément à l'article 18, paragraphe 1er, (a) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996, le Royaume de Belgique se réserve le droit dexclure l'application des alinéas (d) et (e) du paragraphe 1er de l'article 2 de la Convention de 1976, telle que modifiée par le Protocole de 1996.

Zoals uiteengezet in de toelichting bij de onderdelen van het wetboek betreffende de wrakkenruiming, wordt ervoor geopteerd elk recht op beperking voortaan uit te sluiten.

Artikel 2.3.2.37

Vorderingen uitgesloten van beperking

Deze bepaling berust op artikel 3 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd. Ook hier werd de Nederlandse vertaling enigszins opgeschoond.

De formulering van het 2° beoogt de verdragstekst te verruimen zodat lacunes tussen het LLMC-Verdrag en het CLC-Verdrag worden gedicht.

Artikel 2.3.2.38

Gedragingen die de beperking opheffen

Deze bepaling berust op artikel 4 van het LLMC-Verdrag.

Artikel 2.3.2.39

Verrekening van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 5 van het LLMC-Verdrag, met een lichte herformulering geïnspireerd door de corresponderende Nederlandse bepaling van het CLNI-Verdrag 2012.

Onderafdeling 3

Aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 2.3.2.40

Algemene grenzen

Deze bepaling berust op artikel 6 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd door het LLMC-Protocol 1996. De wijzigingen doorgevoerd bij IMO-resolutie LEG.5(99) van 19 april 2012 werden in de tekst verwerkt.

Ook de in paragraaf 2 opgenomen regeling is een toevoeging aan het regime van het LLMC-Verdrag.

Wat betreft de nationale voorrangsregeling met betrekking tot vorderingen wegens beschadiging van

Comme exposé dans le commentaire dans les parties du code relatives à l'enlèvement des épaves, on choisit d'exclure dorénavant tout droit de limitation.

Article 2.3.2.37

Créances exclues de la limitation

Cette disposition repose sur l'article 3 de la Convention LLMC, telle que modifiée. Ici aussi, la traduction néerlandaise a été quelque peu remaniée.

La formulation du 2° vise à élargir le texte de la convention afin de combler les lacunes entre la Convention LLMC et la Convention CLC.

Article 2.3.2.38

Conduite supprimant la limitation

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Convention LLMC.

Article 2.3.2.39

Compensation des créances

Cette disposition repose sur l'article 5 de la Convention LLMC, avec une légère reformulation inspirée de la disposition néerlandaise correspondante de la Convention CLNI 2012.

Sous-section 3

Limites de responsabilité

Article 2.3.2.40

Limites générales

Cette disposition repose sur l'article 6 de la Convention LLMC, telle que modifiée par le Protocole LLMC 1996. Les modifications apportées par la résolution LEG.5(99) de l'OMI du 19 avril 2012 ont été traitées dans le texte.

La réglementation reprise au paragraphe 2 constitue également un ajout au régime de la Convention LLMC.

En ce qui concerne les règles nationales en matière de priorité dont les créances pour dommages à

waterweg- en haveninfrastructuur die mogelijk wordt gemaakt door artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag, is hier geen bepaling opgenomen, omdat deze kwestie wordt overgelaten aan de gewestelijke regelgevers.

Wat betreft de berekening ten aanzien van sleep- en duwvaart wordt geen wijziging van het vigerende recht beoogd.

Artikel 2.3.2.41

Grens voor vorderingen van passagiers

Deze bepaling berust op artikel 7.1 van het LLMC-Verdrag, zoals gewijzigd. De begripsomschrijving vervat in artikel 7.2 van het LLMC-Verdrag is geïntegreerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.32, § 1, 4°.

Artikel 2.3.2.42

Omrekening van rekeneenheden

Deze bepaling berust op artikel 8.1 LLMC. De eerste zin van deze laatste bepaling is ingewerkt in het hierboven reeds toegelichte artikel 2.3.2.30, § 1, 5°.

Artikel 2.3.2.43

Samenloop van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 9 van het LLMC-Verdrag.

Onderafdeling 4

Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Artikel 2.3.2.44

Inroeping

Het eerste lid van deze bepaling berust op artikel 10.1, eerste zin van het LLMC-Verdrag. Een gelijkaardige wettelijke explicitering van het recht om de aansprakelijkheidsbeperking louter bij wijze van verweer in te roepen komt onder meer voor in Duitsland en in Noorwegen.

Er is niet geopteerd voor de invoering van een recht voor de schuldeisers om fondsvorming te eisen. Van

l'infrastructure des voies d'eau et des ports peuvent bénéficier en raison de l'article 6.3 de la Convention LLMC, aucune disposition n'en a été reprise ici parce que cette question est laissée aux législateurs régionaux.

En ce qui concerne le calcul relatif à la navigation des remorqueurs et pousseurs, aucune modification du droit en vigueur n'est envisagée.

Article 2.3.2.41

Limite applicable aux créances des passagers

Cette disposition repose sur l'article 7.1 de la Convention LLMC, telle que modifiée. La définition contenue à l'article 7.2 de la Convention LLMC a été intégrée à l'article 3.2.32, § 1er, 4°, déjà commenté ci-dessus.

Article 2.3.2.42

Conversion des unités de compte

Cette disposition repose sur l'article 8.1 de la Convention LLMC. La première phrase de cette dernière disposition a été intégrée à l'article 2.3.2.30, § 1er, 5°, déjà commenté ci-dessus.

Article 2.2.43

Concours de créances

Cette disposition repose sur l'article 9 de la Convention LLMC.

Sous-section 4

Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Article 2.3.2.44

Invocation

Le premier alinéa de cette disposition repose sur l'article 10.1, première phrase de la Convention LLMC. Une explicitation légale analogue du droit d'invoquer la limitation de la responsabilité comme simple moyen de défense existe notamment en Allemagne et en Norvège.

Il n'a pas été opté pour l'introduction d'un droit pour les créanciers d'exiger la constitution du fonds. Aucun

dergelijke regeling werd in het buitenland vooralsnog geen voorbeeld aangetroffen.

Het tweede lid bevestigt duidelijkheidshalve een regel die reeds in de Belgische rechtspraak en rechtsleer wordt aanvaard en is mede geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 5(b) (welke deel uitmaakt van de *Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law* uit 2008). Deze wetgevende explicitering bevordert eveneens de duidelijkheid en de rechtszekerheid.

Artikel 2.3.2.45

Rechtsgevolgen

De bepaling onder 1° is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 4(b).

De bepaling onder 2° vormt de overname in de interne wetgeving van artikel 10.2 van het LLMC-Verdrag, luidens welke de bepaling van artikel 12 van het verdrag, onder meer omtrent de evenredige verdeling van het fonds onder de schuldeisers en de subrogatie van de schuldenaar in de rechten van de reeds betaalde schuldeisers, van overeenkomstige toepassing zijn op het geval waarin de aansprakelijkheidsbeperking wordt ingeroepen zonder fondsvorming.

Artikel 2.3.2.46

Veroordeling en interest

Deze bepaling betreft de vraag welke veroordeling een schuldeiser kan bekomen in een procedure ten gronde waarin de aansprakelijkheidsbeperking als verweer wordt ingeroepen.

Wanneer de verweerder geen beperkingsfonds heeft gevormd, maar de beperking louter bij wijze van verweer inroept, zal de rechter vooreerst de gegrondheid van de vordering onderzoeken en desgevallend vaststellen. Voor zover het beroep op de beperking gegrond wordt verklaard, kan de rechter evenwel enkel een veroordeling uitspreken voor het gelimiteerde bedrag. De rechterlijke uitspraak omtrent de omvang en de gegrondheid van zijn vordering kan de schuldeiser van nut zijn indien vervolgens alsnog een beperkingsfonds zou worden gevormd.

Bij de formulering is rekening gehouden met CMI-Richtsnoer 4(a).

exemple d'une telle réglementation n'a encore pu être retrouvé à l'étranger jusqu'à présent.

Par souci de clarté, l'alinéa 2 confirme une règle déjà acceptée dans la jurisprudence et la doctrine belges et en partie inspirée par la ligne directrice 5(b) du CMI (qui fait partie des *Guidelines In respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law* de 2008). Cette explicitation législative favorise également la clarté et la sécurité juridique.

Article 2.3.2.45

Effets juridiques

La disposition au point 1° est basée sur la ligne directrice 4(b) du CMI.

La disposition au point 2° constitue la reprise dans la législation interne de l'article 10.2 de la Convention LLMC, selon lequel, si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, la disposition de l'article 12 de la convention, notamment concernant la répartition proportionnelle du fonds entre les créanciers et la subrogation du débiteur dans les droits des créanciers déjà payés, s'appliquent à l'avenant.

Article 2.3.2.46

Condamnation et intérêts

Cette disposition concerne la question de savoir quelle condamnation un créancier peut obtenir dans une procédure sur le fond où la limitation de responsabilité est invoquée comme moyen de défense.

Lorsque le défendeur n'a pas constitué de fonds de limitation, mais qu'il invoque la limitation simplement comme moyen de défense, le juge examinera tout d'abord le bien-fondé de la demande et le constatera le cas échéant. Pour autant que le recours à la limitation soit déclaré fondé, le juge ne peut cependant prononcer de condamnation que pour le montant limité. La décision de justice quant à l'ampleur et au bien-fondé de la demande du créancier peut être utile à ce dernier si, par la suite, un fonds de limitation se trouvait encore constitué.

La formulation tient compte de la ligne directrice 4(a) du CMI.

De regel met betrekking tot de interesten opgenomen in het tweede lid bevestigt een vigerende zienswijze. Het eerder omslachtig uitgedrukte begrip “de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid” werd verkozen om aan te sluiten bij formuleringen in het LLMC-Verdrag (zie inzonderheid artikel 11.1).

Onderafdeling 5

Beperkingsprocedure met fondsvorming

Artikel 2.3.2.47

Het beperkingsfonds

Dit artikel is de overname van artikel 11 van het LLMC-Verdrag, waarin de basisprincipes rond de fondsvorming beschreven zijn. De indeling van de bepalingen is enigszins aangepast om een meer overzichtelijk geheel en inzonderheid een logische samenhang met de nationale proceduregelen te bekomen.

Uit de algemene formulering van paragraaf 1 – welke is gebaseerd op artikel 11.1 van het LLMC-Verdrag – mag uiteraard niet worden afgeleid dat ook voor buiten het LLMC-Verdrag of de bepalingen van dit hoofdstuk liggende gevallen toch de vorming van een beperkingsfonds mogelijk wordt gemaakt.

Inzonderheid wordt in paragraaf 2 verduidelijkt dat een rechterlijke tussenkomst vereist is om de fondsvormingsprocedure te openen. Deze procedure wordt nader geregeld in de hieronder volgende artikelen.

Een beperkingsfonds kan niet enkel worden gevormd door een storting in speciën, maar tevens door middel van een zekerheid of garantie. De desbetreffende paragraaf 4 berust in wezen op corresponderende bepaling in het LLMC-Verdrag (artikel 11.2).

Zowel bankgaranties als andere vormen van financiele zekerheid, zoals bijvoorbeeld een verzekeraarsgarantie, komen in aanmerking. Daarbij is uiteraard wel van belang dat, wanneer de garantie wordt aangesproken, de fondsen effectief beschikbaar zijn, zonder dat de schuldeisers gedwongen zijn om tegen de steller van de garantie langdurige en dure processen te voeren. Daarom dient de voorzitter, aan de hand van de in paragraaf 4, eerste tot derde lid, in essentie reeds in het LLMC-Verdrag (artikel 11.2) neergelegde criteria te beoordelen of de door de fondssteller aangeboden zekerheid aanvaardbaar is, wat in hoofdzaak neerkomt op een inschatting of de schuldeisers zonder onredelijke moeite de gegarandeerde fondsen zullen kunnen bekomen.

La règle relative aux intérêts reprise à l’alinéa 2 confirme un point de vue en vigueur. La formulation plutôt tarabiscotée “l’événement donnant naissance à responsabilité” a été choisie pour correspondre à la formulation utilisée dans la Convention LLMC (voir en particulier l’article 11.1).

Sous-section 5

Procédure de limitation avec constitution d’un fonds

Article 2.3.2.47

Le fonds de limitation

Cet article est la reprise de l’article 11 de la Convention LLMC, qui décrit les principes de base concernant la constitution du fonds. La répartition des dispositions a été quelque peu adaptée pour obtenir un ensemble plus aisément lisible et en particulier une cohérence logique par rapport aux règles nationales de procédure.

La formulation générale du paragraphe 1er – basée sur l’article 11.1 de la Convention LLMC – ne permet bien entendu pas de déduire que la constitution d’un fonds de limitation serait également possible pour les cas qui se situent en dehors de la Convention LLMC ou les dispositions de ce chapitre.

En particulier, le paragraphe 2 précise clairement qu’une intervention judiciaire est requise pour ouvrir la procédure de constitution du fonds. Cette procédure est ensuite réglementée dans les articles qui suivent.

Un fonds de limitation peut être constitué non seulement par un versement en espèces, mais également au moyen d’une sûreté ou d’une garantie. Le paragraphe 4 en question repose pour l’essentiel sur la disposition correspondante de la Convention LLMC (article 11.2).

Aussi bien les garanties bancaires que les autres formes de sûreté financière, comme une garantie d’assureur, entrent en considération. Dans ce contexte, il importe bien entendu que lorsque la garantie est sollicitée, les fonds soient effectivement disponibles, sans que les créanciers soient contraints d’intenter contre le garant des procédures longues et coûteuses. C’est pourquoi le président doit juger, à l’aide des critères énoncés au paragraphe 4, alinéas 1er à 3, et qui pour l’essentiel figuraient déjà dans la Convention LLMC (article 11.2), si la sûreté offerte par le constituant du fonds est acceptable, ce qui revient essentiellement à évaluer si les créanciers pourront obtenir les fonds garantis sans difficulté déraisonnable.

Wanneer het beperkingsfonds gevormd wordt door middel van een zekerheid, wordt er slechts betaald op het ogenblik dat de zekerheid wordt aangesproken. De fondssteller dient derhalve interesten te betalen vanaf de datum van het schadegeval tot aan de datum waarop de zekerheid zal worden aangesproken. Daarom dient de zekerheid niet enkel het beperkingsbedrag te dekken, maar ook, op grond van het ontworpen derde lid, een provisie voor de interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur. Blijkt deze provisie in de loop van de procedure ontoereikend te zijn, dan voorziet artikel 3.2.62 in de mogelijkheid om een bijkomende zekerheid te bekomen.

In het vierde lid is de thans reeds toepasselijke regel van artikel 2042 B.W. overgenomen.

Het vijfde en laatste lid is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 11(c) en (d).

Vooralsnog is niet geopteerd voor de invoering van een regeling met betrekking tot de erkenning van banken.

Paragraaf 5 berust op artikel 11.1, laatste zin van het LLMC-Verdrag.

De ontworpen paragraaf 7 is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 18(b).

De in paragraaf 8 opgenomen, vrij evidente regel berust op CMI-Richtsnoer 9(c).

Artikel 2.3.2.48

Verzoekschrift tot opening
van een beperkingsprocedure

Luidens paragraaf 1 biedt hij die een beperkingsfonds wenst te vormen daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de bevoegde ondernemingsrechtbank aan.

Hoewel men in principe zou kunnen toelaten dat de beperkingsgerechtigde persoon zelf een fonds vormt, zonder rechterlijke controle, wordt in deze eerste fase van de beperkingsprocedure – en in lijn met de regeling in de Zeewet – toch geopteerd voor een minimale rechterlijke begeleiding en controle. De controle van het fondsbedrag strekt ertoe te vermijden dat de fondssteller een te laag bedrag ter beschikking zou stellen, en dient aldus ter bescherming van de schuldeisers, terwijl het vastleggen van de fondsvorming in een rechterlijke beschikking de erkenning van de fondsvorming bevordert. De fondssteller zal immers tegenover schuldeisers en

Lorsque le fonds de limitation est constitué au moyen d'une sûreté, le paiement n'a lieu qu'au moment où la sûreté est sollicitée. Le constituant du fonds doit par conséquent payer des intérêts à partir de la date du sinistre jusqu'à la date à laquelle la garantie sera sollicitée. C'est pourquoi la garantie ne doit pas couvrir uniquement le montant de limitation, mais aussi, en vertu de l'alinéa 3 en projet, une provision pour les intérêts pour une durée jugée adéquate par le président. Si cette provision s'avère insuffisante dans le courant de la procédure, l'article 3.2.62 prévoit la possibilité d'obtenir une garantie complémentaire.

L'alinéa 4 constitue la reprise de la règle déjà applicable de l'article 2042 C.civ.

Le cinquième et dernier alinéa est inspiré de la ligne directrice 11(c) et (d) du CMI.

Jusqu'à présent, il n'a pas été opté pour l'introduction d'une réglementation relative à l'agrément des banques.

Le paragraphe 5 repose sur l'article 11.1, dernière phrase de la Convention LLMC.

Le paragraphe 7 en projet est inspiré de la ligne directrice 18(b) du CMI.

La règle assez évidente reprise au paragraphe 8 repose sur la ligne directrice 9(c) du CMI.

Article 2.3.2.48

Requête en ouverture
d'une procédure de limitation

Selon le paragraphe 1er, celui qui souhaite constituer un fonds de limitation doit présenter une requête en ce sens au président du tribunal de l'entreprise compétent.

Même si, en principe, il serait possible d'autoriser que la personne ayant droit à la limitation constitue elle-même un fonds sans contrôle judiciaire, on opte cependant pour cette première phase de la procédure de limitation – et conformément à la réglementation de la Loi Maritime – pour un accompagnement et un contrôle judiciaires minimums. Le contrôle du montant du fonds vise à éviter que le constituant du fonds mette à disposition un montant trop faible, et doit donc viser la protection des créanciers, alors que la constatation de la constitution du fonds dans une ordonnance judiciaire favorise la reconnaissance de la constitution du

andere belanghebbenden moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk een beperkingsfonds heeft gevormd. Dit is eenvoudiger wanneer hij van bij de aanvang over een rechterlijke beslissing beschikt.

Er wordt geopteerd voor een zo algemeen mogelijke procedure, die, behoudens uitdrukkelijke uitzonderingen, op dezelfde wijze toepasbaar is in alle gevallen waarin een persoon een beperkingsfonds mag of moet vormen (LLMC-Verdrag, CLNI-Verdrag 2012 of CLC-Verdrag en eraan gerelateerde nationale bepalingen).

Omwille van de transparantie wordt in de ontworpen paragraaf 2, zoals in artikel 48, § 1, eerste lid van de Zeewet, geattendeerd op de bijzondere regelingen met betrekking tot de territoriale bevoegdheid vervat in artikel 627, 10°, Ger.W.

De regeling van de inhoud en de bijlagen bij het verzoekschrift, voorgeschreven door de ontworpen paragrafen 3 en 4, is, met kleine taalkundige wijzigingen, overgenomen uit de bestaande procedureregeling (artikel 48, § 1, tweede en derde lid Zeewet). Hierbij wordt uitdrukkelijk bevestigd dat alleen de door artikel 1026 Ger.W. vereiste vermeldingen op straffe van nietigheid zijn voorgeschreven.

Wanneer een persoon meer dan één fonds kan vormen, bijvoorbeeld een personenfonds en een zakenfonds onder het LLMC-Verdrag, mag hij dit doen door middel van één enkel verzoekschrift. Dit wordt verduidelijkt in paragraaf 5. Indien hij dit verkiest mag hij uiteraard ook afzonderlijke verzoekschriften aanbieden.

Er wordt overigens geen termijn bepaald waarbinnen het verzoekschrift tot fondsvorming moet worden aangeboden. Het tijdstip van fondsvorming wordt overgelaten aan de appreciatie van de beperkingsgerechtigde persoon, die hiertoe zelfs kan overgaan zolang een tegen hem uitgesproken veroordeling niet uitgevoerd is.

Artikel 2.3.2.49

Dossier ter griffie

Deze bepaling, die enigszins is geïnspireerd door artikel 39 van de Faillissementswet, bepaalt dat voor elk beperkingsfonds een dossier van de rechtspleging wordt aangelegd. Op die wijze kunnen de schuldeisers en belanghebbende derden op eenvoudige wijze kennis krijgen van de relevante informatie betreffende het fonds.

fonds. Le constituant du fonds devra en effet pouvoir prouver aux créanciers et aux autres ayants droit qu'il a effectivement constitué un fonds de limitation. Ceci est plus simple lorsqu'il dispose dès le début d'une décision judiciaire.

On opte pour une procédure aussi générale que possible qui, sauf exceptions expresses, est applicable de la même manière dans tous les cas où une personne peut ou doit constituer un fonds de limitation (Convention LLMC, Convention CLNI 2012, Convention CLC et dispositions nationales liées).

Pour des raisons de transparence, au paragraphe 2 en projet, tout comme à l'article 48, § 1er, alinéa 1er, de la Loi Maritime, l'attention est attirée sur les règles particulières en matière de compétence territoriale contenues à l'article 627, 10°, C. Jud.

La réglementation relative au contenu de la requête et à ses annexes, prescrite par les paragraphes 3 et 4 en projet, est reprise avec quelques petites modifications linguistiques, des règles de procédure existantes (article 48, § 1er, alinéas 2 et 3 de la Loi Maritime). Dans ce contexte, il est confirmé expressément que seules les mentions requises à peine de nullité par l'article 1026 C. Jud. sont prescrites.

Si une personne peut constituer plusieurs fonds, par exemple un fonds pour les personnes et un fonds pour dommages aux biens en vertu de la Convention LLMC, elle peut le faire au moyen d'une seule et même requête. Ceci est clarifié au paragraphe 5. Si elle le souhaite, elle peut bien entendu également introduire des requêtes distinctes.

D'ailleurs, aucun délai n'est fixé dans lequel la requête de constitution du fonds doit être présentée. Le moment de la constitution du fonds est laissé à l'appréciation de la personne ayant droit à la limitation, qui peut procéder à cette démarche aussi longtemps qu'il n'a pas été exécuté de condamnation prononcée à son encontre.

Article 2.3.2.49

Dossier au greffe

Cette disposition, qui s'inspire quelque peu de l'article 39 de la Loi sur les faillites, prévoit qu'un dossier de la procédure est constitué pour chaque fonds de limitation. De cette manière, les créanciers et les tiers ayants droit peuvent facilement avoir connaissance des informations pertinentes concernant le fonds.

Artikel 2.3.2.50

Openingsbeschikking

De voorzitter, tot wie een verzoekschrift tot vorming van een beperkingsfonds wordt gericht, heeft op basis van paragraaf 1 slechts een beperkte controle uit te oefenen: hij gaat in wezen enkel na of de door de verzoeker aangeboden wijze van fondsvorming en het door hem berekende beperkingsbedrag (inclusief interesten) *prima facie* correct zijn. De voorzitter beoordeelt geen andere rechtsvragen, zoals bijvoorbeeld de vraag of de verzoeker wel behoort tot een categorie van personen die de aansprakelijkheidsbeperking kan inroepen, of hij een fonds mag vormen in de Staat waar hij het verzoekschrift aanbiedt, of hij handelingen heeft gesteld die de beperking kunnen doorbreken, enz.

Paragraaf 2 bepaalt dat de beschikking de termijn vermeldt waarbinnen de storting moet worden verricht of de zekerheid moet worden verstrekt. In de praktijk rijst hieromtrent doorgaans geen probleem, omdat de verzoeker er zelf belang bij heeft dat het fonds zo snel mogelijk wordt gevormd. De verzoeker zou er echter alsnog voor kunnen opteren om het fonds niet te vormen.

De beschikking van de voorzitter is enkel een formele stap die de mogelijkheid opent om een fonds te vormen, geen verplichting of, zoals de Zeewet het omschrijft, een “bevel”. De term “openingsbeschikking” geeft dus aan dat de beschikking de beperkingsfondsprocedure opent. De alternatieve term “machtigingsbeschikking” ware niet adequaat omdat de vorming van een fonds een recht is dat de verzoeker put uit de verdragsregelingen. Het woord “machtigen” is dan weer wel op zijn plaats in het tweede lid van paragraaf 1. In de hier gehanteerde terminologie duidt de “opening” op de aanvang van de procedure, wanneer nog geen fonds bestaat.

Indien het fonds niet binnen de gestelde termijn wordt gevormd, verliest de beschikking automatisch haar waarde en dient ze met andere woorden te vervallen. Indien de verzoeker later toch nog een beperkingsfonds zou willen vormen, dient hij een nieuw verzoekschrift in te dienen.

Naar analogie met de faillissementsprocedure is in de huidige procedureregeling bepaald dat, naast de vereffenaar, ook een rechter-commissaris wordt aangesteld. In het raam van de vereffening en verdeling van een beperkingsfonds biedt de tussenkomst van een rechter-commissaris echter weinig toegevoegde waarde. Het actief moet niet worden samengesteld of te gelde gemaakt, er is geen bedrijvigheid die desgevallend moet worden

Article 2.3.2.50

Ordonnance d’ouverture

Le président à qui une requête de constitution d’un fonds de limitation est adressée n’exerce, sur la base du paragraphe 1er, qu’un contrôle limité: pour l’essentiel, il vérifie uniquement si le mode de constitution du fonds proposé par le requérant et le montant de la limitation calculé par ledit requérant (intérêts compris) sont à première vue corrects.Le président n’évalue pas d’autres questions de droit, comme la question de savoir si le requérant appartient bien à une catégorie de personnes pouvant invoquer la limitation de la responsabilité, ou s’il peut constituer un fonds dans l’État où il présente la requête, ou s’il a posé des actes qui peuvent rompre la limitation, etc.

Le paragraphe 2 stipule que l’ordonnance doit mentionner le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie être fournie. Dans la pratique, aucun problème ne se pose généralement à ce sujet parce que le requérant a lui-même intérêt à ce que le fonds soit constitué le plus rapidement possible. Le requérant pourrait toutefois encore choisir de ne pas constituer le fonds.

L’ordonnance du président est uniquement une étape formelle qui ouvre la possibilité de constituer un fonds et non une obligation ou encore, comme le décrit la Loi Maritime, une décision qui “ordonne” l’ouverture d’un fonds. Le terme “ordonnance d’ouverture” indique donc que l’ordonnance ouvre la procédure de constitution du fonds de limitation. L’expression alternative “ordonnance d’autorisation” n’était pas adéquate parce que la constitution d’un fonds est un droit que le requérant tire des règles des conventions. Le verbe “autoriser” est en revanche à sa place à l’alinéa 2 du paragraphe 1er. Dans la terminologie utilisée ici, l’“ouverture” désigne le début de la procédure, lorsque le fonds n’existe pas encore.

Si le fonds n’est pas constitué dans le délai fixé, l’ordonnance perd automatiquement sa valeur et doit autrement dit être considérée comme caduque. Si, par la suite, le requérant souhaite encore constituer un fonds de limitation, il doit alors introduire une nouvelle requête.

Par analogie avec la procédure de faillite, les règles de procédure actuelle déterminent qu’outre le liquidateur, un juge-commissaire est également désigné. Dans le cadre de la liquidation et de la répartition d’un fonds de limitation, l’intervention d’un juge-commissaire n’offre cependant qu’une faible valeur ajoutée. L’actif ne doit pas être réuni ou réalisé, aucune activité ne doit être poursuivie le cas échéant, etc. La gestion d’un

verdergezet, enz. Het beheer van een beperkingsfonds is in hoofdzaak een juridische taak. In paragraaf 3 wordt er dan ook voor geopteerd om enkel een vereffenaar aan te stellen.

De fondssteller dient de kosten van de beperkingsprocedure te dragen. Luidens paragraaf 4 bepaalt de voorzitter in zijn beschikking reeds een provisie voor deze kosten. Zoals ook reeds onder artikel 48, § 4, vijfde lid van de Zeewet het geval is, wordt deze provisie betaald aan de vereffenaar.

Artikel 2.3.2.51

Vereffenaars

De vereffenaar van een beperkingsfonds heeft een belangrijke taak; hij is de "eerste rechter" bij het beoordelen van de ingediende schuldvorderingen, en dient de vereffening van het fonds in goede banen te leiden. De nieuwe regeling is des te meer verantwoord nu de taak van de vereffenaar in de ontworpen bepalingen nog werd versterkt.

De nieuwe procedure voor de selectie van de vereffenaars en inzake de eedaflegging is gebaseerd op de procedure inzake curatoren van faillissementen (artikel. 27-30 Faill.W.). Bij koninklijk besluit zal onder meer een specifieke voordrachtsregeling kunnen worden vastgesteld, met dien verstande dat in de overgangsbepalingen zal worden bepaald dat in afwachting daarvan de regels met betrekking tot de voordracht van kandidaat-curatoren zullen gelden. De procedure inzake ambtsaanvaarding en strijdigheid van belangen is eveneens gebaseerd op de overeenstemmende regels inzake de curators (zie artikel. 30 Faill.W.). Indien nodig kan de rechtbank de vereffenaar vervangen. De procedure ter zake is eveneens op de Faillissementswet gebaseerd (inzonderheid op artikel 31). Hetzelfde geldt met betrekking tot de bepaling inzake het ereloon van de vereffenaar (zie artikel. 33 Faill.W.). Daar waar de curator van een faillissement zelf de activa moet opzoeken en te gelde maken, worden de "activa" van een beperkingsfonds (het bedrag van het fonds) aan de vereffenaar ter beschikking gesteld door de fondssteller. Het ereloon kan dan ook niet louter gebaseerd zijn op het bedrag van het beperkingsfonds.

Artikel 2.3.2.52

Vorming van het beperkingsfonds

Deze bepaling bevestigt in wezen principes neergelegd in de Zeewet (artikel 48, § 4).

fonds de limitation constitue principalement une tâche juridique. Le paragraphe 3 a dès lors choisi de désigner uniquement un liquidateur.

Le constituant du fonds doit supporter les coûts de la procédure de limitation. Selon le paragraphe 4, le président détermine déjà dans son ordonnance une provision pour ces coûts. Comme tel est déjà le cas selon l'article 48, § 4, alinéa 5, de la Loi Maritime, cette provision est payée au liquidateur.

Article 2.3.2.51

Liquidateurs

Le liquidateur d'un fonds de limitation assume une tâche importante; il est le "premier juge" dans l'évaluation des créances introduites et doit mener à bon port la liquidation du fonds. La nouvelle réglementation est d'autant plus justifiée que la tâche du liquidateur se trouve encore renforcée dans les dispositions en projet.

La nouvelle procédure pour la sélection des liquidateurs et relative à la prestation de serment est basée sur la procédure concernant les curateurs de faillite (article 27 – 30 Loi sur les faillites). Un arrêté royal pourra notamment établir une réglementation spécifique de nomination, étant bien entendu que les dispositions transitoires détermineront que, dans l'attente, les règles relatives à la nomination des candidats curateurs seront d'application. La procédure sur l'acceptation de la mission et le conflit d'intérêts est également fondée sur les règles correspondantes relatives aux curateurs (voir article 30 Loi sur les faillites). Si nécessaire, le tribunal peut remplacer le liquidateur. La procédure en la matière est également basée sur la Loi sur les faillites (en particulier sur l'article 31). Il en va de même concernant la disposition relative à la rémunération du liquidateur (voir article 33 Loi sur les faillites). Là où le curateur d'une faillite doit lui-même rechercher les actifs et les réaliser, les "actifs" d'un fonds de limitation (le montant du fonds) sont mis à la disposition du liquidateur par le constituant du fonds. La rémunération ne peut dès lors être simplement basée sur le montant du fonds de limitation.

Article 2.3.2.52

Constitution du fonds de limitation

Cette disposition confirme pour l'essentiel des principes énoncés dans la Loi Maritime (article 48, § 4).

Op te merken valt dat de gelden vaak op de derdenrekening van een advocaat worden gestort. Afhankelijk van het akkoord van de schuldeisers, kunnen zij worden gestort bij de Deposito- en Consignatiekas.

Artikel 2.3.2.53

Beschikbaarheidsbeschikking

Paragraaf 1 betreft de totstandkoming van de beschikking waarbij wordt vastgesteld dat het fonds is gevormd. Er wordt voor geopteerd deze beschikking aan te duiden als “beschikbaarheidsbeschikking”. De finaliteit van de beschikking is inderdaad om derden van de daadwerkelijke vorming van het beperkingfonds op de hoogte te brengen en ten opzichte van derden bepaalde, in het hieronder toegelichte artikel 2.3.2.54 vermelde rechtsgevolgen teweeg te brengen.

Zodra de verzoeker de bedragen heeft gestort of de zekerheid heeft verstrekt én de provisie voor de kosten van de beperkingsprocedure heeft betaald, maakt de vereffenaar daarvan een verslag op, dat hij meedeelt aan de voorzitter. Daarop bevestigt deze laatste in een beschikking dat het beperkingsfonds is gevormd. Er wordt voor geopteerd om dit feit in een rechterlijke beschikking te laten vastleggen, inzonderheid om de erkenning ervan in het buitenland te vereenvoudigen en te bespoedigen.

Er kan zich een betwisting voordoen over de wijze waarop de fondssteller de bedragen in STR heeft omgerekend in euro. In de praktijk zal een dergelijke betwisting wellicht worden opgelost door overleg tussen de vereffenaar en de fondssteller en desgevallend een bijstorting of aanpassing van de zekerheid, doch indien dit niet mogelijk zou blijken, kan de vereffenaar deze betwisting vermelden in zijn verslag. De voorzitter zal hierover dan oordelen. Acht hij het standpunt van de fondssteller correct, dan wordt onmiddellijk een beschikbaarheidsbeschikking gegeven. Acht hij het standpunt van de vereffenaar correct, dan wordt eerst een verbeterende beschikking gewezen (vgl. artikel 48, § 6, tweede lid Zeewet). Na uitvoering van de verbeteringen stelt de vereffenaar een nieuw verslag op, waarna de voorzitter in een beschikking vaststelt dat het fonds is gevormd. Overigens oordeelt de voorzitter ook hier slechts *prima facie*, en kan de vraag of de omrekening correct is gebeurd opnieuw aan de orde worden gesteld door een schuldeiser die bezwaar aantekent tegen de vorming van het beperkingsfonds.

À noter que les sommes sont souvent versées sur le compte tiers d’un avocat. En fonction de l’accord des créanciers, ces sommes peuvent être versées auprès de la Caisse des dépôts et consignations.

Article 2.3.2.53

Ordonnance de disponibilité

Le paragraphe 1er concerne l’établissement de l’ordonnance constatant que le fonds est constitué. On choisit de désigner cette ordonnance comme “ordonnance de disponibilité”. La finalité de l’ordonnance est en effet d’informer les tiers de la constitution effective du fonds de limitation et de déclencher vis-à-vis des tiers certains effets juridiques qui sont mentionnés à l’article 2.3.2.54, commenté ci-dessous.

Aussitôt que le requérant a versé les montants ou fourni la garantie, et qu’il a payé la provision pour les frais de la procédure de limitation, le liquidateur en établit un rapport, qu’il communique au président. Ce dernier confirme dans une ordonnance que le fonds de limitation a été constitué. On choisit de faire constater ce fait par une ordonnance judiciaire, en particulier pour simplifier et accélérer sa reconnaissance à l’étranger.

Une contestation peut se produire quant à la façon dont le constituant du fonds a converti en euros les montants exprimés en DTS. En pratique, une telle contestation pourra éventuellement être résolue par une concertation entre le liquidateur et le constituant du fonds et, le cas échéant, par un versement supplémentaire ou une adaptation de la garantie, mais si cela ne s’avère pas possible, le liquidateur peut mentionner cette contestation dans son rapport. Le président se prononcera alors sur ce point. S’il estime que la position du constituant du fonds est correcte, il rendra immédiatement une ordonnance de disponibilité. S’il estime que c’est la position du liquidateur qui est correcte, on rend d’abord une ordonnance de rectification (cf. article 48, § 6, alinéa 2, Loi Maritime). Après exécution des rectifications, le liquidateur établit un nouveau rapport, après quoi le président constate dans une ordonnance que le fonds a été constitué. Par ailleurs, le président ne se livre ici aussi qu’à une appréciation *prima facie*, et la question de savoir si la conversion s’est correctement effectuée peut être encore mise à l’ordre du jour par un créancier qui émet une objection contre la constitution du fonds de limitation.

De fondsvorming is uiteraard van het grootste belang voor de schuldeisers. Daarom moet de beschikking worden bekendgemaakt, ten minste door publicatie in het *Belgisch Staatsblad* en op de website van het Belgisch Scheepsregister – waaromtrent van belang is dat aan de fondsvorming zo ruim mogelijk en efficiënt mogelijk ruchtbaarheid wordt gegeven en dat de formulering van de wetsbepaling is afgestemd op deze van andere bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek over verplichte bekendmakingen – als door het rechtstreeks aanschrijven van de bekende schuldeisers. Deze regeling wijkt niet wezenlijk af van deze in de Zeewet (artikel. 48, § 5, eerste, tweede en derde lid j° artt. 496 en 472 oude Faillissementswet). Alhier is de bekendmaking geregeld in de ontworpen paragrafen 3 en 4. Overeenkomstig het advies van de Raad van State is het gegeven "geboortedatum" geschrapt en moet deze niet gepubliceerd in het uitreksel omwille van de privacy van de verzoeker. Het gegeven "geboortedatum" heeft geen toegevoegde waarde in de bekendmaking.

De termijn om aangifte van schuldvordering te doen, wordt vastgesteld door de vereffenaar. Onder de Zeewet wordt deze termijn vastgesteld in de beschikking van de voorzitter en, wanneer er buitenlandse schuldeisers zijn voor wie de termijn te kort is, verlengd door de rechter-commissaris (zie artikelen 496-497 oude Faill.W. j° artikel 48, § 5, Zeewet). Onder het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de praktische aspecten van de vereffeningsprocedure zo veel mogelijk aan de vereffenaar overgelaten, opdat hij zijn werkzaamheden optimaal zou kunnen organiseren.

In verband met het geval waarin de fondssteller na de vorming van het beperkingsfonds failliet gaat, wordt verduidelijkt dat dit faillissement voor het beperkingsfonds geen gevolgen heeft. De curator kan geen rechten doen gelden op het fonds. Dit laatste blijft exclusief voorbehouden voor de schuldeisers wier vordering onder de aansprakelijkheidsbeperking valt. De desbetreffend in paragraaf 5 opgenomen regel is overgenomen uit artikel 49, § 1, van de Zeewet en moet worden samen gelezen met de in het reeds toegelichte artikel 2.3.2.47, § 5, opgenomen overname van artikel 11.1 van het LLMC-Verdrag, dat bepaalt dat het fonds uitsluitend bestemd is ter voldoening van vorderingen waarvoor de aansprakelijkheidsbeperking kan worden ingeroepen. Ook uitstel van betaling of gerechtelijke reorganisatie hebben, zoals het faillissement, voor het beperkingsfonds geen gevolgen.

La constitution du fonds est bien entendu de la plus haute importance pour les créanciers. C'est pourquoi l'ordonnance doit faire l'objet d'une publicité, au moins par une publication au *Moniteur belge* et sur le site web du Registre naval belge – il importe à cet égard que la nouvelle de la constitution du fonds fasse l'objet de la communication la plus large et la plus efficace possible et la formulation de la disposition de la loi est harmonisée avec celle d'autres dispositions du Code belge de la Navigation sur les publications obligatoires – que par un courrier directement adressé aux créanciers connus. Cette réglementation ne s'écarte pas pour l'essentiel de celle figurant dans la Loi Maritime (article 48, § 5, alinéas 1er, 2 et 3, j° article 496 et 472 ancienne Loi sur les faillites). Ici, la publication de l'ordonnance est réglementée aux paragraphes 3 et 4 en projet. Conformément à l'avis du Conseil d'État, la donnée "date de naissance" doit être supprimée et ne doit pas être publiée dans l'extrait en raison de la protection de la vie privée du requérant. La donnée "date de naissance" n'apporte pas de valeur ajoutée à la publication.

Le délai pour présenter la déclaration de créance est établi par le liquidateur. Dans la Loi Maritime, ce délai est établi dans l'ordonnance du président et, lorsqu'il existe des créanciers étrangers pour lesquels ce délai est trop court, prolongé par le juge-commissaire (voir articles 496 – 497 ancienne Loi sur les faillites j° article 48, § 5 Loi Maritime). Selon le Code belge de la Navigation, les aspects pratiques de la procédure de liquidation doivent être autant que possible laissés à la discrétion du liquidateur pour que ce dernier puisse organiser ses activités de manière optimale.

Si le constituant du fonds fait faillite après la constitution du fonds de limitation, il est clairement précisé que cette faillite n'a pas de conséquences pour le fonds de limitation. Le curateur ne peut faire valoir de droits sur le fonds. Ce dernier reste exclusivement réservé aux créanciers dont la créance est concernée par la limitation de responsabilité. La règle en la matière, figurant au paragraphe 5, est reprise de l'article 49, § 1er, de la Loi Maritime et doit être lue conjointement à la reprise à l'article 2.3.2.47, § 5, déjà commenté, de l'article 11.1 de la Convention LLMC, qui stipule que le fonds est exclusivement destiné à régler les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée. Comme la faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire n'ont pas de conséquences pour le fonds de limitation.

Artikel 2.3.2.54

Gevolgen van de fondsvorming

De paragrafen 1, 2 en 3 vormen de overname van artikel 13 van het LLMC-Verdrag. De verdragsbepaling is bijna letterlijk overgenomen. Het minder adequate opschrift van de verdragsbepaling (Engels “Bar to other actions”; Frans “Fin de non-recevoir”) is vervangen door “Gevolgen van de fondsvorming”.

Tijdens de voorbereidende werken van het LLMC-Verdrag werd verduidelijkt dat artikel 13.1 van het LLMC-Verdrag betrekking heeft op de mogelijkheid tot gedwongen tenuitvoerlegging van vorderingen, niet op de mogelijkheid om vorderingen bij een rechter aanhangig te maken. De bepaling staat er dus in principe niet aan in de weg dat een schuldeiser die een vordering tegen het fonds heeft ingediend, ook een vordering ten gronde zou inleiden, buiten het beperkingsfonds om. De tenuitvoerlegging van dit vonnis kan hij evenwel enkel nastreven ten aanzien van het beperkingsfonds.

Ten aanzien van een in België gevormd fonds zijn de rechtsgevolgen pas van toepassing vanaf de beschikking waarin de voorzitter vaststelt dat het beperkingsfonds is gevormd. Vanaf deze beschikbaarheidsbeschikking kan de fondssteller zich op de bescherming die een beperkingsfonds biedt beroepen. De ontworpen paragraaf 4 neemt deze reeds in artikel 48, § 5, eerste lid van de Zeewet opgenomen regel over, die overigens in verschillende andere landen voorkomt (zie voorts CMI-Richtsnoer 6(b) en (c)).

Artikel 2.3.2.55

Aangifte van schuldvorderingen

Paragraaf 1 regelt de aangifte van de schuldvorderingen in strikte zin. De schuldeisers dienen aangifte te doen van hun schuldvordering en hun stavingstukken neer te leggen. Met stavingstukken wordt bedoeld alle stukken, van welke aard ook, waaruit blijkt dat de schuldeiser tegen de fondssteller een vordering heeft. Het is niet vereist dat de schuldeiser reeds over een veroordeling van de fondssteller beschikt. Anders dan in het faillissementsrecht (zie artikel 63, laatste lid Faill.W.), wordt bepaald dat de aangifte van schuldvordering steeds kan worden ondertekend door de advocaat van de schuldeiser. Bij beperking van aansprakelijkheid is de kans immers reëel dat de schuldeisers zich in diverse landen en werelddelen bevinden. Indien de aangifte van schuldvordering dan door de schuldeiser zelf moet worden ondertekend, kan dit lijden tot tijdverlies en

Article 2 3.2.54

Conséquences de la constitution de fonds

Les paragraphes 1er, 2 et 3 constituent la reprise de l’article 13 de la Convention LLMC. Les dispositions de cette convention sont reprises quasi littéralement. L’intitulé, moins adéquat, de la disposition de la convention (français “Fin de non-recevoir”; anglais “Bar to other actions”) a été remplacé par “Conséquences de la constitution du fonds”.

Lors des travaux préparatoires de la Convention LLMC, il a été précisé que l’article 13.1 de la Convention LLMC porte sur la possibilité d’une exécution forcée des créances, et non sur la possibilité de présenter des créances devant un juge. La disposition ne s’oppose donc pas en principe au fait qu’un créancier qui a introduit une créance à l’encontre du fonds puisse également introduire une action sur le fond en dehors du fonds de limitation. L’exécution de ce jugement ne peut cependant que viser le fonds de limitation.

À l’égard d’un fonds constitué en Belgique, les conséquences juridiques ne sont d’application qu’à partir de l’ordonnance dans laquelle le président constate que le fonds de limitation a été constitué. À partir de cette ordonnance de disponibilité, le constituant du fonds peut invoquer la protection que lui offre un fonds de limitation. Le paragraphe 4 en projet reprend cette règle figurant déjà à l’article 48, § 5, alinéa 1er, de la Loi Maritime, et qui se rencontre d’ailleurs aussi dans plusieurs autres pays (voir par ailleurs la ligne directrice 6(b) et (c) du CMI).

Article 2.3.2.55

Déclaration de créances

Le paragraphe 1er réglemente la déclaration de créance au sens strict. Les créanciers doivent faire la déclaration de leur créance et déposer leurs pièces justificatives. On entend par “pièces justificatives” toutes les pièces, de quelque nature que ce soit, dont il ressort que le créancier a une créance à l’encontre du constituant du fonds. Il n’est pas requis que le créancier dispose déjà d’une condamnation du constituant du fonds. Contrairement à ce que prévoit le droit des faillites (voir article 63, dernier alinéa de la Loi sur les faillites), il est stipulé que la déclaration de créance peut toujours être signée par l’avocat du créancier. Dans le cas d’une limitation de responsabilité, il existe en effet une réelle possibilité que les créanciers se trouvent dans différents pays et différents continents. Le fait que la déclaration de créance doive alors être signée par le créancier

overbodige complicaties. De regeling in verband met de keuze van woonplaats opgenomen in het laatste lid van paragraaf 1 is overgenomen uit artikel 64 van de Faillissementswet. Teneinde de griffies te ontlasten van de ontvangst van stukken waarvan de uiteindelijke bestemmeling de vereffenaar van het beperkingsfonds is, wordt de laatste aangeduid als de aan te schrijven persoon bij aangifte van schuldvordering.

Het is mogelijk dat een schuldeiser een vordering heeft tegen meer dan één partij, bijvoorbeeld tegen de scheepseigenaar en tegen de bevrachter van het schip. Soms kunnen deze partijen één enkel fonds vormen, dat dan geldt voor hen allen. Het is echter ook mogelijk dat de schuldeiser afzonderlijke vorderingen heeft, bijvoorbeeld wanneer de ene partij haar aansprakelijkheid wel kan beperken, en de andere niet. In dergelijke omstandigheden moet de schuldeiser de vereffenaar van het beperkingsfonds op de hoogte houden van de stappen die hij onderneemt tegen de andere partij, om te vermijden dat de schuldeiser uiteindelijk meer zou recupereren dan waarop hij recht heeft. Dit wordt geregeld in paragraaf 2. Een onmiddellijke sanctie op de niet-naleving van deze informatieplicht kan echter bezwaarlijk in de wettekst worden opgenomen.

Paragraaf 3 bevestigt dat de aangifte van schuldvordering de verjaring met betrekking tot deze schuldvordering stuit. Dit wordt doorgaans ook nu reeds aangenomen, maar door het ontbreken van een wettelijke bepaling ter zake blijft twijfel mogelijk.

De verjaring begint slechts opnieuw te lopen na de sluiting van het fonds, voor zover de schuldvordering dan uiteraard nog bestaat. De verdeling en sluiting van het beperkingsfonds impliceert immers de uitdoving van de schuldvordering.

In overeenstemming met CMI-Richtsnoer 9(b), wordt verduidelijkt dat de stuiting onherroepelijk is. Ook al wordt het fonds voortijdig ontbonden, dan begint de verjaring pas opnieuw te lopen vanaf de sluitingsbeschikking.

De interesten op de vorderingen die door de schuldeisers worden ingediend moeten op een bepaald ogenblik worden gestopt, teneinde tot vaste bedragen te komen en de vereffenaar toe te laten de nodige berekeningen uit te voeren. Als einddatum wordt in de ontworpen paragraaf 4 geopteerd voor de datum van de beschikbaarheidsbeschikking. Doorgaans zal het al dan niet verderlopen van interesten geen verschil maken. De verhouding tussen de schuldvorderingen wordt immers niet beïnvloed.

lui-même pourrait entraîner une perte de temps et des complications superflues. La réglementation relative à l'élection de domicile figurant dans le dernier alinéa du paragraphe 1er a été reprise de l'article 64 de la Loi sur les faillites. Afin de libérer les greffes de la réception de pièces dont le destinataire final est le liquidateur du fonds de limitation, le liquidateur est désigné comme la personne à laquelle s'adresser en cas de déclaration de créance.

Il est possible qu'un créancier ait une créance à l'encontre de plusieurs parties, par exemple contre le propriétaire de navire et contre l'affréteur du navire. Parfois, ces parties peuvent constituer un seul et même fonds qui vaut pour elles toutes. Mais il est également possible que le créancier dispose des créances distinctes, par exemple lorsqu'une partie peut limiter sa responsabilité et que l'autre partie ne le peut pas. Dans pareilles circonstances, le créancier doit informer le liquidateur du fonds de limitation des démarches qu'il entreprend contre l'autre partie, pour éviter que le créancier puisse finalement récupérer davantage que ce à quoi il a droit. Ceci est réglementé au paragraphe 2. Une sanction immédiate du non-respect de cette obligation d'information peut cependant difficilement être reprise dans le texte de loi.

Le paragraphe 3 confirme que la déclaration de créance interrompt la prescription relative à cette créance. Ceci est déjà généralement admis, mais l'absence d'une disposition légale laisse un doute possible en la matière.

La prescription ne recommence à courir qu'après la clôture du fonds pour autant, bien entendu, que la créance existe encore. La répartition et la clôture du fonds de limitation impliquent en effet l'extinction de la créance.

Conformément à la ligne directrice 9(b) du CMI, il est clairement indiqué que l'interruption est irrévocable. Même si le fonds fait l'objet d'une dissolution anticipée, la prescription ne recommence à courir qu'à compter de l'ordonnance de clôture.

Les intérêts sur les créances introduites par les créanciers doivent s'interrompre à un moment donné, afin de parvenir à des montants fixes et de permettre au liquidateur de procéder aux calculs nécessaires. Comme date finale, le paragraphe 4 en projet opte pour la date de l'ordonnance de disponibilité. Généralement, la poursuite ou non des intérêts ne fera aucune différence. La relation entre les créances n'est en effet pas influencée.

In verband met paragraaf 5 weze aangestipt dat schuldeisers die niet tijdig aangifte van hun schuldvordering hebben gedaan, dit inderdaad later nog kunnen doen, met name tot op het ogenblik dat het fonds volledig is verdeeld. Vanaf dat ogenblik wordt het zinloos nog aangifte te doen, aangezien de vereffenaar dan niet langer over fondsen beschikt. Een schuldeiser die laattijdig aangifte doet, moet evenwel de verrichtingen accepteren die vóór zijn laattijdige aangifte reeds zijn gebeurd. Hij kan enkel nog rechten laten gelden tegenover het beperkingsfonds zoals hij dit aantreft op het ogenblik van zijn laattijdige aangifte. Hij kan evenmin het recht op aansprakelijkheidsbeperking en het toepasselijke beperkingsbedrag betwisten. De ontworpen regel is mede geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 13(a).

Artikel 2.3.2.56

Verificatie van schuldvorderingen

De vereffenaar van een beperkingsfonds is in feite de “eerste rechter”. Hij onderzoekt en beoordeelt de ingediende schuldvordering, en stelt hierover een advies op. In vele gevallen zullen de schuldeisers tegen de fondssteller een afzonderlijke procedure ten gronde hebben gevoerd, en zullen zij ter staving van hun vordering een veroordeling van de fondssteller voorleggen. Ook in dergelijk geval heeft de vereffenaar echter nog een controletaak: hij zal onder meer moeten nagaan of de vordering wel degelijk voor beperking in aanmerking komt en dus bij het fonds kan worden ingediend. De schuldeisers zijn echter niet verplicht om tegen de fondssteller vooraf een procedure ten gronde te voeren. Indien zij menen dat de gegrondheid van hun vordering voldoende duidelijk blijkt uit de stukken waarover zij beschikken, staat het hen vrij hun vordering louter op basis van overtuigingsstukken in te dienen. In dat geval zal de vereffenaar, luidens paragraaf 1, de gegrondheid van de vordering moeten beoordelen en hierover advies uitbrengen.

Anders dan onder de Zeewet, bepaalt paragraaf 1 voorts dat de vereffenaar zijn werkzaamheden aanvat “[z]odra mogelijk”. Gelet op de verscheidenheid aan situaties die zich kunnen voordoen, is het niet nuttig dit tijdstip nader te definiëren. In bepaalde gevallen zal de fondssteller bijvoorbeeld zijn aansprakelijkheid erkennen, in andere gevallen zal hij ze ten stelligste betwisten. Het is aan de vereffenaar, en aan de betrokken partijen, die ter zake hun standpunt aan de vereffenaar kenbaar kunnen maken, om te beoordelen vanaf welk ogenblik het zinvol is om de vereffeningswerkzaamheden aan te vatten.

En ce qui concerne paragraphe 5, il faut souligner que les créanciers qui n’ont pas remis à temps la déclaration de créance peuvent cependant encore le faire par la suite, à savoir jusqu’au moment où le fonds a été entièrement réparti. À partir de ce moment-là, effectuer encore une déclaration n’a plus de sens, étant donné que le liquidateur ne dispose plus de fonds. Un créancier qui effectue une déclaration tardive doit cependant accepter les opérations qui se sont déroulées avant sa déclaration tardive. Il ne peut plus faire valoir ses droits que vis-à-vis du fonds de limitation tel que celui-ci se présente au moment de sa déclaration tardive. Il ne peut pas non plus contester le droit à la limitation de responsabilité et le montant de la limitation applicable. La règle en projet est en partie inspirée de la ligne directrice 13(a) du CMI.

Article 2.3.2.56

Vérification des créances

Le liquidateur d’un fonds de limitation constitue en fait le “premier juge”. Il examine et évalue la créance introduite, et émet un avis à cet égard. Dans de nombreux cas, les créanciers auront introduit une procédure distincte sur le fond à l’encontre du constituant du fonds et ils présenteront à l’appui de leur créance une condamnation du constituant du fonds. Mais même en pareil cas, le liquidateur remplit encore une tâche de contrôle: il lui incombera entre autres de vérifier si la créance entre bien en ligne de compte pour la limitation et peut donc être introduite auprès du fonds. Les créanciers ne sont cependant pas tenus d’introduire au préalable une procédure sur le fond à l’encontre du constituant du fonds. S’ils estiment que les pièces dont ils disposent établissent de manière suffisamment claire le bien-fondéde leur créance, il leur est loisible d’introduire cette créance sur la seule base des pièces à conviction. Dans ce cas, le liquidateur, conformément au paragraphe 1er, devra évaluer le bien-fondé de la créance et émettre un avis à ce sujet.

À la différence de ce que prévoit la Loi Maritime, le paragraphe 1er stipule en outre que le liquidateur entame ses activités “[d]ès que possible”. Compte tenu de la diversité des situations qui peuvent se présenter, il n’est pas utile de préciser ce délai. Dans certains cas, par exemple, le constituant du fonds reconnaîtra sa responsabilité alors que dans d’autres cas, il la contestera absolument. Il appartient au liquidateur et aux parties concernées qui peuvent faire connaître leur point de vue à ce sujet au liquidateur d’évaluer à partir de quel moment il est judicieux d’entamer les activités de liquidation.

Luidens paragraaf 2 stelt de vereffenaar een advies op over de ingediende schuldvorderingen en de betwistingen die in verband met deze vorderingen zijn gerezen. Dit advies wordt meegedeeld aan de fondssteller, de schuldeisers en, zo mogelijk, de andere personen door wie het fonds wordt geacht gesteld te zijn, die vervolgens over een termijn van één maand beschikken om hun eventuele bezwaren tegen dit advies kenbaar te maken. Komen er geen bezwaren, dan wordt het advies op grond van paragraaf 4 definitief, en kan de vereffenaar op basis van zijn advies zijn werkzaamheden verderzetten (inzonderheid overgaan tot uitdeling).

Paragraaf 3 bepaalt dat, wanneer er wel bezwaren worden geformuleerd, de zaak wordt verwezen naar de ondernemingsrechtbank , die ten gronde over de opgeworpen betwistingen zal oordelen. Verder wordt ter verduidelijking van het huidige recht bevestigd dat de rechtbank steeds bevoegd is, zowel materieel als territoriaal, om over dergelijke betwistingen te oordelen. Het zou immers weinig proceseconomisch zijn indien aan een schuldeiser, die aangifte doet van zijn schuldvordering, en als gevolg van een betwisting met betrekking tot deze vordering bij de rechtbank terechtkomt, vervolgens zou kunnen worden tegengeworpen dat deze rechtbank niet bevoegd is en dat hij alsnog een procedure moet beginnen voor een andere (eventueel zelfs buitenlandse) rechter.

In de meeste gevallen zal de vereffenaar wachten tot alle vorderingen kunnen worden beoordeeld, en één globaal advies opstellen. In bepaalde omstandigheden kan het echter nuttig zijn om vooraf reeds bepaalde twistpunten uit te klaren. Wanneer bijvoorbeeld betwisting bestaat of een bepaalde vordering wel bij het fonds kan worden ingediend, zou het nuttig kunnen zijn om hierover onmiddellijk uitsluitsel te bekomen, zodat de verdere verrichtingen desgevallend kunnen gebeuren zonder nog met deze vordering rekening te moeten houden. De werkwijze is identiek: de vereffenaar stelt een advies op over de deelbetwisting en legt dit advies voor aan de fondssteller, de schuldeisers en de andere personen die zich op hetzelfde fonds kunnen beroepen. Indien er geen bezwaren worden geformuleerd, wordt het advies van de vereffenaar over deze deelbetwisting definitief, en kan daarop worden voortgebouwd. Komen er wel bezwaren, dan wordt de zaak naar de rechtbank verwezen, die over de deelbetwisting ten gronde oordeelt. Dit alles wordt geregeld in paragraaf 5, die een aanvulling van het huidige recht is.

Selon le paragraphe 2, le liquidateur émet un avis sur les créances introduites et les contestations qui sont apparues par rapport à ces créances. Cet avis est communiqué au constituant du fonds, aux créanciers et, si possible, aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué, et toutes ces parties disposent ensuite d'un délai d'un mois pour faire connaître leurs éventuelles objections à l'encontre de cet avis. Si aucune objection n'est formulée, l'avis devient définitif sur la base du paragraphe 4 et le liquidateur peut, sur la base de cet avis, poursuivre ses activités (en particulier procéder à la répartition).

Le paragraphe 3 stipule que lorsque des objections sont formulées, l'affaire est renvoyée au tribunal de l'entreprise , qui évaluera sur le fond les objections soulevées. En outre, il est confirmé, afin de clarifier le droit actuel, que le tribunal est toujours compétent, aussi bien matériellement que territorialement, pour se prononcer sur de telles contestations. En effet, il serait peu conforme à l'économie procédurale qu'un créancier qui effectue la déclaration de sa créance et qui, en conséquence d'une contestation par rapport à cette créance, se retrouve devant le tribunal, puisse se voir objecter par la suite que ledit tribunal n'est pas compétent et qu'il se trouve alors contraint d'entamer encore une procédure devant un autre juge (éventuellement même devant un tribunal étranger).

Dans la plupart des cas, le liquidateur attendra que toutes les créances aient pu être évaluées pour fournir un seul avis global. Cependant, dans certaines circonstances, il peut être utile d'éclaircir déjà au préalable certains points de contestation. Lorsque, par exemple, il existe une contestation quant au fait qu'une certaine créance peut bel et bien être introduite vis-à-vis du fonds, il pourrait s'avérer utile de lever immédiatement toute incertitude à cet égard, si bien que les opérations suivantes pourront le cas échéant être effectuées sans plus devoir tenir compte de cette créance. La méthode de travail est identique: le liquidateur établit un avis sur la partie contestée et transmet cet avis au constituant du fonds, aux créanciers et aux autres personnes qui peuvent recourir au même fonds. Si aucune objection n'est formulée, l'avis du liquidateur sur la partie contestée devient définitif, et la procédure peut se poursuivre sur cette base. Mais si des objections sont formulées, l'affaire est renvoyée au tribunal, qui statuera sur le fond à propos de la partie contestée. Tous ces éléments sont réglementés au paragraphe 5 qui constitue un complément du droit actuel.

Artikel 2.3.2.57

Betwisting van veroordelingen ten gronde

De schuldeisers dienen aangifte te doen van hun schuldvordering, hetzij op basis van een veroordeling die zij reeds hebben bekomen, hetzij op basis van andere overtuigingsstukken. Deze aangiften dienen door de vereffenaar te worden geverifieerd, maar het spreekt voor zich dat ook de andere schuldeisers hier belang bij hebben. Wanneer een schuldvordering ten onrechte wordt aanvaard, vermindert de uitkering aan de andere schuldeisers overeenkomstig. Niet enkel de vereffenaar, maar ook de andere partijen hebben in principe derhalve de mogelijkheid om de door een schuldeiser ingediende vorderingen te betwisten.

Wanneer een schuldeiser niet over een rechterlijke uitspraak beschikt en zijn vordering op basis van overtuigingsstukken indient, rijzen weinig problemen: de andere schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die zich op hetzelfde fonds kunnen beroepen, kunnen uiteraard hun standpunt betreffende deze schuldvordering aan de vereffenaar meedelen en desgevallend tegen het advies van de vereffenaar met betrekking tot deze schuldvordering bezwaar indienen.

Wanneer de schuldeiser wel over een gerechtelijke uitspraak beschikt, liggen de zaken moeilijker. In de meeste gevallen zullen de andere schuldeisers in deze procedure geen partij geweest zijn, zodat de uitspraak t.o.v. hen geen gezag van gewijsde heeft. Anderzijds kan het ook niet de bedoeling zijn dat een schuldeiser, die in België of in het buitenland reeds een veroordeling heeft bekomen, zou worden gedwongen om deze procedure nog eens opnieuw te voeren voor de rechtbank waarbij het fonds werd gevormd. Daarom wordt bepaald dat een Belgisch of buitenlands vonnis niet kan worden betwist door de vereffenaar en de andere personen die geen partij waren in deze procedure, tenzij zij kunnen aantonen dat het vonnis op bedrieglijke wijze werd bekomen (*fraus omnia corrumpit*), of dat de verweerder de procedure heeft gevoerd op ernstig nalatige wijze. Enkel een ernstig nalatig verweer kan tot het opzij schuiven van de veroordeling leiden, wat impliceert dat de betrokken schuldeiser zijn vordering dan op een andere manier zal moeten bewijzen. Het is uiteraard niet de bedoeling om *post factum* het gevoerde verweer minutieus te gaan analyseren en de kleinste onzuiverheid in de processtrategie aan te grijpen om de rechterlijke uitspraak aan te vechten. In geval van onenigheid, zal de rechtbank oordelen of de voorwaarden om de veroordeling te betwisten vervuld zijn.

Article 2.3.2.57

Contestation des condamnations sur le fond

Les créanciers doivent effectuer une déclaration de leur créance, soit sur la base d'une condamnation qu'ils ont déjà obtenue, soit sur la base d'autres pièces à conviction. Ces déclarations doivent être vérifiées par le liquidateur, mais il va de soi que les autres créanciers ont également un intérêt à cet égard. Lorsqu'une créance est acceptée à tort, le paiement aux autres créanciers diminue en conséquence. Dès lors, non seulement le liquidateur, mais aussi les autres parties ont en principe la possibilité de contester les créances introduites par un créancier.

Lorsqu'un créancier ne dispose pas d'une décision de justice et qu'il introduit sa créance sur la base de pièces à conviction, peu de problèmes se posent: les autres créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui peuvent invoquer le même fonds peuvent bien entendu communiquer leur position concernant cette créance au liquidateur et, le cas échéant, introduire une objection contre l'avis du liquidateur à propos de cette créance.

Lorsque le créancier dispose bien d'une décision de justice, la situation est plus compliquée. Dans la plupart des cas, les autres créanciers n'ont pas été parties à cette procédure, si bien que ce jugement n'a pas acquis à leur égard force de chose jugée. Par ailleurs, l'intention ne peut pas être non plus qu'un créancier, qui a déjà obtenu une condamnation en Belgique ou à l'étranger, soit contraint de reprendre une fois encore cette procédure devant le tribunal auprès duquel le fonds a été constitué. C'est pourquoi il est stipulé qu'un jugement belge ou étranger ne peut être contesté par le liquidateur et les autres personnes qui n'étaient pas parties à cette procédure, sauf s'ils peuvent démontrer que le jugement a été obtenu de manière frauduleuse (*fraus omnia corrumpit*), ou que le défendeur a mené la procédure en faisant preuve d'une grave négligence. Seule une défense extrêmement négligente peut conduire à ignorer la condamnation, ce qui implique que le créancier concerné devra prouver d'une autre manière sa créance. L'intention n'est naturellement pas d'analyser minutieusement *post factum* la défense menée et de saisir la moindre peccadille dans la stratégie procédurale pour attaquer la décision de justice. En cas de désaccord, le tribunal jugera si les conditions pour contester la condamnation sont remplies.

De ontworpen oplossing sluit inzonderheid aan bij de Duitse wettelijke regeling ter zake en bij CMI-Richtsnoer 15.

De regeling geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het derdenverzet, artikel 25 van het Wetboek van Internationaal Privaatrecht en, uiteraard, de Brussel I*bis*-Verordening en verdragen betreffende de erkenning van buitenlandse vonnissen.

Artikel 2.3.2.58

Verdeling van het fonds

In het raam van de verdeling van een beperkingsfonds ontstaat een samenloop van schuldeisers, die allen op gelijke voet worden behandeld. In principe kunnen geen voorrechten worden ingeroepen. Paragraaf 1 is gebaseerd op artikel 12.1 van het LLMC-Verdrag. Dezelfde principes zijn, deels overbodig, overgenomen in artikel 51, § 1, en 52, § 1, van de Zeewet.

Overeenkomstig de aangehaalde verdragsbepalingen wordt voorbehoud gemaakt met betrekking tot de eventuele voorrang op basis van artikel 6.3 van het LLMC-Verdrag. De invoering van dergelijke voorrang wordt echter overgelaten aan de gewestelijke regelgever.

Onder de door paragraaf 1 uitgesloten rechten van voorrang vallen wel de scheepszekerheidsrechten die zijn geregeld in titel 5 van boek 2. Een uitdrukkelijke bepaling in die zin, zoals die voorkomt in de Engelse wetgeving, is niet noodzakelijk.

Luidens paragraaf 2, die de regel vervat in artikel 52, § 2, van de Zeewet overneemt, doet de betaling van het deel van het beperkingsfonds waarop een schuldeiser recht heeft, zijn vordering uitdoven. Het deel van zijn vordering dat de schuldeiser niet uit het fonds kan recupereren, kan hij derhalve nadien niet meer verhalen op een andere wijze of inzonderheid op andere activa van de fondssteller.

Paragraaf 3 bepaalt dat de vereffenaar ook tussentijdse of gedeeltelijke verdelingen kan verrichten. Tussentijdse verdelingen kunnen nuttig zijn, aangezien het lang kan duren vooraleer alle betwistingen omtrent alle vorderingen definitief zijn opgelost en de uiteindelijke verdeling van het fonds komt vast te staan. In dit verband kan ook worden verwezen naar CMI-Richtsnoer 15(c).

La solution en projet se rattache en particulier à la réglementation légale allemande en la matière et à la ligne directrice 15 du CMI.

La réglementation s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition, de l'article 25 du Code de droit international privé et, bien entendu, du Règlement Bruxelles I *bis* relatif à la reconnaissance des jugements étrangers.

Article 2.3.2.58

Répartition du fonds

Dans le cadre de la répartition d'un fonds de limitation naît un concours de créanciers, tous traités sur un pied d'égalité. En principe, aucun privilège ne peut être invoqué. Le paragraphe 1er est basé sur l'article 12.1 de la Convention LLMC. Les mêmes principes sont, en partie de manière superflue, repris aux articles 51, § 1er et 52, § 1er, de la Loi Maritime.

Conformément aux dispositions citées de la Convention, une réserve est faite concernant la priorité éventuelle sur la base de l'article 6.3 de la Convention LLMC. L'introduction d'une telle priorité est toutefois laissée au législateur régional.

Parmi les droits de priorité exclus par le paragraphe 1er figurent bien les droits de sûretés sur navires qui sont réglementés au titre 5 du livre 2. Il n'est pas nécessaire d'introduire une disposition expresse en ce sens comme celle qui figure dans la législation anglaise.

Selon le paragraphe 2, qui reprend la règle contenue à l'article 52, § 2, de la Loi Maritime, le paiement de la partie du fonds de limitation, sur lequel un créancier possède un droit, entraîne l'extinction de sa créance. Le créancier ne pourra plus par conséquent récupérer d'une autre manière, en particulier sur d'autres actifs du constituant du fonds, la partie de sa créance qu'il n'a pas pu récupérer sur le fonds.

Le paragraphe 3 stipule que le liquidateur peut aussi effectuer des répartitions intermédiaires ou partielles. Les répartitions intermédiaires peuvent être utiles, étant donné qu'il peut s'écouler un long laps de temps avant que toutes les contestations relatives à toutes les créances se soient définitivement résolues et que l'on puisse établir la répartition définitive du fonds. À cet égard, il peut également être renvoyé à la ligne directrice 15(c) du CMI.

De volledigheidshalve opgenomen paragraaf 4 is geïnspireerd door CMI-Richtsnoer 11(f) (zie ook artikel 13.3 LLMC).

Paragraaf 5 neemt artikel 12.2 van het LLMC-Verdrag over.

Paragraaf 6 neemt artikel 12.3 van het LLMC-Verdrag over.

Paragraaf 7 neemt artikel 12.4 van het LLMC-Verdrag over.

Paragraaf 8 is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 20(a).

Paragraaf 9 is gebaseerd op CMI-Richtsnoer 21.

Artikel 2.3.2.59

Sluiting van het fonds

Indien na het vereffenen van alle schuldvorderingen nog een positief saldo overblijft, komt dit saldo toe aan de persoon die destijds het fonds heeft gevormd, of aan de persoon die de rechten van de oorspronkelijke fondssteller heeft overgenomen (ten gevolge van faillissement, overname, fusie e.d.). Dit wordt geregeld in paragraaf 1, die is gebaseerd op artikel 52, § 3, eerste lid van de Zeewet.

Voor de gevallen waarin het fonds niet meer aan de vereisten voldoet – bijvoorbeeld omdat de fondssteller niet voldoet aan een beschikking om een bijkomende zekerheid te verschaffen (artikel 2.3.2.60) – of waarin, inzonderheid na bezwaar, wordt vastgesteld dat er geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat (artikel 2.3.2.61, § 3) wordt door paragraaf 2 een bescherming voor de schuldeisers ingebouwd, die is geinspireerd door CMI-Richtnoer 9(a). Het alternatief om een wachttermijn in te stellen vooraleer het fonds wordt teruggestort, biedt de schuldeisers minder waarborgen, ook qua gelijke behandeling (zeker wanneer het fonds is gevormd door het verschaffen van een zekerheid) en verdient geen navolging. Het verdient de voorkeur het beschikbare fonds verder te vereffenen en te verdelen, ook al veronderstelt dit de verderzetting van de normale procedure.

Paragraaf 3 bepaalt dat de schuldeisers hun normale uitvoeringsmogelijkheden tegen de schuldenaar hernemen wanneer het fonds wordt ontbonden. In dat geval wordt het fonds geacht nooit te hebben bestaan, zodat artikel 3.2.57, § 4, geen toepassing vindt en de

Le paragraphe 4, repris à des fins d'exhaustivité, est inspiré de la ligne directrice 11(f) du CMI (voir également article 13.3 LLMC).

Le paragraphe 5 reprend l'article 12.2 de la Convention LLMC.

Le paragraphe 6 reprend l'article 12.3 de la Convention LLMC.

Le paragraphe 7 reprend l'article 12.4 de la Convention LLMC.

Le paragraphe 8 est basé sur la ligne directrice 20(a) du CMI.

Le paragraphe 9 est basé sur la ligne directrice 21 du CMI.

Article 2.3.2.59

Clôture du fonds

Si, après la liquidation de toutes les créances, il existe encore un solde positif, ce solde revient à la personne qui a constitué le fonds à l'époque ou aux personnes qui ont repris les droits du constituant initial du fonds (suite à une faillite, à une reprise, à une fusion, etc.). Ces dispositions sont réglementées au paragraphe 1er, qui est basé sur l'article 52, § 3, alinéa 1er, de la Loi Maritime.

Pour les cas où le fonds ne serait plus conforme aux exigences – par exemple parce que le constituant du fonds ne satisfait pas à une ordonnance visant à l'obtention d'une garantie complémentaire (article 2.3.2.60 – ou si, en particulier après une objection, il est établi qu'il n'y a pas de droit à la limitation de responsabilité (article 2.3.2.61, § 3), le paragraphe 2 introduit une protection pour les créanciers, qui est inspirée de la ligne directrice 9(a) du CMI. L'alternative consistant à introduire un délai d'attente avant que le fonds ne soit remboursé, offre moins de garanties aux créanciers, y compris en matière d'égalité de traitement (en particulier lorsque le fonds est constitué par l'octroi d'une sûreté) et ne mérite pas d'être suivie. Il est préférable de continuer à liquider et à répartir le fonds disponible, même si cela présuppose la poursuite de la procédure normale.

Le paragraphe 3 stipule que les créanciers récupèrent leurs possibilités d'exécution normale à l'encontre du débiteur lorsque le fonds est dissous. Dans ce cas, le fonds est estimé n'avoir jamais existé, si bien que l'article 3.2.57, § 4, ne s'applique pas et que les intérêts

interesten op de vorderingen van de schuldeisers zijn verschuldigd tot op de datum van effectieve betaling.

Na afloop van de vereffening en verdeling van het beperkingsfonds, of indien het op een andere wijze wordt ontbonden, stelt de vereffenaar een eindadvies op, waarin wordt toegelicht op welke wijze het fonds werd beëindigd. Tegen dit eindadvies kan bezwaar worden gemaakt. Nadat het eindadvies definitief is geworden of over de bezwaren daartegen definitief is geoordeeld, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds is afgesloten. Dit wordt geregeld in paragraaf 4. Op deze wijze wordt een duidelijk eindpunt gecreëerd, en kan ook later nog worden nagegaan waarom en op welke wijze het fonds werd gesloten.

Artikel 2.3.2.60

Bijkomende zekerheid

Wanneer het beperkingsfonds wordt gevormd door middel van een zekerheid, moet deze zekerheid tevens een provisie voor te vervallen interesten omvatten (artikel 2.3.2.47, § 3). In de praktijk blijkt het echter vaak moeilijk om de duur van de procedure te voorspellen, en gebeurt het naar verluidt geregeld dat de initieel verschafte zekerheid niet meer volstaat. In dergelijke hypothese dienen zowel de vereffenaar als de schuldeisers over de mogelijkheid te beschikken om de fondssteller bevel te laten opleggen om een bijkomende zekerheid te verschaffen, voor een bijkomende periode aan interesten.

Wanneer de fondssteller de bijkomende zekerheid verschaft, wordt de procedure uiteraard gewoon verder gezet. Wanneer de fondssteller echter weigert een bijkomende zekerheid te verschaffen of niet meer in staat is dit te doen, is de zekerheid niet langer toereikend, en wordt toepassing gemaakt van artikel 2.3.2.59, § 2.

Artikel 2.3.2.61

Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

Aan de fondssteller moet de mogelijkheid worden geboden om snel en eenvoudig een fonds te vormen, zodat hij zich kan beroepen op de rechtsgevolgen en de bescherming die een fonds biedt. De beschikkingen van de voorzitter ter zake zijn dan ook uitvoerbaar bij voorraad. De voorzitter oefent slechts een beperkte, *prima facie* controle uit. Het spreekt dan ook voor zich dat bij latere betwistingen de rechter ten gronde niet

sur les créances des créanciers sont dus jusqu'à la date du paiement effectif.

Aux termes de la liquidation et de la répartition du fonds de limitation, ou si ce fonds est dissous d'une autre façon, le liquidateur rédige un avis final dans lequel il explique la façon dont il a mis un terme au fonds. Il est possible de présenter des objections à l'encontre de cet avis final. Une fois que l'avis final est devenu définitif ou qu'il a été tranché de manière définitive sur les objections formulées, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé. Ceci est réglementé au paragraphe 4. De cette manière, un point final est clairement établi, et il reste possible de vérifier ultérieurement pourquoi et de quelle façon le fonds a été clôturé.

Article 2.3.2.60

Garantie additionnelle

Si le fonds de limitation est constitué au moyen d'une garantie, cette garantie doit également contenir une provision pour les intérêts à échoir (article 2.3.2.47, § 3). Dans la pratique, cependant, il s'avère souvent difficile de prévoir la durée de la procédure et il arrive semble-t-il régulièrement que la garantie initialement fournie ne suffise plus. Dans une telle hypothèse, le liquidateur comme les créanciers doivent disposer de la possibilité de faire imposer au constituant du fonds l'octroi d'une garantie complémentaire, pour une période complémentaire d'intérêts.

Si le constituant du fonds fournit la garantie complémentaire, la procédure ordinaire se poursuit naturellement. Mais si le constituant du fonds refuse de fournir une garantie complémentaire ou n'est plus en état de le faire, la garantie n'est plus suffisante et il est fait application de l'article 2.3.2.59, § 2.

Article 2.3.2.61

Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

La possibilité doit être offerte au constituant du fonds de constituer rapidement et simplement un fonds, afin qu'il puisse invoquer les conséquences juridiques et la protection offerte par un fonds. Les ordonnances du président en la matière sont donc exécutoires par provision. Le président exerce seulement un contrôle limité, *prima facie*. Il va dès lors de soi que lors de contestations ultérieures, le juge du fond n'est pas lié par

door de beschikkingen van de voorzitter is gebonden. Dit alles is ook onder de gelding van de Zeewet het geval (artikel 48, § 7, dat verwijst naar artikel 1039 Ger.W.).

De beschikkingen van de voorzitter kunnen enkel worden aangevochten op de wijze en binnen de termijn vastgelegd in de paragrafen 2 e.v. Indien binnen bedoelde termijn geen betwisting volgt, staat inzonderheid de rechtsgeldigheid van de fondsvorming definitief vast, en kan geen enkele rechter er nog anders over oordelen.

De fondssteller kan op een eenvoudige en snelle wijze een beperkingsfonds vormen. Nadien moet aan de schuldeisers de mogelijkheid worden geboden om de fondsvorming aan te vechten, en ten gronde te laten beoordelen of het fonds inderdaad rechtsgeldig werd gevormd. Daarbij is van het grootste belang dat al deze betwistingen worden geconcentreerd bij één enkele rechtbank, en dit zowel op nationaal vlak als op internationaal vlak. Wanneer verschillende rechters, elk voor zich, gaan beoordelen of het beperkingsfonds al dan niet rechtsgeldig is gevormd, zijn tegenstrijdige uitspraken bijna onvermijdelijk.

Enkel de ondernemingsrechtbank , bij wiens voorzitter het fonds is gevormd, mag oordelen over de vragen betreffende de rechtsgeldigheid van het fonds. Andere rechters, zoals bijvoorbeeld de rechter die moet oordelen over de vordering ten gronde van een schuldeiser en de aansprakelijkheid van de fondssteller, zijn wat betreft de rechtsgeldigheid van het fonds niet bevoegd.

Er wordt uitdrukkelijk geopteerd voor neutrale termen als “bezwaar” (“objection”) en “bezwaar indienen” (introduire une objection”); er wordt geen gebruik meer gemaakt van de term “verzet” (“opposition”), die in het huidige artikel 48, § 5, vierde lid van de Zeewet wordt gehanteerd. Aldus wordt beoogd verwarring te vermijden met de procedures van verzet en derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek. Een schuldeiser die bezwaar aantekent tegen de beschikkingen van de voorzitter, start daardoor een procedure ten gronde voor de ondernemingsrechtbank, die wordt beheerst door de normale procedureregels inzake procedures ten gronde, met dien verstande dat het gaat om een rechtspleging op verzoekschrift. De Raad van State merkt op te verduidelijken dat het niet gaat om een nieuw buitengewoon beroep dat niet gekend is in het Gerechtelijk Wetboek, maar enkel om een vordering ten gronde te benoemen die kan worden ingesteld bij de ondernemingsrechtbank teneinde, ten gronde, terug te komen op datgene wat de voorzitter van die rechtbank bij voorraad beslist heeft met betrekkingt tot het beperkingsfonds.

Betwistingen betreffende de rechtsgeldigheid van het gevormde fonds worden gebracht voor de

les ordonnances du président. Tout cela est d’ailleurs également le cas selon la Loi Maritime (article 48, § 7, qui renvoie à l’article 1039 C.jud.).

Les ordonnances du président ne peuvent être attaquées que selon les modalités et dans les délais établis aux paragraphes 2 et suivants. Si, dans le délai fixé, aucune contestation ne survient, la validité juridique de la constitution du fonds est définitivement établie et aucun juge ne peut en juger autrement.

Le constituant du fonds peut constituer de manière simple et rapide un fonds de limitation. Ensuite, la possibilité doit être offerte aux créanciers d’attaquer la constitution du fonds et de faire juger sur le fond si le fonds a été effectivement valablement constitué. Dans ce contexte, il est de la plus haute importance que toutes ces contestations soient concentrées auprès d’un seul tribunal, et ceci au niveau tant national qu’international. Lorsque différents juges, chacun de leur côté, évaluent si le fonds de limitation a été ou non valablement constitué, des jugements contradictoires sont presque inévitables.

Seul le tribunal de l’entreprise dont le président a été impliqué dans la constitution du fonds peut évaluer les questions relatives à la validité de ce fonds. D’autres juges, comme le juge qui doit juger de la demande sur le fond d’un créancier et de la responsabilité du constituant du fonds, ne sont pas compétents pour juger de la validité de ce fonds.

On opte expressément pour des termes neutres tels que “objection” (“bezwaar”) et “introduire une objection” (“bezwaar indienen”); il n’est plus fait usage du terme “opposition” (“verzet”) qui est utilisé dans l’actuel article 48, § 5, alinéa 4, de la Loi Maritime. On vise ainsi à éviter la confusion avec les procédures d’opposition et de tierce-opposition au sens du Code judiciaire. Un créancier qui soulève une objection contre les ordonnances du président entame ainsi devant le tribunal de l’entreprise une procédure sur le fond, qui est régie par les règles normales de procédure relative aux procédures sur le fond, étant bien entendu qu’il s’agit d’une procédure sur requête. Le Conseil d’État précise qu’il n’est pas question d’introduire un nouveau recours extraordinaire que le Code judiciaire ne connait pas, mais simplement de qualifier l’action au fond pouvant être introduite devant le tribunal du commerce pour remettre en cause, au fond, ce qu’aurait décidé le président de ce tribunal au provisoire, concernant le fonds de limitation.

Les contestations relatives à la validité du fonds constitué sont portées devant le tribunal de l’entreprise

ondernemingsrechtbank waarvan de voorzitter de beschikkingen heeft gegeven, binnen een termijn van drie maanden na de publicatie van de tweede beschikking. Deze termijn van drie maanden wordt desgevallend verlengd met de afstandstermijnen voorzien in artikel 55 Ger.W. Dit wordt bepaald in paragraaf 3, dat niet wezenlijk afwijkt van de regeling in de Zeewet (artikel 48, § 5, vierde lid).

Wanneer een bezwaar wordt ingediend, verwittigt de griffie, steeds luidens paragraaf 3, de vereffenaar, de bekende schuldeisers, de fondssteller en de andere personen die worden geacht het fonds te hebben gevormd, zodat zij desgewenst in de procedure kunnen tussenkomen om hun standpunt kenbaar te maken.

Paragraaf 3 regelt verder de behandeling van de bezwaren door de rechtbank.

De rechtbank beoordeelt alle mogelijke vragen die met betrekking tot de rechtsgeldigheid van de fondsvorming kunnen rijzen, zoals bijvoorbeeld de vraag of het fonds werd gevormd op een door het toepasselijke Verdrag toegelaten plaats, of de fondssteller behoort tot een categorie personen die de aansprakelijkheidsbeperking kan inroepen, of het beperkingsbedrag correct is berekend, of de fondssteller zich al dan niet schuldig heeft gemaakt aan een beperkingdoorbrekend gedrag, enz. De procedure die aldus bij de rechtbank aanhangig wordt gemaakt is een gewone procedure ten gronde, geen verzetsprocedure of procedure van derdenverzet in de zin van het Gerechtelijk Wetboek. De rechtbank is in deze procedure uiteraard niet gebonden door de beschikkingen die de voorzitter heeft gewezen.

Het bezwaar heeft steeds en van rechtswege betrekking op de beide beschikkingen van de voorzitter. Onder de Zeewet kan, althans volgens de klassieke Belgische opvatting, tegen de beide beschikkingen *afzonderlijk* verzet worden ingediend, en geldt ter zake bovendien een verschillende termijn. Doorgaans zal pas bezwaar worden ingediend na de publicatie van de tweede beschikking, aangezien de schuldeisers normaal slechts dan van de vorming van het beperkingsfonds kennis krijgen. Indien een schuldeiser echter toch op de hoogte zou zijn van het feit dat de fondssteller een verzoekschrift heeft ingediend en een openingsbeschikking heeft bekomen, staat het hem vrij om onmiddellijk bezwaar aan te tekenen, zonder de tweede beschikking af te wachten. Ook in dergelijke hypothese wordt de rechtbank met de volledige problematiek van de fondsvorming gevat.

Indien de rechtbank een bezwaar gegrond acht, kan zij het fonds laten ontbinden. Als alternatief kan zij echter, waar mogelijk, aanpassingen van het fonds

dont le président a rendu les ordonnances, dans un délai de trois mois après la publication de la deuxième ordonnance. Ce délai de trois mois est, le cas échéant, prolongé des délais prévus à l'article 55 C.jud. Ceci est prévu au paragraphe 3, qui ne s'écarte pas essentiellement de la réglementation dans la Loi Maritime (article 48, § 5, alinéa 4).

Lorsqu'une objection est introduite, le greffe avertit, toujours selon le paragraphe 3, le liquidateur, les créanciers connus, le constituant du fonds et les autres personnes réputées avoir constitué le fonds, si bien que ces parties peuvent, si elles le souhaitent, intervenir dans la procédure pour faire connaître leur point de vue.

Le paragraphe 3 réglemente en outre le traitement des objections par le tribunal.

Le tribunal évalue toutes les questions qui peuvent se poser quant à la validité de la constitution du fonds, comme la question de savoir si le fonds a été constitué en un lieu autorisé par la Convention applicable, ou si le constituant du fonds relève d'une catégorie de personnes qui peuvent invoquer la limitation de la responsabilité, ou si le montant de la limitation a été correctement calculé, ou si le constituant du fonds s'est rendu ou non coupable d'un comportement introduisant une rupture de la limitation, etc. La procédure ainsi introduite devant le tribunal est une procédure ordinaire sur le fond et non une procédure d'opposition ou une procédure de tierce-opposition au sens du Code judiciaire. Dans cette procédure, le tribunal n'est naturellement pas lié par les ordonnances rendues par le président.

L'objection concerne toujours et de droit les deux ordonnances du président. Selon la Loi Maritime, il est – du moins selon la conception belge classique – possible d'introduire *séparément* une opposition contre les deux ordonnances, et un délai différent s'applique en outre en la matière. Généralement, une objection ne sera introduite qu'après la publication de la deuxième ordonnance, étant donné que les créanciers ne peuvent avoir normalement connaissance qu'à ce moment-là de la constitution du fonds de limitation. Si cependant, un créancier a été malgré tout informé du fait que le constituant du fonds a introduit une requête et a obtenu une ordonnance d'ouverture, il est loisible à ce créancier de faire connaître immédiatement son objection sans attendre la deuxième ordonnance. Dans ce cas également, le tribunal se trouve saisi de la totalité de la problématique de la constitution du fonds.

Si le tribunal juge une objection fondée, il peut faire dissoudre le fonds. Il peut cependant ordonner, à titre d'alternative, là où cela s'avère possible, que des

bevelen. Een aanpassing zal uiteraard niet altijd geschikt zijn. Indien de rechtbank bijvoorbeeld vaststelt dat de fondssteller niet behoort tot een categorie personen die gerechtigd is de beperking in te roepen, kan dit niet worden gecorrigeerd. Waar correctie echter wel mogelijk is, bijvoorbeeld in geval van een verkeerd berekend bedrag, worden overbodige procedures aldus vermeden. Anders zou de fondssteller zich immers gedwongen zien om een volledig nieuwe beperkingsprocedure op te starten. Indien de rechtbank een aanpassing beveelt, stelt zij ook de termijn vast waarbinnen de aanpassing moet worden uitgevoerd. Dergelijk vonnis moet ook worden bekendgemaakt, aangezien het voor de schuldeisers een aanzienlijk belang kan hebben. De formulering van de wetsbepaling met betrekking tot de bekendmaking is afgestemd op deze van andere bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek over verplichte bekendmakingen.

Wanneer tegen een beperkingsfonds bezwaar wordt ingediend, blijven de rechtsgevolgen van de fondsvorming gelden totdat de rechtbank uitspraak heeft gedaan. Dit is uitdrukkelijk bepaald in paragraaf 3, laatste lid. Hangende de bezwaarprocedure kan de fondssteller zich dus blijven beroepen op de bescherming die het fonds hem biedt, inzonderheid op het gebied van beslagprocedures. Hierboven werd reeds uiteengezet waarom wordt afgezien van een regeling in verband met de rechterlijke schorsing van de rechtsgevolgen.

Paragraaf 3 betreft de meest voorkomende vorm van bezwaar. De voorzitter kan echter ook in sommige andere gevallen beschikkingen wijzen, zo bijvoorbeeld omtrent een bijkomende zekerheid voor interesten (artikel 2.3.2.60), waartegen eveneens bezwaar kan worden aangetekend. De indiening van dergelijk bezwaar wordt geregeld door paragraaf 4.

De vorming van een beperkingsfonds is *in se* een vorm van globale betaling aan alle schuldeisers ten opzichte waarvan de beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen. De beschikkingen in verband met het beperkingsfonds dienen dan ook t.o.v. al deze schuldeisers te gelden. De situatie zou nutteloos worden gecompliceerd indien de vorming van een beperkingsfonds ten opzicht van bepaalde schuldeisers als ongeldig zou worden beschouwd, terwijl zij ten opzichte van andere schuldeisers wel geldig zou zijn. Paragraaf 5 geeft hiervoor een oplossing.

adaptations soient apportées au fond. Une adaptation ne sera naturellement pas toujours possible. Si, par exemple, le tribunal constate que le constituant du fonds n'appartient pas à une catégorie de personnes ayant le droit d'invoquer la limitation, cela ne peut être corrigé. Cependant, lorsqu'une correction est possible, par exemple dans le cas d'un montant calculé erronément, des procédures superflues peuvent ainsi être évitées. Faute de quoi, le constituant du fonds se verrait en effet contraint de relancer une procédure de limitation entièrement nouvelle. Si le tribunal ordonne une adaptation, il fixe également le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Un tel jugement doit également être publié, étant donné qu'il peut présenter un intérêt considérable pour les créanciers. La formulation de la disposition de loi concernant la publication a été ajustée à celle d'autres dispositions du Code belge de la Navigation sur des publications obligatoires.

Si une objection est introduite contre un fonds de limitation, les conséquences juridiques de la constitution du fonds restent valables jusqu'à ce que le tribunal ait rendu son jugement. Ceci est explicitement formulé au paragraphe 3, dernier alinéa. Pendant la procédure d'objection, le constituant du fonds peut donc continuer à invoquer la protection que lui offre le fonds, en particulier dans le domaine des procédures de saisie. Il a déjà été exposé ci-dessus les raisons pour lesquelles on s'écarte d'un régime de suspension des conséquences juridiques.

Le paragraphe 3 concerne la forme la plus courante d'objection. Cependant, dans certains autres cas, le président peut rendre des ordonnances, par exemple concernant une garantie additionnelle pour les intérêts (article 2.3.2.60), contre lesquelles il est également possible de formuler une objection. L'introduction d'une telle objection est réglementée par le paragraphe 4.

La constitution d'un fonds de limitation constitue en soi une forme de paiement global à tous les créanciers vis-à-vis desquels la limitation de responsabilité peut être invoquée. Les ordonnances relatives au fonds de limitation doivent dès lors valoir vis-à-vis de tous ces créanciers. La situation serait inutilement compliquée si la constitution d'un fonds de limitation était considérée comme non valide vis-à-vis de certains créanciers alors qu'elle serait valide vis-à-vis d'autres créanciers. Le paragraphe 5 fournit une solution à cet effet.

TITEL 4

Opvarenden

HOOFDSTUK 1

Schepelingen

Artikel 2.4.1.1

Andere regelgeving

Deze bepaling bevat kruisverwijzingen naar andere toepasselijke nationale akten, waaronder de de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. De reden waarom deze laatste wet niet in het wetboek werd geïntegreerd is dat deze materie hoofdzakelijk onder de hoede is geplaatst van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Artikel 2.4.1.2

Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst

In een eerste stadium is het wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een loutere, informatieve verwijzing op te nemen naar de wetten die de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst in de zeevisserij en de koopvaardij beheersen. Deze wetten zijn nauw verbonden met de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden verband houden.

De bepalingen van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 en de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 over de toepassing ervan aan boord van Belgische schepen zijn te aanzien als bepalingen van bijzonder dwingend recht in de zin van de Rome I-Verordening. Voor de binnenvaart en andere sectoren dienen de gewone verwijzingsregels van de Rome I-Verordening toepassing te vinden.

HOOFDSTUK 2

Gezagvoerders

Artikel 2.4.2.1

Internationale toepassing

De ontworpen bepaling voert een duidelijke IPR-regeling in, welke berust op drie principes:

TITRE 4

Personnes embarquées

CHAPITRE 1ER

Hommes d'équipage

Article 2.4.1.1

Autre réglementation

La présente disposition comprend des renvois à d'autres actes nationaux applicables, parmi lesquels la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006. La raison pour laquelle cette dernière loi n'a pas été intégrée au code est que cette matière est principalement placée sous la garde du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

Article 2.4.1.2

Contrats d'engagement travail maritime

Dans un premier temps, il est souhaitable de reprendre dans le Code belge de la Navigation un renvoi purement informatif aux lois qui régissent actuellement le contrat d' engagement maritime dans la pêche maritime et la marine marchande. sont étroitement en lien étroit avec les matières régies par le Code belge de la Navigation.

Les dispositions de la Loi contrat d'engagement pêche maritime 2003 et de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 relatives à leur application à bord de navires belges doivent être considérées comme des lois de police au sens du Règlement Rome I. Les règles de conflit de lois ordinaires du Règlement Rome I doivent être appliquées dans le secteur de la navigation intérieure ainsi que dans les autres secteurs.

CHAPITRE 2

Commandants

Article 2.4.2.1

Application internationale

La disposition en projet introduit clairement un régime de DIP fondé sur trois principes:

— toepassing van dit hoofdstuk op de gezagvoerders van alle Belgische schepen (paragraaf 1);

— in lijn met de vigerende cassatierechtspraak, toepassing van het Belgische procesrecht op de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, de betekeningen aan boord en andere procedurehandelingen voor Belgische rechtbanken, zoals het afleggen van scheepsverklaringen voor Belgische rechtbanken (paragraaf 2);

— in lijn met klassieke zeerechtelijke principes, toepassing van het recht van de vreemde vlagstaat op de gezagvoerders van vreemde schepen, met als alternatief de toepassing van het recht van de plaats waar goederen of diensten aan het schip werden geleverd (paragraaf 3).

In de mate dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt beheerst door de Rome I-Verordening, zijn de daarin opgenomen regels van toepassing. Het is mogelijk dat de wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt beschouwd als een niet-contractuele aangelegenheid welke buiten het toepassingsgebied van de Rome I-Verordening valt.

De vraag of de kapitein de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker kan binden, valt sowieso buiten de Rome I-Verordening (artikel 1.2, g)). De in paragraaf 3, eerste lid ontworpen verwijzingsregel geeft voorrang aan de wet van de vlag. Hierbij dient opgemerkt dat wanneer de rechter de inhoud van het buitenlands recht niet kan vaststellen, hij een beroep kan doen op de hulp van de partijen. Wanneer het kennelijk onmogelijk is de inhoud van buitenlands recht tijdig vast te stellen, wordt het Belgisch recht toegepast (artikel 15, § 2, WIPR).

Wanneer toepassing van de wet van de vlagstaat niet leidt tot binding van een scheepseigenaar, een reder of een scheepsgebruiker, wordt ingevolge het tweede lid van paragraaf 3 – zo dat wel tot binding leidt – het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het schip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst. In de praktijk zal dit, voor levering van goederen of diensten aan vreemde schepen in Belgische havens, het Belgisch recht zijn. Dergelijke regeling is in lijn met het gemeen IPR inzake vertegenwoordiging. Zij leidt tot een gunstige oplossing voor in Belgische havens actieve ondernemingen.

Zuiver publiekrechtelijke bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde schepen blijven in de regel beheerst door het recht van de vlagstaat.

— l'application de ce chapitre aux commandants de tous les navires belges (paragraphe 1);

— s'alignant sur la jurisprudence en vigueur de la Cour de Cassation, l'application du droit de procédure belge en ce qui concerne le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine, les significations faites à bord et les autres actes de procédure devant les tribunaux belges, comme le dépôt de rapports devant des tribunaux belges (paragraphe 2);

— s'alignant sur les principes classiques du droit maritime, l'application du droit de l'État du pavillon étranger aux commandants de navires étrangers et, alternativement, l'application du droit du lieu où les biens ont été livrés ou les services ont été fournis au navire (paragraphe 3).

Dans la mesure où le pouvoir de représentation du capitaine est régi par le Règlement Rome I, les règles que celui-ci contient sont d'application. Il se pourrait que le pouvoir de représentation légal du capitaine soit considéré comme une question non contractuelle ne tombant pas dans le champ d'application du Règlement Rome I.

La question de savoir si le capitaine, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire peut engager le principal ne tombe de toute façon pas sous le Règlement Rome I (article 1er.2, g)). La règle de conflit en projet au paragraphe 3, premier alinéa accorde la priorité à la loi du pavillon. Notons à ce propos que, lorsque le juge ne peut pas établir le contenu du droit étranger, il peut requérir la collaboration des parties. Lorsqu'il est manifestement impossible d'établir le contenu du droit étranger en temps utile, il est fait application du droit belge (article 15, § 2, CDIP).

Lorsque l'application de la loi de l'État du pavillon n'engage pas le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire, il sera fait application, en vertu du deuxième alinéa du paragraphe 3 – au cas où cela l'engagerait – du droit de l'État dans les eaux duquel le navire se trouvait au moment de la livraison des biens ou du service. Soit, dans la pratique, le droit belge en cas de livraison de biens et de services à des navires étrangers dans des ports belges. Un tel régime s'aligne sur le droit international privé en matière de représentation Elle s'avère être une solution favorable pour les entreprises actives dans des ports belges.

Les pouvoirs des commandants de navires étrangers qui relèvent exclusivement du droit public restent en règle générale régis par le droit de l'État du pavillon.

Artikel 2.4.2.2

Andere regelgeving

In overeenstemming met de algemene optie om maximale klaarheid te brengen over de relatie tussen het Belgisch Scheepvaartwetboek en andere wetgeving, wordt in deze bepaling uitdrukkelijk aangeduid welke wetgeving wel of niet naast het Belgisch Scheepvaartwetboek van toepassing is.

In paragraaf 1 wordt duidelijk gemaakt dat de vertegenwoordiging door de gezagvoerder niet wordt beheerst door artikel 108 WIPR. In artikel 2.4.2.1, § 3, is een alternatieve, meer op de realiteit van het scheepvaartbedrijf toegesneden verwijzingsregel opgenomen.

In paragraaf § 2 wordt bepaald dat het optreden van de door een (door een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verbonden) gezagvoerder als behartiger van de belangen van derden *niet* worden beheerst door de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende zaakwaarneming (artikelen 1371-1375). Bovendien worden alle door de kapitein gestelde *rechts*handelingen door het hieronder toegelichte artikel 2.4.2.6, § 3, sowieso toegerekend aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker.

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende lastgeving zijn principieel evenmin van toepassing (paragraaf 4).

Vooreerst bestaat onder de beoefenaars van het zeerecht klassiek een grote terughoudendheid om de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek inzake lastgeving toe te passen, omdat de kapitein werknemer is en een wettelijk bepaalde taak uitoefent. Ten tweede zijn de hieronder ontworpen artikelen 2.4.2.5, 2.4.2.6 en 2.4.2.7 betreffende de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein op zich voldoende uitgewerkt en zou toepassing van de artikelen van het Burgerlijk Wetboek over lastgeving nauwelijks of geen toegevoegde waarde hebben. Indien de ontworpen regelen in een bepaald geval onvoldoende zouden blijken, verdient het de voorkeur terug te vallen op algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en gebruiken en eventueel op de algemene beginselen betreffende vertegenwoordiging, eerder dan de specifieke bepalingen van het Burgerlijk Wetboek over lastgeving.

In paragraaf 4 wordt gepreciseerd dat de bewijswaarde van scheepsboeken niet dient te worden beoordeeld met gebruikmaking van de regelen die gelden voor koopmansboeken. De in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regeling (artikel 2.4.2.9, § 2) komt in de plaats. Dit ligt in lijn met de in het wetboek nagestreefde

Article 2.4.2.2

Autre réglementation

Conformément à l'option générale d'apporter un maximum de clarté au sujet de la relation entre le Code belge de la Navigation et les autres législations, la présente disposition indique expressément quelle législation est ou non applicable à côté du Code belge de la Navigation.

Au paragraphe 1er, il est dit clairement que la représentation par le commandant n'est pas régie par l'article 108 CDIP. Une règle de conflit alternative qui correspond mieux à la réalité du secteur de la navigation est reprise à l'article 2.4.2.1, § 3.

Le paragraphe 2 précise que les actes accomplis par un commandant (lié par un contrat d' engagement maritime) afin de défendre les intérêts de tiers ne sont *pas* régis par les dispositions du Code civil relatives à la gestion d'affaires (articles 1371-1375). Ajoutons à cela que tous les actes *juridiques* posés par le capitaine sont quoi qu'il en soit imputés, en vertu de l'article 2.4.2.6, § 3, commenté ci-après, au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire.

Les dispositions du Code civil relatives au mandat ne sont en principe pas non plus applicables (paragraphe 4).

Disons tout d'abord que les praticiens du droit maritime rechignent traditionnellement à appliquer les dispositions du Code civil relatives au mandat, au motif que le capitaine est un travailleur salarié et qu'il exerce une tâche qui est définie par la loi. À cela s'ajoute que les articles 2.4.2.5, 2.4.2.6 et 2.4.2.7 proposés ci-après, relatifs au pouvoir de représentation du capitaine, sont déjà en soi suffisamment élaborés et que l'application des articles du Code civil relatifs au mandat n'apporterait qu'une infime, voire aucune plus-value. Au cas où les règles en projet s'avéreraient insuffisantes dans un cas déterminé, il y a lieu de privilégier les principes et usages généraux dans le secteur de la navigation et éventuellement les principes généraux en matière de représentation, plutôt que les dispositions spécifiques du Code civil relatives au mandat.

Il est précisé au paragraphe 4 que la valeur probante des livres de bord ne doit pas être appréciée en fonction des règles en vigueur pour les livres de commerce, mais qu'il faut au contraire tenir compte du régime repris dans le Code belge de la Navigation (article 2.4.2.9, § 2), conformément à l'intention de supprimer la distinction

opheffing van het in de scheepvaart immers voorbijgestreefde onderscheid tussen het burgerlijk recht en het handelsrecht en de beoogde gelijkstelling van het statuut van handelsschepen en andere vaartuigen, alsook van de zelfstandigheid van het scheepvaartrecht.

Artikel 2.4.2.3

Afwijkende bedingen

In paragraaf 1 worden perken gesteld aan de vrijheid van de werkgever om de wettelijke opdrachten van de gezagvoerder te beperken.

Concreet beoogt paragraaf 1 de harde kern te vrijwaren van de in artikel 2.4.2.5 omschreven taken van de gezagvoerder en de kapitein en van de in artikelen 2.4.2.5, 2.4.2.6 en 2.4.2.7 bepaalde vertegenwoordigingsbevoegdheden van de kapitein. Heden gaat het om sterk gereduceerde, maar nog steeds essentiële bevoegdheden, waarvan het behoud noodzakelijk is in het algemeen belang en die zelfs de openbare orde raken, ongeacht de nadere afspraken die de werkgever en de kapitein kunnen maken over de zogenaamde commerciële functies van deze laatste.

Het in paragraaf 1 vooropgestelde principe wordt in paragraaf 2 in het juiste perspectief geplaatst, inzonderheid waar het de interne relatie tussen de kapitein en de reder betreft, of de commerciële belangen van de ladingeigenaars.

De bepaling belet niet dat de bevoegdheden van de gezagvoerder worden uitgebreid. In dat verband wordt verwezen naar artikel 2.4.2.6, § 1, 4°, § 5 en § 7.

Artikel 2.4.2.4

Rechtspositie

Deze bepaling heeft tot doel elke twijfel weg te nemen over de kwalificatie van de gezagvoerder als werknemer, die is verbonden door een arbeidsovereenkomst. Deze verduidelijking is wenselijk gelet op de aanhoudende discussie in rechtspraak en rechtsleer over de kwalificatie van de kapitein en de schipper als werknemer, lasthebber dan wel partij bij een overeenkomst *sui generis*. In deze strijd wordt, conform de recente ontwikkeling van het scheepvaartbedrijf, en in lijn met de evolutie in buitenlandse wetgeving, rechtspraak en rechtsleer, geopteerd voor het thans dominante werknemersstatuut. Als een gemeenrechtelijke lasthebber in de zin van het Burgerlijk Wetboek zal de gezagvoerder alleen optreden

surannée dans la navigation entre le droit civil et le droit commercial, d'assimiler le statut des navires commerciaux à celui d'autres bâtiments, et d'assurer l'autonomie du droit de la navigation.

Article 2.4.2.3

Clauses dérogatoires

Le paragraphe 1er réduit la liberté de l'employeur de limiter les missions légales du commandant.

Concrètement, le paragraphe 1er tend à sauvegarder l'essentiel des tâches du capitaine et du commandant décrites à l'article 2.4.2.5 et les pouvoirs de représentation du capitaine visés aux articles 2.4.2.5, 2.4.2.6 et 2.4.2.7. Aujourd'hui, il s'agit de pouvoirs fortement réduits, mais toujours essentiels, à maintenir dans l'intérêt public et touchant même à l'ordre public, indépendamment des accords ultérieurs que l'employeur et le capitaine pourraient conclure au sujet des fonctions dites commerciales de ce dernier.

Le principe énoncé au paragraphe 1er est placé dans une perspective correcte au paragraphe 2, notamment là où il a trait à la relation interne entre le capitaine et l'armateur, ou aux intérêts commerciaux des propriétaires des cargaisons.

La disposition n'empêche cependant pas l'extension des pouvoirs du commandant. Il est renvoyé à ce propos à l'article 2.4.2.6, § 1er, 4°, § 5 et § 7.

Article 2.4.2.4

Position juridique

Cette disposition vise à effacer tous les doutes au sujet de la qualification du commandant en tant que travailleur lié par un contrat de travail. Cet éclaircissement est souhaitable compte tenu de l'éternelle polémique dans la jurisprudence et la doctrine au sujet de la qualification du capitaine et du batelier comme travailleur, mandataire ou partie à un contrat *sui generis*. Dans cette polémique, il est opté, conformément aux développements récents dans le secteur de la navigation et à l'évolution des lois, de la jurisprudence et de la doctrine à l'étranger, pour le statut actuellement dominant de travailleur salarié. Le commandant n'agira comme un mandataire de droit commun au sens du Code civil

in uitzonderlijke, hieronder in artikel 2.4.2.6, § 5 en § 7 bepaalde gevallen.

Anderzijds kan in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet worden bepaald dat *alle* gezagvoerders contractuele werknemers zijn. Wanneer de gezagvoerder tevens scheepseigenaar is, zal hij uiteraard niet door een arbeidsovereenkomst verbonden zijn. Een overheidsgezagvoerder die werkzaam is in een statutair geregelde rechtspositie, is evenmin een werknemer verbonden door een arbeidsovereenkomst.

Het aan arbeidsovereenkomsten eigen gezagselement wordt in de definitie niet overgenomen, om een heropening te vermijden van het rechtsgeleerde debat over de aanwezigheid van dit gezagselement in de relatie tussen de kapitein en zijn werkgever. De aanduiding van het vereiste van een loon is voldoende om het onderscheid te maken met de situatie waarin een gezagvoerder optreedt als bevrachter of gebruiker.

Artikel 2.4.2.5

Taken

Deze bepaling omschrijft op een elementaire wijze de taken van de gezagvoerder en de kapitein. Dit gebeurt door in paragraaf 1 een opsomming te geven van de opdrachten waarmee alle gezagvoerders, deels ingevolge andere toepasselijke regelen, belast zijn, en door in paragraaf 2 de specifieke taken van de kapiteins te bepalen.

De opsomming van de taken van de gezagvoerder in paragraaf 1 wordt voorafgegaan door de passage “in het bijzonder”. Dit is noodzakelijk omdat het in artikel 2.1.1.3, eerste lid, 1°, gedefinieerde begrip gezagvoerder insluit dat deze laatste belast is met het “bevel” van het schip. De bevelvoering is met andere woorden inherent aan de figuur van de gezagvoerder en moet in het ontworpen takenpakket niet worden herhaald. Het hier toegelichte artikel is in wezen een specificatie van wat de in de definitie vermelde bevelvoering precies inhoudt. De woorden “in het bijzonder” geven bovendien aan dat de gegeven opsomming niet uitputtend is.

In paragraaf 1 wordt doelbewust verwezen naar “de in dit wetboek en andere toepasselijke wetgeving bepaalde regelen, de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, waaronder het goed zeemanschap”.

Vooreerst is het optreden van de gezagvoerder nader geregeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf, in het bijzonder in de ontworpen titel, maar bijvoorbeeld

que dans des cas exceptionnels, énumérés ci-après à l’article 2.4.2.6, § 5 et § 7.

On ne peut d’autre part pas dire dans le Code belge de la Navigation que *tous* les commandants sont des travailleurs sous contrat. Lorsque le commandant est en même temps le propriétaire du navire, il n’est évidemment pas lié par un contrat de travail. Le commandant d’un navire public ayant une fonction statutaire n’est pas non plus un travailleur lié par un contrat de travail.

L’élément de l’autorité propre aux contrats de travail n’est pas repris dans la définition, afin d’éviter de retomber dans la polémique doctrinaire relative à la présence d’un élément d’autorité dans les relations entre le capitaine et son employeur. La mention de l’exigence d’une rémunération suffit pour faire la distinction avec la situation dans laquelle un commandant agit comme affréteur ou utilisateur.

Article 2.4.2.5

Tâches

La présente disposition donne une description élémentaire des tâches du commandant et du capitaine. Elle fait cela en énumérant au paragraphe 1er les tâches qui incombent à tous les commandants, en partie conformément à d’autres règles applicables, et en fixant au paragraphe 2 les tâches spécifiques attribuées au capitaine.

L’énumération des tâches du commandant au paragraphe 1er est précédée des termes “en particulier”. Ceci est nécessaire du fait que la notion de commandant définie à l’article 2.1.1.3, alinéa 1er, 1°, implique que ce dernier est chargé du “commandement” du navire. Le commandement est en d’autres termes inhérent à la personne du commandant et ne dois pas être répété dans la liste des tâches. L’article commenté ici constitue essentiellement une spécification de ce que comporte le commandement repris dans la définition. Les termes “en particulier” laissent en outre sous-entendre que l’énumération n’est pas exhaustive.

Il est sciemment fait renvoi au paragraphe 1er aux “règles du présent Code et autres lois applicables, aux usages et aux principes généraux du droit de la navigation, dont l’art de la navigation”.

Disons tout d’abord que l’action du commandant est réglée plus en détail dans le Code belge de la Navigation proprement dit, plus particulièrement dans le titre

ook in de bepalingen betreffende de verplichting tot hulpverlening.

De taken van de gezagvoerder kunnen desgevallend nader worden ingevuld aan de hand van de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen (waaronder het goed zeemanschap). De toepassing van gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, eerder dan de opname in het wetboek van een gedetailleerde beschrijving van de taken van de gezagvoerder, is verantwoord teneinde bij de toetsing van diens optreden speelruimte te hebben en inzonderheid om rekening te kunnen houden met nieuwe ontwikkelingen in het scheepvaartbedrijf. In buitenlandse wetgevingen wordt in deze context overigens uitdrukkelijk naar de gebruiken verwezen. De basisnorm van het goed zeemanschap betreft in eerste instantie de nautische bevelvoering en is in dat verband trouwens geëxpliciteerd in de scheepvaartreglementering. Het goed zeemanschap dient te worden opgevat als een bredere standaard, die het gehele optreden van de gezagvoerder beheerst.

Daarnaast vloeien diverse relevante normen voort uit de bestaande publiekrechtelijke maritieme wetsbepalingen. De beoogde verwijzing doelt eveneens op de toepasselijke scheepvaartreglementen, die uiteraard niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek moeten worden opgesomd.

Bij de interpretatie van de ontworpen bepaling moet rekening worden gehouden met het type, de bestemming en het reële gebruik van het schip in kwestie. De taak van een koopvaardijkapitein wordt uiteraard anders ingevuld dan die van de schipper van een pleziervaartuig.

In paragraaf 1, 1°, wordt de gezagvoerder belast met "het beheer van het schip en de leiding van de navigatie".

Het begrip "beheer" verwijst hier niet (noodzakelijk) naar "daden van beheer" in de zin van het zakenrecht. Eerder is het algemene, Engelse begrip"management" geviseerd, dat in deze context trouwens ook in buitenlandse wetgeving wordt gehanteerd. Dit begrip heeft overigens ook een betekenis in het raam van de Regels van Den Haag, zoals die zijn geïntegreerd in titel 6 van boek 2.

De "leiding van de navigatie" dient in het bijzonder te gebeuren met inachtneming van de norm van het goed zeemanschap.

In paragraaf 1, 2°, wordt aan de gezagvoerder "de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de bemanning" opgedragen.

projeté, mais aussi, par exemple, dans les dispositions relatives à l'obligation de prêter assistance.

Les tâches du commandant peuvent, le cas échéant, être complétées à l'aide des usages et des principes généraux du droit de la navigation (dont l'art de la navigation). L'application des usages et des principes généraux du droit de la navigation plutôt qu'une description détaillée des tâches du commandant dans le code se justifie du fait qu'elle laisse une certaine marge lors de l'évaluation de ses actions et qu'elle permet en particulier de tenir compte des évolutions dans le secteur de la navigation. Les législations étrangères font dans ce contexte d'ailleurs expressément référence aux usages. La norme de base de l'art de la navigation concerne en premier lieu le commandement nautique et est d'ailleurs explicitée dans la réglementation de la navigation. L'art de la navigation doit être compris comme une norme fort large, qui s'applique à tous les actes du commandant.

En outre, diverses normes pertinentes découlent des dispositions de droit maritime public existantes. La référence vise également les règlements de la navigation applicables, qui ne doivent bien entendu pas être énumérés dans le Code belge de la Navigation.

Lors de l'interprétation de la disposition en projet, il convient de tenir compte du type, de la destination et de l'utilisation effective du navire en question. Les tâches d'un capitaine de la marine marchande diffèrent évidemment de celles du batelier d'un navire de plaisance.

Au paragraphe 1er, 1°, le commandant est chargé "de gérer le navire et de commander la navigation".

Le terme "gérer" ne fait en l'occurrence pas (nécessairement) référence à la gestion dans le sens qu'on lui attribue dans le droit des biens. On vise ici plutôt la notion anglaise générale de "management", d'ailleurs utilisée dans ce même contexte dans les lois étrangères. Cette notion a par ailleurs aussi une signification dans le cadre des Règles de La Haye, telles qu'elles sont intégrées dans le titre 6 du livre 2.

Le commandement de la navigation doit en particulier être exercé selon les règles de l'art de la navigation.

Au paragraphe 1er, 2°, le commandant est chargé "d'exercer son autorité sur les personnes embarquées et en particulier sur l'équipage".

Ook deze omschrijving heeft een brede, algemene strekking. Zij geldt zoals de gehele paragraaf 1 voor alle gezagvoerders, en dus niet alleen voor kapiteins in de zin van artikel 2.1.1.3, eerste lid 1, 2°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Ook gezagvoerders van binnenschepen en pleziervaartuigen oefenen het beoogde gezag over de opvarenden uit, in het bijzonder om de goede orde en de veiligheid te handhaven. Het gezag over de opvarenden waarmee de kapitein is bekleed, wordt in het publiekrechtelijk zeerecht – momenteel vooral in het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij – nader omschreven en strafrechtelijk versterkt. Wat het Belgisch Scheepvaartwetboek betreft valt in het bijzonder. te verwijzen naar het ontworpen artikel 4.2.3.1.

Het gezag dat de gezagvoerder uitoefent over inzonderheid de bemanningsleden betreft in wezen het uitoefenen van het gedelegeerde werkgeversgezag over de werknemers. De allusie op het gezag over de schepelingen bevestigt in wezen bepalingen opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (artikel 16, § 1, tweede lid) en in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (artikel 45, 2°). De hier toegelichte bepaling dekt echter ook situaties die niet door één van deze wetten beheerst worden.

De bevoegdheidsverdeling tussen de gezagvoerder en de loods wordt niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregeld. Het betreft, wat de Belgische loodswateren betreft, een gewestmaterie.

Door paragraaf 1, 3°, wordt de gezagvoerder belast met “het behartigen van de belangen van de scheepseigenaar en de reder alsmede, waar noodzakelijk, deze van de scheepsgebruikers, de ladingeigenaars en de opvarenden”.

Deze bepaling is doelbewust breder dan deze opgenomen in enkele onderzochte buitenlandse wetgevingen, waarin vooral, zo niet uitsluitend aandacht wordt gegeven aan de behartiging door de kapitein van de belangen van de ladingeigenaars.

De wettekst maakt duidelijk dat de gezagvoerder steeds de belangen van de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker moet behartigen; daarnaast moet hij, “waar noodzakelijk”, ook de belangen van de ladingeigenaars en de opvarenden behartigen. De bedoelde noodzaak kan, in het licht van de omstandigheden, volgen uit expliciete wettelijke verplichtingen, uit gebruiken, uit het goed zeemanschap of uit andere relevante normen.

Cette description a également une signification large, générale. Elle s’applique, comme l’ensemble du paragraphe 1er, à tous les commandants et pas seulement aux capitaines dans le sens de l’article 2.1.1.3, alinéa 1er, 2°, du Code belge de la Navigation. Les commandants de bateaux de navigation intérieure et de bateaux de plaisance exercent l’autorité visée sur les personnes à bord, notamment afin de maintenir l’ordre et la sécurité à bord. L’autorité sur les personnes à bord dont le capitaine est investi est décrite plus en détail dans le droit maritime public – actuellement surtout dans le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et pour la Pêche maritime – et est consolidée sur le plan pénal. En ce qui concerne le Code belge de la Navigation, on réfère notamment à l’article 4.2.3.1 en projet.

L’autorité qu’exerce le commandant sur notamment les membres d’équipage concerne essentiellement l’autorité patronale déléguée sur les travailleurs. L’allusion à l’autorité exercée sur les gens d’équipage confirme essentiellement les dispositions reprises dans la Loi contrat d’engagement pêche maritime 2003 (article 16, § 1er, deuxième alinéa) et dans la Loi contrat d’engagement à bord de navires de mer 2007 (article 45, 2°). La disposition reprise ici couvre cependant aussi des situations qui ne sont régies par aucune de ces lois.

Le partage du pouvoir entre le commandant et le pilote n’est pas abordé dans le Code belge de la Navigation. C’est là, du moins pour ce qui est des eaux de pilotage belges, une question régionale.

Au paragraphe 1er, 3°, le commandant est chargé “de défendre les intérêts du propriétaire du navire, de l’armateur et de l’utilisateur du navire, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des intéressés à la cargaison et des personnes embarquées”.

Cette disposition est à dessein plus large que celle reprise dans quelques lois étrangères examinées, qui s’intéressent surtout, si pas uniquement, à la défense des intérêts des propriétaires des cargaisons par le capitaine.

Le texte de loi proposé montre clairement que le commandant doit en tout temps défendre les intérêts du propriétaire du navire, de l’armateur et de l’utilisateur du navire; il doit en outre, “où il y a lieu”, défendre les intérêts des propriétaires des cargaisons et des personnes embarquées. La nécessité visée ici peut découler, selon les circonstances, d’obligations légales explicites, d’usages, des principes de l’art de la navigation ou d’autres normes pertinentes.

In paragraaf 1, 4°, worden “het voeren van de vereiste scheepsboeken, het aan boord hebben en beheren van de vereiste scheepsdocumenten, en het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoersdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten” aan de gezagvoerder opgedragen.

Deze verwijzing impliceert dat de scheepsboeken en scheepsdocumenten waarover het gaat, kunnen variëren van het ene scheepstype tot het ander.

De regels in verband met scheepsboeken en scheepsdocumenten worden verder uitgewerkt in het hieronder besproken artikel 2.4.2.9.

Doelbewust wordt hier gewaagd van “het opstellen, afgeven en in ontvangst nemen, ter nakoming van bestaande verbintenissen of ter bewaring van recht, van vervoersdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten”. Daardoor wordt een onderscheid gemaakt met de volwaardige vertegenwoordigingsbevoegdheid bedoeld in paragraaf 2, 1° en 2°, die is voorbehouden aan de kapitein. Voor het stellen van de rechtshandelingen bedoeld in paragraaf 1, 4°, zijn alle gezagvoerders bevoegd, niet alleen de kapitein.. Bedoeld zijn dus rechtshandelingen ter uitvoering van voorafbestaande verbintenissen, in het bijzonder overeenkomsten.

De wettekst regelt niet meer de verplichting om bijvoorbeeld cognossementen aan boord te hebben. Ook dat wordt overgelaten aan de contractvrijheid en desgevallend de gebruiken. In de hedendaagse praktijk van de lijnvaart is het cognossement vaak niet meer aan boord.

In paragraaf 1, 5°, wordt bepaald dat het tot de taken van de gezagvoerder behoort om scheepsverklaringen af te leggen. Deze bepaling wordt verder uitgewerkt in artikel 2.4.2.10.

In paragraaf 2 wordt ingegaan op de specifieke taken van kapiteins in de zin van artikel 2.1.1.3, eerste lid, 2°, Belgisch Scheepvaartwetboek. In wezen gaat het om de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, die hieronder wordt uitgewerkt in de artikelen 2.4.2.6 en 2.4.2.7, en om specifieke publiekrechtelijke taken, waarvan de vervulling tot heden werd geregeld in andere regelgeving, in het bijzonder het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij (zie onder meer. artikel 4.2.3.2 van het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek) en het Burgerlijk Wetboek.

Au paragraphe 1er, 4°, le commandant est chargé “de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de gérer les documents de navigation requis, de rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver des droits”.

Ce renvoi implique que les livres et documents de bord dont il s’agit peuvent varier d’un type de navire à l’autre.

Les règles relatives aux livres et documents de bord seront examinées plus en détail à l’article 2.4.2.9 commenté ci-dessous.

C’est à dessein qu’on parle ici de “rédiger, remettre et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes, afin de respecter les obligations existantes ou de conserver des droits”. On fait ainsi une distinction avec le pouvoir de représentation à part entière visé au paragraphe 2, 1° et 2°, qui est l’apanage du capitaine. Tous les commandants, donc pas uniquement le capitaine, sont autorisés à accomplir les actes juridiques visés au paragraphe 1er, 4°. Sont donc visés, les actes juridiques en exécution d’obligations préexistantes, en particulier de contrats existants.

Le texte de loi ne prévoit plus l’obligation d’avoir par exemple les connaissements à bord. Ceci est aussi laissé à la liberté contractuelle et éventuellement aux usages. Dans la pratique actuelle de la navigation de ligne, le connaissement ne se trouve généralement plus à bord.

Le paragraphe 1er, 5°, précise qu’il appartient au commandant de déposer un rapport. Cette disposition sera élaborée plus en détail à l’article 2.4.2.10.

Le paragraphe 2 énumère les tâches spécifiques des capitaines au sens de l’article 2.1.1.3, alinéa 1er, 2°, du Code belge de la Navigation. Il s’agit essentiellement du pouvoir de représentation du capitaine, qui est élaboré ci-après aux articles 2.4.2.6 et 2.4.2.7, et de tâches spécifiques de droit public, dont l’accomplissement fait aujourd’hui encore partie d’autres réglementations, principalement le Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime (voir notamment article4.2.3.2 du projet de Code belge de la Navigation) et le Code civil.

Inzonderheid wat de privaatrechtelijke taken betreft, kan zo nodig worden teruggevallen op algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en gebruiken.

De relatie tussen de gezagvoerder en de desgevallend benoemde quiratair scheepsbeheerder is geregeld in hoofdstuk titel 3 van boek 2.

In principe blijft de gezagvoerder zijn taken uitoefenen na faillissement van de scheepseigenaar of de reder. Zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid kan hij echter nog slechts uitoefenen met machtiging van de curator.

En ce qui concerne les tâches relevant du droit privé, on peut au besoin se rabattre sur les principes généraux du droit de la navigation et les usages.

La relation entre le commandant et le l'armateur-gérant quirataire éventuellement désigné est réglementée dans le chapitre 1er du titre 3 du livre 2.

En principe, le commandant continue à exercer ses tâches après la faillite du propriétaire du navire ou de l'armateur. Il ne pourra cependant exercer son pouvoir de représentation qu'après y avoir été mandaté par le curateur.

Artikel 2.4.2.6

Vertegenwoordiging

In deze bepaling wordt een nadere regeling getroffen met betrekking tot de reeds in artikel 2.4.2.5, § 2, 1°, vermelde vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, in brede zin beschouwd.

De formulering streeft naar een abstracte omschrijving van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein, ter vervanging van de verouderde casuïstische benadering in de Zeewet.

In paragraaf 1 wordt nader bepaald in welke gevallen de kapitein bevoegdheid bezit om voor rekening van andere partijen rechtshandelingen te stellen.

Vooreerst is de kapitein tot handelen bevoegd "in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen".

Ten tweede kan de kapitein optreden "indien hij van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het schip, de goede afloop van de reis, in het belang van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de ladingbelanghebbenden of de opvarenden, of met het oog op het behoud of de bescherming van het milieu". In uiterste gevallen kunnen ook daden van beschikking worden gesteld, zoals de verkoop of verpanding van lading. Een vervreemding van het schip is in principe uitgesloten; een uitdrukkelijke verbodsbepaling is echter niet wenselijk. Het hier besproken geval dekt ook de hypothese waarin de reder het schip en de bemanning aan hun lot hebben overgelaten. In theorie kan ook de aanwerving van bemanningsleden eronder vallen, maar in dit verband moet rekening worden gehouden met de bijzondere regeling opgenomen in de wetgeving

Article 2.4.2.6

Représentation

Cette disposition règle plus en détail le pouvoir de représentation du capitaine qui a déjà fait l'objet de l'article 2.4.2.5, § 2, 1°, dans son sens large.

La formulation tend à donner une description abstraite du pouvoir de représentation du capitaine au lieu de l'approche casuistique dépassée, adoptée dans la Loi Maritime.

Au paragraphe 1er, il est indiqué plus en détail dans quels cas le capitaine a le pouvoir d'accomplir des actes juridiques pour le compte d'autres parties.

Le capitaine a tout d'abord le pouvoir d'agir "en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées".

Le capitaine peut secundo agir "s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps les instructions du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire, l'issue du voyage, dans l'intérêt du propriétaire, de l'armateur , de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison ou des personnes embarquées, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement". Dans des cas extrêmes, il peut aussi accomplir des actes de disposition, par exemple vendre ou engager la cargaison. L'aliénation du navire est en principe exclue; une interdiction expresse n'est cependant pas souhaitable. Le cas évoqué ici couvre aussi l'hypothèse que l'armateur abandonne le navire et son équipage à leur sort. Théoriquement, cela peut aussi concerner l'engagement des gens d'équipage, mais il faut dans ce cas tenir compte du régime particulier prévu dans la loi relative aux contrats de travail maritime qui prime en tant que *lex specialis*

betreffende de scheepsarbeidsovereenkomsten, die als *lex specialis*, en overigens in lijn met de formulering van artikel 2.4.2.2, voorrang heeft. Voorts belet niets dat de kapitein, met toepassing van de hier besproken regel, dadingen of overeenkomsten tot arbitrage sluit.

Ten derde is in de mogelijkheid voorzien dat de kapitein een bijzondere machtiging ontvangt van de rechter, de buitenlandse vertegenwoordiging of een andere bevoegde overheid.

Ten vierde is het mogelijk dat de kapitein van scheepseigenaar, de reder, een scheepsgebruiker, een ladingeigenaar of een opvarende een uitdrukkelijke, gemeenrechtelijke volmacht ontvangt om bepaalde handelingen te stellen. In de praktijk komt dit echter uiterst zelden voor. Overeenkomstig het hierboven toegelichte artikel 2.4.2.3 kan de werkgever van de kapitein deze bevoegdheid bovendien aan banden leggen.

Ten slotte kunnen zich andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen voordoen. Een voorbeeld is het sluiten van bergingsovereenkomsten, waartoe de bevoegdheid aan de kapitein wordt toegekend door het Bergingsverdrag 1989 (artikel 6.2; zie ook artikel 2.7.5.8 van het ontwerp). De aanwerving van bemanningsleden in overeenstemming met de aangehaalde wetgeving betreffende de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst, kan in theorie ook als een hier bedoeld geval worden beschouwd.

Wat betreft rechtshandelingen gesteld in het belang van ladingbelanghebbenden wordt bevestigd, dat zij worden gesteld vooraleer of nadat de lading zich aan boord van het schip bevindt. Wel dient erop te worden geattendeerd dat handelingen gesteld in het belang van de lading steeds worden toegerekend aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker (zie artikel 2.4.2.5, § 2, 1°). In principe handelt de kapitein dus niet als vertegenwoordiger van ladingbelanghebbenden. Ook is er geen verplichting in hoofde van de kapitein om stelselmatig de belangen van de lading te behartigen.

In paragraaf 2 wordt de kapitein ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van hetzij de naam van de scheepseigenaar, hetzij de naam van het schip. Dit is een elementaire regel om het onderscheid te kunnen maken tussen door de kapitein *in zijn hoedanigheid van kapitein* gestelde rechtshandelingen, en door de kapitein ten persoonlijke titel gestelde rechtshandelingen. Indien de kapitein de verwachte opgave niet doet, is de sanctie echter niet dat hij persoonlijk verbonden is. Hij draagt echter wel de normale werknemersaansprakelijkheid.

et aussi conformément aux termes de l'article 2.4.2.2. Rien n'empêche non plus le capitaine de transiger ou de conclure des conventions d'arbitrage en application de cette règle.

Tertio, la possibilité a été prévue que le capitaine reçoive un mandat particulier du juge, d'un représentant à l'étranger ou d'une autre autorité compétente.

Le capitaine peut, quarto, recevoir un mandat exprès selon le droit commun du propriétaire du navire, de l'armateur, d'un utilisateur du navire, d'un propriétaire de la cargaison ou d'une personne à bord pour accomplir certains actes. Mais dans la pratique, cela ne se produit que très rarement. Conformément à l'article 2.4.2.3 commenté ci-dessus, l'employeur du capitaine peut en outre limiter ces pouvoirs

D'autres cas peuvent enfin se présenter à la suite ou en vertu de la loi. Citons, comme exemple, la conclusion de contrats d'assistance, pour lesquels le capitaine est investi des pouvoirs nécessaires en vertu de la Convention sur l'assistance 1989 (article 6.2; voir aussi article 2.7.5.8 du projet). Le recrutement des gens d'équipage conformément à la loi relative au contrat d'engagement maritime, peut en théorie également être considéré comme un de ces cas.

Ce qui nous confirme donc, en ce qui concerne les actes juridiques accomplis dans l'intérêt des personnes intéressées à la cargaison, que ces actes ne soient accomplis qu'avant ou après que la cargaison ne se trouve à bord du navire. Signalons toutefois que les actes accomplis dans l'intérêt de la cargaison le sont toujours pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire (cf. article 2.4.2.5, § 2, 1°). En principe, le capitaine n'agit donc pas comme représentant des intéressés à la cargaison. Il n'existe en outre aucune obligation dans le chef du capitaine de défendre systématiquement les intérêts de la cargaison.

Au paragraphe 2, le capitaine est tenu de communiquer aux tiers avec qui il agit sa qualité de capitaine et soit le nom du propriétaire du navire, soit le nom du navire. C'est une règle élémentaire pour pouvoir faire une distinction entre les actes juridiques accomplis *en sa qualité de captaine* par le capitaine et les actes juridiques accomplis à titre personnel par le capitaine. Si le capitaine omet de faire cela, il n'est pas pour autant personnellement responsable, mais il assume la responsabilité normale en tant que travailleur

Paragraaf 3 moet worden samengelezen met de in titel 3 van boek 2 opgenomen regeling betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor verbintenissen aangegaan door of voor de kapitein.

In lijn met het gemeen recht inzake lastgeving wordt in paragraaf 3 vooreerst bepaald dat de door de kapitein krachtens dit artikel als vertegenwoordiger gestelde rechtshandelingen worden toegerekend aan de partij voor wie de kapitein is opgetreden.

Hieraan is een regel toegevoegd ter bescherming van derden te goeder trouw. Wanneer derden onwetend zijn van een eventuele contractuele beperking van de handelingsbevoegdheid van de kapitein, kan een overschrijding door de kapitein van zijn bevoegdheid niet aan deze derden worden tegengeworpen. In diverse buitenlandse maritieme wetten zijn gelijkaardige regelingen opgenomen. De goede trouw van de derde moet worden vermoed. Nog meer, hij mag er op basis van een gebruik van uitgaan dat de kapitein bevoegd is om bijvoorbeeld bestellingen voor het schip te plaatsen.

De bepaling bevestigt dat de kapitein recht heeft op terugbetaling van voorschotten en kosten en is een herhaling van het gemeen recht (artikel 1999 B.W.).

Het basisprincipe van de toerekening aan de vertegenwoordigde partij wordt aangevuld met een verwijzing naar de specifieke regeling betreffende de gehoudenheid van de scheepseigenaar, die is opgenomen in titel 3 van boek 2van het ontwerp van Scheepvaartwetboek. Zoals bij die regeling wordt toegelicht, is de scheepseigenaar hetzij verbonden als vertegenwoordigde, hetzij, *in solidum*, als wettelijke medeschuldenaar samen met de contractueel vertegenwoordigde.

In paragraaf 4 is bepaald dat aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein geen afbreuk wordt gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent. In de interne verhouding tussen de werkgever en de kapitein zijn over deze kwestie afspraken mogelijk, maar zij kunnen de vertegenwoordigingsbevoegdheid tegenover derden niet aantasten.

De bepaling van paragraaf 5 is een afwijking van het principe neergelegd in artikel 2.4.2.2, § 4, voor het specifieke geval waarin de kapitein, los van zijn wettelijke taak, een uitdrukkelijke gemeenrechtelijke volmacht krijgt en de partijen in dat geval de toepassing van het gemeen recht niet hebben uitgesloten.

Door paragraaf 6 wordt het artikel grotendeels van toepassing verklaard op de gevallen van beperkte

Le paragraphe 3 doit être lu en même temps que la règle reprise dans le titre 3 du livre 2 concernant la responsabilité du propriétaire du navire pour les engagements conclus par ou pour le capitaine.

Conformément au droit commun en matière de mandat, le paragraphe 3 précise d'abord que les actes juridiques accomplis par le capitaine en tant que représentant en vertu de cet article sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.

Une règle a été ajoutée pour protéger les tiers de bonne foi. Lorsque les tiers ignorent que la capacité juridique du capitaine a été limitée contractuellement, le dépassement éventuel de ses pouvoirs par le capitaine ne pourra pas leur être opposé à ces tiers. Des règles similaires ont été adoptées dans diverses lois maritimes étrangères. La bonne foi du tiers doit être présumée. Il peut en plus présumer sur la base d'un usage que le capitaine a par exemple le pouvoir de passer des commandes pour le navire.

La disposition confirme que le capitaine a droit au remboursement des avances et des frais et nous ne faisons ici que répéter les principes de droit commun (article 1999 C. civ.).

Le principe fondamental d'imputation à la partie représentée est complété par un renvoi au régime spécifique des obligations du propriétaire du navire, repris dans le titre 2 du livre 2 du projet de Code belge de la Navigation. Comme expliqué dans ce régime, le propriétaire du navire est soit lié comme partie représentée, soit solidairement en tant que codébiteur légal avec la partie représentée en vertu d'un contrat.

Le paragraphe 4 précise qu'il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire Des accords peuvent être conclus concernant les rapports internes entre l'employeur et le capitaine, mais ceux-ci ne peuvent pas porter atteinte au pouvoir de représentation à l'égard de tiers.

La disposition du paragraphe 5 déroge au principe élaboré à l'article 2.4.2.2, § 4, dans le cas spécifique où le capitaine se voit attribuer, en dehors de sa mission légale, un mandat exprès de droit commun et que les parties n'ont en l'occurrence pas exclu l'application du droit commun.

Le paragraphe 6 précise que l'article est en grande partie applicable aux cas de représentation restreinte

vertegenwoordiging in verband met het uitgeven van vervoersdocumenten etc., bedoeld in artikel 2.4.2.5, § 1, 4°.

Om de wettelijke regeling niet buitenmatig te detailleren, is in het besproken artikel geen bepaling opgenomen over de mogelijkheid voor de kapitein om bepaalde handelingen te delegeren aan officieren en over de beëindiging van de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein. Normaliter eindigt deze laatste bevoegdheid samen met de beëindiging van de bevelvoering door de kapitein, de beëindiging van de arbeidsovereenkomst of de vervanging door een andere kapitein, waarbij deze hypothesen veelal zullen samenvallen.

De kapitein blijft in principe over zijn wettelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid beschikken na faillissement van de reder, wanneer hij met zijn bemanning aan boord is achtergebleven. Hij kan die bevoegdheid echter slechts uitoefenen met machtiging van de curator. In die mate wordt afgeweken van het gemeen recht inzake lastgeving (artikel 2003 B.W.).

In paragraaf 7 wordt bevestigd dat andere gezagvoerders dan de kapitein voorts vertegenwoordigingsbevoegdheid kunnen uitoefenen overeenkomstig het gemeen recht. Ter zake zullen inzonderheid de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende lastgeving toepassing vinden.

Artikel 2.4.2.7

Vertegenwoordiging in rechte

Deze bepaling codificeert de traditionele regeling met betrekking tot de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein. De gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt in talrijke buitenlandse wetgevingen uitdrukkelijk geregeld, zij het dat de draagwijdte en de uitvoeringsmodaliteiten verschillen vertonen.

De gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid geldt uiteraard voor alle hoven en rechtbanken en administratieve rechtscolleges.

Als eiser kan de kapitein alleen optreden in uitzonderlijke gevallen, beschreven in artikel 2.4.2.6, § 1. Bovendien moet de eisende kapitein duidelijk maken dat hij als vertegenwoordiger optreedt. Ook als de kapitein als verweerder wordt aangesproken, moet diens hoedanigheid uitdrukkelijk worden vermeld.

relative à l'émission de documents de transport, etc. visés à l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.

Pour ne pas élaborer trop en détail le régime légal, l'article commenté ne parle pas de la possibilité du capitaine de déléguer certains actes aux officiers, ni de la manière dont prend fin le pouvoir de représentation du capitaine. Normalement, ce pouvoir prend fin lorsqu'il est mis fin au commandement du capitaine ou à son contrat de travail, ou lorsqu'il est remplacé par un autre capitaine, étant entendu que la plupart du temps, ces hypothèses coïncideront.

Le capitaine conserve en principe son pouvoir de représentation légale après la faillite de l'armateur, lorsqu'il est resté à bord du navire avec son équipage. Il ne pourra exécuter ses pouvoirs qu'avec l'autorisation du curateur. Il est de ce fait dérogé du droit commun en matière de mandat (article 2003 C. civ.).

Le paragraphe 7 confirme que d'autres commandants que le capitaine ont un pouvoir de représentation conformément au droit commun. Les dispositions du Code civil en matière de mandat seront en l'occurrence applicables.

Article 2.4.2.7

Représentation en justice

Cette disposition codifie le régime traditionnel relatif au pouvoir de représentation du capitaine. Le pouvoir de représentation judiciaire du capitaine est prévu expressément dans de nombreuses législations étrangères, mais la portée et les modalités d'exécution tendent à différer.

Le pouvoir de représentation judiciaire vaut bien entendu pour toutes les cours, tous les tribunaux et toutes les juridictions administratives.

Le capitaine ne peut agir en demandeur que dans des cas exceptionnels, tels que décrits à l'article 2.4.2.6, § 1er. Le capitaine-demandeur doit en outre mentionner clairement qu'il agit en tant que représentant. Même lorsque le capitaine est cité comme défendeur, sa qualité doit être mentionnée expressément.

In alle gevallen moet de kapitein van het gevoerde geding als formele procespartij kennis geven aan de betrokken materiële procespartij.

Het nieuwe regime maakt de kapitein bevoegd om op te treden voor de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker(s). Als eiser wordt de kapitein vermoed op te treden voor de scheepseigenaar, tenzij hij uitdrukkelijk verklaart op te treden voor de reder of een scheepsgebruiker, die dan wel moet worden geïdentificeerd.

Er is geen noodzaak gebleken om de kapitein bij wet bevoegd te verklaren om in rechte op te treden als vertegenwoordiger van andere belanghebbenden, zoals ladingeigenaars. Wanneer de omstandigheden het vereisen, en één van de in artikel 2.4.2.6, § 1, bepaalde gevallen zich voordoet, kan de kapitein in het belang van een ladingeigenaar optreden als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, op basis van het hier toegelichte artikel.

De regel opgenomen in paragraaf 2 bevestigt – om alle misverstand te vermijden – de huidige Belgische zienswijze. Zij impliceert dat door of tegen de kapitein uitgesproken vonnissen door respectievelijk tegen de vertegenwoordigde partij kunnen worden uitgevoerd. De regeling geldt onder voorbehoud van de regeling in verband met de verhaalbaarheid van vorderingen op het schip (via beslag of het uitoefenen van scheepszekerheidsrechten).

Zoals naar huidig recht wordt aangenomen dat andere gezagvoerders dan de kapitein, behoudens uitdrukkelijke volmacht daartoe, geen gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid bezitten.

Artikel 2.4.2.8

Inlichtingen, onderrichtingen en rekenschap

De in dit artikel neergelegde verplichtingen zijn internationaal gangbaar en vinden hun neerslag in diverse buitenlandse maritieme wetten. De verplichting om rekenschap af te leggen is ten andere deel van het gemeen recht inzake lastgeving (artikel 1993 B.W.). De rekenschap moet worden afgelegd aan de werkgever. Deze laatste kan ter zake verdere afspraken maken met bijvoorbeeld een tijdbevrachter.

Le capitaine de la cause intentée devra quoi qu'il en soit signifier, en tant que partie formelle au procès, à la partie matérielle concernée au procès.

Le nouveau régime accorde au capitaine le pouvoir d'agir pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur ou de(s) l'utilisateur(s) du navire. Le capitaine, en demandant, est réputé agir pour le propriétaire du navire, sauf s'il déclare expressément agir pour l'armateur ou un utilisateur du navire, dont l'identité doit en l'occurrence être communiquée.

Il n'a pas semblé nécessaire d'accorder au capitaine le pouvoir d'agir en justice comme représentant d'autres intéressés, tels que les propriétaires des cargaisons. Lorsque les circonstances le requièrent et qu'un des cas visés à l'article 2.4.2.6, § 1er, se produit, le capitaine peut agir, en vertu de l'article ici commenté, dans l'intérêt du propriétaire de la cargaison, comme représentant du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire.

La règle reprise au paragraphe 2 confirme – pour éviter tout malentendu – le point de vue belge actuel. Elle implique que les jugements rendus par ou contre le capitaine par, voire respectivement contre la partie représentée, peuvent être exécutés. Le régime est valable sans préjudice de la recrouvrabilité des créances sur le navire (par des saisies ou l'exercice de sûretés sur navires).

Comme dans le droit actuel, il est admis que, sauf procuration expresse, d'autres commandants que le capitaine n'ont pas de pouvoir de représentation judiciaire.

Article 2.4.2.8

Informations, instructions et reddition de comptes

Les obligations reprises dans cet article sont d'usage international et figurent dans diverses lois maritimes étrangères. L'obligation de rendre des comptes est d'autre part une règle du droit commun en matière de mandat (article 1993 C. civ.). La reddition de comptes doit se faire à l'employeur. Ce dernier peut conclure d'autres accords à ce propos, par exemple avec un affréteur à temps.

Artikel 2.4.2.9

Scheepsboeken en -akten

De principiële verplichting om scheepsboeken te voeren en andere scheepsdocumenten, waaronder vervoersdocumenten, op te stellen, aan boord te hebben en af te geven is reeds opgenomen in het hierboven besproken artikel 2.4.2.5, § 1, 4°, en behoeft hier niet meer te worden herhaald.

Er is geen bepaling opgenomen over de overlegging van in de praktijk soms belangrijke kladversies. n België kan worden volstaan met de regeling van het Gerechtelijk Wetboek met betrekking tot de overlegging van stukken (artikelen. 877-882).

Paragraaf 1 bepaalt dat alleen belanghebbenden recht op inzage en afschriften hebben. Hiermee moet op een realistische wijze worden omgegaan. De bedoeling van de regeling is niet om mededingers inzage te verlenen van commerciële contracten en andere akten die de mededingingspositie van de reder betreffen. Het primaire doel is alle objectief relevante stukken betreffende schadegevallen en andere incidenten aan het licht te brengen.

De regeling met betrekking tot bewijskracht voorgesteld in paragraaf 2, eerste en tweede lid is nieuw en geïnspireerd door een vergelijking van de vrij uiteenlopende regelingen in het huidige Belgische recht, het Franse recht en het Nederlandse recht. De regeling tracht een evenwicht te vinden tussen mogelijke alternatieven.

Artikel 2.4.2.10

Scheepsverklaringen

Deze bepaling houdt een verregaande vereenvoudiging in van de thans in de Zeewet opgenomen regelen in verband met de onderscheiden soorten scheepsverklaringen. Gelet op het obsolete karakter van deze laatste bepalingen en de internationale tendens tot relativering van het belang van scheepsverklaringen, worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleen nog bepalingen opgenomen die in de *mogelijkheid* voorzien om een scheepsverklaring af te leggen, en wordt een verplichting daartoe alleen behouden indien de rechter deze uitdrukkelijk oplegt op verzoek van een belanghebbende.

In België wordt de scheepsverklaring afgelegd voor de voorzitter van de dichtstbijzijnde ondernemingsrechtbank of, wat buitenlandse schepen betreft, voor

Article 2.4.2.9

Livres et actes de bord

L'obligation de principe de tenir des livres de bord et d'établir, de conserver à bord et de remettre d'autres documents de bord, tels que les documents de transport, est déjà reprise à l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°, précité et ne doit plus être réitérée ici.

Aucune disposition n'a été reprise au sujet de la remise de brouillons quelquefois importants dans la pratique. En Belgique, la réglementation du Code judiciaire concernant la production de documents suffit (articles 877-882).

Le paragraphe 1er précise que seules les personnes intéressées peuvent consulter les documents et recevoir une copie. Mais il faut rester réaliste. Le but de cette disposition n'est pas de donner accès aux concurrents aux contrats commerciaux et autres actes ayant trait à la position concurrentielle de l'armateur, mais de mettre au jour toutes les pièces objectivement pertinentes concernant des cas de sinistre et autres incidents.

Le régime en matière de preuve proposé au paragraphe 2, premier et deuxième alinéa est nouveau et s'inspire d'une comparaison entre plusieurs régimes relativement différents de droit belge, français et néerlandais. Le régime tend à trouver un équilibre entre plusieurs possibilités.

Article 2.4.2.10

Rapports

Cette disposition est une simplification poussée des règles actuelles de la Loi Maritime concernant les diverses sortes de rapport. Compte tenu du caractère obsolète de ces dernières dispositions et de la tendance internationale à relativiser l'importance des rapports, le Code belge de la Navigation ne contient plus que des dispositions prévoyant la *possibilité* de remettre un rapport et ne maintient l'obligation de remise d'un rapport que si le juge l'ordonne expressément à la demande d'une personne intéressée.

En Belgique, le rapport est déposé devant le président du tribunal de l'entreprise le plus proche ou, s'il s'agit de navires étrangers, devant le consul de l'État

de consul van de vlagstaat. Er is geen sprake meer van een verplichting. De mogelijkheid wordt zowel geboden aan de gezagvoerders van Belgische schepen, als aan die van buitenlandse schepen.

Anderzijds wordt de mogelijkheid beperkt tot situaties waarin een scheepvaartvoorval of een averij wordt gemeld. De thans in de Belgische Zeewet voorziene aflegging van een scheepsverklaring bij elke terugkeer in de thuishaven is internationaal uitzonderlijk.

De nieuwe formulering impliceert dat scheepsverklaringen eveneens kunnen worden afgelegd na een schipbreuk of het vergaan van het schip.

De wettelijke regeling geldt voor alle gezagvoerders.. In dit opzicht geeft de nieuwe regeling een juridisch statuut aan een bestaande praktijk.

In paragraaf 3 is bepaald dat elke belanghebbende in rechte een scheepsverklaring kan afdwingen.

De “openbare ambtenaar” bedoeld in paragraaf 3, 1°, kan eventueel een notaris zijn of een gerechtsdeurwaarder. Een vrijwillige scheepsverklaring voor een notaris of een gerechtsdeurwaarder wordt niet mogelijk gemaakt.

De in paragraaf 4 voorziene mogelijkheid van schriftelijke scheepsverklaringen, die desgevallend worden neergelegd door een scheepsagent, bevestigt de huidige praktijk. Elke in het artikel bedoelde scheepsverklaring kan op de aangegeven wijze worden neergelegd.

In paragraaf 6 is een regeling getroffen met betrekking tot de verlening van inzage en de verstrekking van afschriften.

De in paragraaf 7 opgenomen regel van de bewijskracht maakt duidelijk dat aan een scheepsverklaring geen bijzondere bewijskracht toekomt. Uiteraard betreft de bepaling de inhoud van de verklaring. In de mate dat zij werd geïntegreerd in een authentieke akte, komt aan die akte als dusdanig wél een bijzondere bewijswaarde toe. Ook dat verandert echter niets aan de vrije beoordelingsmacht van de rechter wat de inhoud betreft.

In het tweede lid wordt nader bepaald welke bijzondere factoren de bewijskracht kunnen beïnvloeden.

In paragraaf 8 is bepaald dat het ontworpen artikel geldt onder voorbehoud van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewijs. Dit is nuttig om aan te geven dat de scheepsverklaring een bijkomend, aan het scheepvaartrecht eigen bewijsmiddel is,

du pavillon. Il n’est plus question d’une obligation. La possibilité est offerte aux commandants de navires tant belges qu’étrangers.

La possibilité est par contre limitée aux situations où un incident de la navigation ou une avarie a été signalé. La remise prévue actuellement dans la Loi Maritime belge d’un rapport à chaque retour au port d’attache, est une exception dans le secteur international de la navigation.

La nouvelle formulation implique que les rapports peuvent aussi être remis après un naufrage ou lorsque le navire a coulé.

Le régime légal s’applique à tous les commandants. Sur ce point, le nouveau régime confère un statut juridique à une pratique existante.

Le paragraphe 3 précise que toute partie intéressée agissant en justice, peut exiger un rapport.

L’“officier public” visé au paragraphe 3, 1°, peut éventuellement être un notaire ou un huissier de justice. La possibilité de remettre volontairement un rapport devant notaire ou huissier de justice n’est pas permis.

La possibilité prévue au paragraphe 4 de rapports écrits, à déposer le cas échéant par un agent maritime, confirme la pratique actuelle. Chaque rapport visé dans cet article peut être déposé de la manière indiquée.

Un régime a été instauré au paragraphe 6 concernant la mise à disposition et la remise de copies.

La règle reprise au paragraphe 7 au sujet de la force probante montre bien qu’on n’attribue pas une force probante particulière au rapport. La disposition concerne évidemment le contenu du rapport. Dans la mesure où il est intégré dans un acte authentique, cet acte revêt en tant que tel une valeur probante particulière. Ceci ne modifie en rien le pouvoir d’appréciation du juge en ce qui concerne son contenu.

Le deuxième alinéa énumère les facteurs particuliers pouvant influer sur la force probante.

Le paragraphe 8 précise que l’article en projet est applicable sous réserve des dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve. Signalons à ce propos que le rapport constitue un moyen de preuve supplémentaire, propre au droit de la navigation, et qu’il ne porte pas

en geen afbreuk doet aan de gemene procesrechtelijke regelen in verband met de bewijsvoering.

Deze precisering heeft onder meer tot doel alle ruimte open te laten voor de toepassing van de bepalingen van dat wetboek in verband met het verhoor van partijen. In het tweede lid wordt daarom geëxpliciteerd dat de rechter steeds – ook wanneer de scheepseigenaar, de reder of andere partijen in het geding betrokken zijn – kan overgaan tot het verhoor van de gezagvoerder, de opvarenden en de andere belanghebbenden.

Artikel 2.4.2.11

Inlichtingen door deskundingen

In dit artikel wordt volledigheidshalve bevestigd dat deskundigen verklaringen van de gezagvoerder en de opvarenden kunnen opnemen. Het gaat niet om een getuigenverhoor maar om het inwinnen van inlichtingen bij derden. De ontworpen bepaling verschaft een wettelijke basis aan de sedert lang bestaande praktijk waarbij gerechtsdeskundigen verklaringen van de gezagvoerder en andere opvarenden opnemen. Dergelijke verklaringen zijn geen scheepsverklaringen in de zin van de voorgaande paragrafen.

Artikel 2.4.2.12

Betekeningen

Een uitdrukkelijke wettelijke regeling met betrekking tot betekeningen aan de kapitein en de schipper is zeker noodzakelijk.

In dit artikel wordt doelbewust geopteerd voor een ruime betekeningsmogelijkheid, die aansluit bij de geldende cassatierechtspraak en bij eerdere rechtsleer. Deze regeling doet geen afbreuk aan de algemene regels van het Gerechtelijk Wetboek (inzonderheid de artikelen 32-36), maar vult ze aan met regels eigen aan het zeerecht en voegt ook verduidelijking toe over de betekenis van de bedoelde algemene regels in de zeerechtelijke context.

Paragraaf 1 kan worden toegepast ten aanzien van elk type schip en ongeacht het juridisch statuut van de gezagvoerder. Zoals hierboven reeds duidelijk gemaakt, beschikt echter alleen de kapitein op basis van artikel 2.4.2.7 over eigenlijke gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid.

In de bepaling gaat het om betekeningen aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker..

atteinte aux règles de procédure communes en matière de preuve.

Cette précision tend notamment à permettre autant que possible l'application de dispositions de ce code en ce qui concerne l'audition des parties. C'est pour cette raison qu'il est précisé au deuxième alinéa que le juge peut toujours procéder – même si le propriétaire du navire, l'armateur ou d'autres parties sont impliqués dans le procès – à l'audition du commandant, des personnes à bord et des autres personnes intéressées.

Article 2.4.2.11

Informations par des experts

Cet article confirme, pour être complet, que des experts peuvent prendre les déclarations du commandant et des personnes à bord. Il ne s'agit pas d'une audition de témoins, mais de renseignements de tiers. La disposition en projet fournit une base légale à une pratique qui existe déjà depuis longtemps qui consiste en ceci que des experts judiciaires prennent des déclarations du commandant et d'autres personnes à bord. De telles déclarations ne sont pas des rapports au sens des paragraphes précédents.

Article 2.4.2.12

Significations

Un régime légal exprès pour les significations au capitaine ou batelier est absolument nécessaire.

Il a été opté sciemment, dans le présent article, pour de larges possibilités de signification, et ce, conformément à la jurisprudence de cassation en vigueur et à la doctrine plus ancienne. Ce régime ne porte pas atteinte aux règles générales du Code judiciaire (not. aux articles 32-36), mais les complète avec des règles propres au droit maritime, tout en précisant le sens desdites règles générales visées dans le contexte du droit maritime.

Le paragraphe 1er peut être appliqué à chaque type de navire et quel que soit le statut juridique du commandant. Comme nous l'avons précisé ci-dessus, seul le capitaine dispose, en vertu de l'article 2.4.2.7, de réels pouvoirs de représentation judiciaire.

Il s'agit dans la disposition de significations au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du

Om pragmatische redenen wordt er hier voor gekozen om de kapitein, wat de betekeningen betreft, gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid toe te kennen zowel wat de scheepseigenaar als wat de reder en de scheepsgebruiker betreft. Procespartijen kunnen in de persoon van de kapitein met andere woorden zowel aan de scheepseigenaar als aan de reder of aan de scheepsgebruiker betekenen. Aangezien het voor contractspartijen en schadelijders meestal onmogelijk is om te achterhalen wie de kapitein heeft aangesteld en hoe diens bevoegdheden zijn omschreven in het relevante bevrachtingcontract, is de ontworpen regeling de enige praktisch hanteerbare. Het is aan de kapitein en desgevallend aan diens werkgever-vervrachter of aan de scheepsgebruiker om aan de eigenaar gerichte betekeningen aan hem door te sturen.

Voor de toepassing van de toegelichte regel is het niet relevant of de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een natuurlijke persoon dan wel een rechtspersoon is.

De ontworpen regel betreft alleen betekeningen “in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis”. Dit sluit enigszins aan bij het arrest van het Hof van Cassatie van 14 januari 2005 waarin sprake is van betekeningen “in alle gedingen die het schip aanbelangen”. Ten aanzien van andere schepen of reizen of met betrekking tot de aangelegenheden die de scheepseigenaar of reder persoonlijk aanbelangen geldt de betekeningsmogelijkheid niet. Of de zaak een contractuele of een buitencontractuele relatie betreft, is zonder enig belang. Het begrip reis moet hier breed worden opgevat.

In paragraaf 2 wordt in essentie bepaald dat de in paragraaf 1 beschreven betekeningswijze ook kan worden toegepast in de zaken waarin de kapitein, overeenkomstig artikel 2.4.2.7, optreedt als gerechtelijke vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de reder.

De toegelichte regelen gelden onverminderd andere wijzen van betekening. Hiermee wordt in eerste instantie gedoeld op de regelen van het gemeen procesrecht, vervat in het Gerechtelijk Wetboek.

Meer bepaald blijft het uiteraard mogelijk een scheepseigenaar of reder op de gewone wijze te dagvaarden, dit wil zeggen, indien het een rechtspersoon betreft, door betekening aan zijn orgaan of aan zijn maatschappelijke zetel (artikelen 34-35 Ger.W.).

Voorts blijft de regel gelden dat een betekening aan de kapitein, *qualitate qua* of persoonlijk, kan worden gedaan “op iedere plaats waar de gerechtsdeurwaarder hem aantreft” (artikel 33, tweede lid Ger.W.). Dit

navire. Pour des raisons pragmatiques, on a préféré accorder au capitaine, en ce qui concerne les significations, le pouvoir de représentation judiciaire tant du propriétaire du navire que de l’armateur et de l’utilisateur du navire. Autrement dit, les parties au procès peuvent signifier, par le biais du capitaine, aussi bien au propriétaire du navire qu’à l’armateur et à l’utilisateur du navire. Étant donné qu’il est pour les parties au contrat et les préjudiciés généralement impossible de savoir qui a désigné le capitaine et comment ses pouvoirs ont été décrits dans le contrat d’affrètement en question, le régime en projet est le seul qui soit faisable. Il appartient au capitaine et, le cas échéant, à son employeur-affréteur ou à l’utilisateur du navire de transmettre au propriétaire les significations qui lui sont adressées.

Il n’est pas important de savoir, pour l’application de la règle commentée, si le propriétaire du navire, l’armateur ou l’utilisateur du navire est une personne physique ou morale.

La règle proposée concerne uniquement les significations “dans des causes qui concernent le navire ou le voyage”. On s’aligne ainsi en quelque sorte sur l’arrêt de la Cour de Cassation du 14 janvier 2005 où il est question de significations “dans toutes les procédures qui concernent le navire”. Cette possibilité de signification ne vaut pas pour d’autres navires ou voyages ou pour des questions qui touchent personnellement le propriétaire du navire ou l’armateur. Le fait que la cause concerne une relation contractuelle ou extracontractuelle ne revêt aucune importance. La notion de voyage doit être comprise ici dans son sens large.

Le paragraphe 2 précise essentiellement que le mode de signification décrit au paragraphe 1er peut aussi être appliqué dans des causes où le capitaine agit, conformément à l’article 2.4.2.7, comme représentant judiciaire du propriétaire du navire ou de l’armateur.

Les règles commentées sont applicables, sans préjudice des autres modes de signification. Sont ainsi visées en premier lieu les règles du droit commun de la procédure reprises dans le Code judiciaire.

Plus précisément, il est bien entendu toujours possible d’assigner normalement un propriétaire de navire ou un armateur, c’est-à-dire s’il s’agit d’une personne morale, en remettant la signification à son organe ou à son siège social (articles 34-35 C. jud.).

Reste également applicable, la règle selon laquelle une signification au capitaine, *qualitate qua* ou personnellement, peut être faite “en tout lieu où l’huissier de justice le trouve” (article 33, deuxième alinéa C. jud.),

kan zijn aan boord van het schip, maar ook elders, bijvoorbeeld in de haven of havenstad waar het schip ligt aangemeerd.

In paragraaf 3 wordt bepaald dat de gezagvoerder voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt geacht een aangestelde van de scheepseigenaar zowel als de reder en de scheepsgebruiker te zijn.

De bedoeling hiervan is te bevestigen dat inzonderheid de kapitein en de schipper van een binnenschip in de zin van artikel 34 Ger.W. worden geacht aangestelden te zijn die "krachtens de wet" bevoegd zijn om de rechtspersoon, met het oog op de bedoelde betekeningen, in rechte te vertegenwoordigen.

Deze precisering geldt echter enkel voor de toepassing van artikel 34 Ger.W. Ook deze bepaling heeft niet tot gevolg dat de schipper van een binnenschip of een ander vaartuig als dusdanig gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid verkrijgt. Zoals hierboven uitgelegd, is er geen aanleiding om de schipper dergelijke bevoegdheid toe te kennen.

Artikel 4.4.2.13

Verjaring

Deze bepaling past in het streven om de zeerechtelijke verjaringstermijnen zoveel mogelijk te stroomlijnen.

Het bepaalde onder 1° verwijst inzonderheid naar de bijzondere verjaringsregelen opgenomen in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 (artikel 59), de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 (artikel 77) en de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 (artikel 15). Ook de andere bijzondere, in het Belgisch Scheepvaartwetboek zelf voorziene scheepvaartrechtelijke verjaringsregels hebben voorrang ("Onverminderd andere toepasselijke bepalingen"). De bijzondere, met de tewerkstelling van gezagvoerders en schepelingen verband houdende verjaringsregels vervat in artikel 270 van de Zeewet dienen niet te worden behouden.

HOOFDSTUK 3

Maritieme veiligheidsagenten

In dit hoofdstuk werden de bepalingen verwerkt van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij.

donc soit à bord du navire, soit ailleurs, par exemple dans le port ou dans la ville portuaire où le navire a abordé.

Le paragraphe 3 précise que le commandant est réputé, pour l'application de l'article 34 du Code judiciaire, être un préposé tant du propriétaire du navire que de l'armateur et de l'utilisateur du navire.

Le but est de confirmer ici que le capitaine et le batelier d'un bateau de navigation intérieure sont réputés, dans le sens de l'article 34 C. jud., être des préposés qui ont "en vertu de la loi" le pouvoir de représenter la personne morale en justice, en vue desdites significations.

Cette précision vaut cependant uniquement en ce qui concerne l'application de l'article 34 C. jud. Cette disposition n'a pas non plus pour conséquence que le batelier d'un bateau de navigation intérieure ou autre bâtiment se voie accorder le pouvoir de représentation judiciaire en tant que tel. Comme expliqué ci-dessus, il n'y a aucune raison d'accorder un tel pouvoir au batelier.

Article 4.4.2.13

Prescription

Cette disposition s'inscrit dans le cadre des efforts engagés pour rationaliser autant que possible les délais de prescription en droit maritime.

Les dispositions sous 1° renvoient en particulier aux règles de prescription particulières reprises dans la Loi contrat d'engagement pêche maritime 2003 (article 59), la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 (article 77) et la Loi sur les contrats de travail 1978 (article 15). Les autres règles particulières en matière de prescription reprises dans le Code belge de la Navigation, priment également ("Sans préjudice d'autres dispositions applicables"). Les règles particulières de prescription se rapportant à l'engagement de commandants et de gens d'équipage reprises à l'article 270 de la Loi Maritime ne doivent pas être maintenues.

CHAPITRE 3

Agents de sécurité maritime

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime.

Volgens het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee neemt iedere Staat ten aanzien van de schepen die zijn vlag voeren alle maatregelen die nodig zijn om de veiligheid op zee te verzekeren. Op volle zee, heeft een Staat overeenkomstig het bovenvermelde verdrag zelfs de exclusieve rechtsmacht over de schepen die zijn vlag voeren. België heeft aldus de verantwoordelijkheid om de nodige maatregelen te nemen om de bemanning aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, te beschermen tegen piraterij en persoonlijke bedreiging, gijzelneming, psychisch en fysiek geweld en ontbering en mishandeling voor soms lange periodes die daarmee gepaard gaan.

De exploitatie van een vloot onder Belgische vlag heeft een belangrijke waarde voor de Belgische economie. Zonder bijkomende maatregelen dreigt het gevaar dat reders zich uiteindelijk genoodzaakt zien, om hun activiteiten te kunnen blijven uitvoeren en daarbij hun bemanningen en schepen voldoende te beveiligen, uit te wijken naar registers met een rechtssysteem dat een voldoende bescherming tegen piraterij toelaat.

Er is gebleken dat het inzetten van gewapend personeel naast een vloot militaire schepen en het nemen van passieve beschermingsmaatregelen door de koopvaardijschepen zelf dermate doeltreffend is dat kapingen worden voorkomen. Op basis van de resultaten op het terrein kan worden vastgesteld dat die combinatie van op de langere termijn en structureel gerichte preventie en beveiligingsmaatregelen strategisch de beste aanpak is om op zee de koopvaardijschepen afdoende te beveiligen.

Er bestaat een grote eensgezindheid zowel bij de reders wereldwijd als bij vlaggenstaat administraties dat het bewapenen van scheepsbemanningen geen aannemelijke optie is voor het bieden van weerwerk tegen piraten. De werknemersorganisaties staan daarbij op dezelfde lijn. Bemanningen zijn niet opgeleid om met wapens om te gaan en nog minder om gepast te reageren bij een aanval. Bovendien is in een dergelijke kritieke situatie alle aandacht nodig voor het manoeuvreren van het schip en het communiceren met hulpinstanties.

Voor het aan boord plaatsen van gewapend personeel kan beroep gedaan worden op militaire detachementen of private maritieme veiligheidsondernemingen volgens de modaliteiten vastgelegd in dit ontwerp.

Met de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee werd tegemoet gekomen

Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, chaque État prend, à l'égard des navires qui battent son pavillon, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer. Conformément à la convention précitée, un État dispose même en haute mer de la juridiction exclusive sur les navires qui battent son pavillon. La Belgique a ainsi la responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour protéger l'équipage à bord des navires battant pavillon belge contre la piraterie et la menace personnelle, la prise d'otage, la violence physique et psychique et contre la privation et les mauvais traitements, parfois pendant de longues périodes, qui vont de pair.

L'exploitation d'une fl otte sous pavillon belge représente une valeur importante pour l'économie belge. Sans mesures complémentaires, cet atout économique risque de disparaître complètement dès lors que les armateurs se voient fi nalement contraints, pour pouvoir poursuivre leurs activités et sécuriser suffisamment leurs équipages et leurs navires, de se tourner vers des registres offrant un système juridique permettant une protection suffisante contre la piraterie.

Il s'est par ailleurs avéré que la mobilisation de personnel armé, en plus d'une flotte de bâtiments militaires, et la prise de mesures de protection passive par les navires de commerce eux-mêmes sont à ce point efficaces qu'elles permettent d'éviter des actes de piraterie. Sur la base des résultats sur le terrain, on peut constater qu'en termes de stratégie, cette combinaison de mesures de prévention structurelles à plus long terme et de mesures de sécurisation constitue la meilleure approche pour protéger efficacement les navires de commerce en mer.

Il existe une grande unanimité tant chez les armateurs au niveau mondial que chez les administrations des États du pavillon comme quoi l'armement des équipages ne constitue pas une option acceptable pour riposter aux pirates. Les organisations des travailleurs partagent ce point de vue. Les équipages ne sont pas formés à manipuler des armes et encore moins à réagir de manière appropriée à une attaque. En outre, dans une telle situation critique, toute l'attention doit être concentrée sur le pilotage du navire et sur la communication avec les instances de secours.

Pour avoir ce personnel armé à bord du navire, on peut recourir à des détachements militaires ou à des entreprises de sécurité maritime privées selon les modalités fixées dans le présent projet.

La loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime a rencontré le besoin de pouvoir engager

aan de nood om militairen en gerechtelijke instanties efficiënt in te kunnen schakelen in de strijd tegen de piraterij en het vroegere decennia oude hiaat in de wetgeving in dit verband weg te werken. De nieuwe wetgeving creëerde een extraterritoriale bevoegdheid van de Belgische rechtbanken wanneer de feiten gericht waren tegen een Belgisch schip of wanneer piraten aangehouden werden door een Belgisch oorlogsschip of door Belgische militairen. De wet heeft haar deugdelijkheid inmiddels al bewezen in het kader van toepassingsgevallen tijdens de deelname van Defensie aan de EU-operatie ATALANTA.

Artikel 2.4.3.1

Begrippen

"Best management practices" zijn richtsnoeren voor de kapiteins en exploitanten van schepen die een reis maken door een gebied met een hoog risico op piraterij, met preventieve maatregelen die zij kunnen nemen om het schip tegen piraterij te beschermen. Een aantal representatieve beroepsorganisaties, die de verschillende belangen uit de sector van de scheepvaart vertegenwoordigen, hebben in samenwerking met een aantal internationale en nationale zeemachten, legermachten en organisaties voor rechtshandhaving de "Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy" (BMP) ontwikkeld. Die bevatten een omschrijving van gebieden waar er een hoog risico op piraterij is en aangeraden maatregelen zoals het maken van een risico-analyse voor scheepsreizen door het gebied, aanmelding bij de militaire overheden die in het gebied optreden ter bescherming tegen piraterij, de planning van de scheepsreis door de exploitant en de kapitein van het schip, diverse scheepsbeveiligingsmaatregelen (bijvoorbeeld snelheid, prikkeldraad, versterkte uitkijk en wacht) en maatregelen bij een aanval (zoals geluidsseinen, koersveranderingen enzovoort). De Internationale Maritieme Organisatie heeft die richtsnoeren bekrachtigd in circulaires.

Artikel 2.4.3.2

Andere regelgeving

Dit artikel verduidelijkt dat de bepalingen van dit boek geen afbreuk doen aan de gelding van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid die bijzondere bepalingen bevat betreffende de "Maritieme veiligheidsondernemingen". Die bepalingen werden niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen omdat zij niet louter

efficacement des militaires et des instances judiciaires dans la lutte contre la piraterie et elle a comblé la lacune existant depuis des décennies dans la législation en la matière. La nouvelle législation a créé une compétence extraterritoriale pour les tribunaux belges lorsque les faits sont dirigés contre un navire belge ou lorsque des pirates sont arrêtés par un bâtiment de guerre belge ou par des militaires belges. La loi a entretemps prouvé son utilité dans le cadre de cas d'application dans le cadre de la participation de la Défense à l'opération UE ATALANTA.

Article 2.4.3.1

Notions

Les "Best management practices" sont des lignes directrices à l'usage des capitaines et des exploitants de navires qui naviguent dans une zone à haut risque de piraterie, avec des mesures préventives qu'ils peuvent prendre pour protéger le navire contre les pirates. Un certain nombre d'organisations professionnelles représentatives qui représentent les différents intérêts du secteur de la navigation maritime ont développé, en collaboration avec un certain nombre de forces navales, de forces armées et d'organisations d'application du droit, les "Best management practices for Protection against Somalia Based Piracy" (BMP). Celles-ci donnent une description de la zone au large de la Somalie caractérisée par un haut risque de piraterie ainsi que des mesures recommandées telles que l'établissement d'une analyse de risque pour les expéditions à travers la zone, la notifi cation auprès des autorisations militaires qui opèrent dans celle-ci en vue de protéger contre la piraterie, le planning de l'expédition établi par l'exploitant et par le capitaine du navire, diverses mesures de protection du navire (par exemple vitesse, fi l barbelé, vigile et garde renforcés) et des mesures en cas d'attaque (par ex. signaux sonores, changements de cap, etcetera). L'Organisation maritime internationale a entériné les lignes directrices dans des circulaires.

Article 2.4.3.2

Andere regelgeving

Cet article précise que les dispositions de ce livre ne portent pas atteinte à la validité de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière qui contient des dispositions particulières relatives aux "Entreprises de sécurité maritime". Ces dispositions n'ont pas été reprises dans le Code belge de la Navigation parce qu'elles n'ont pas pour pur objectif

tot doel hebben de scheepvaart te regelen, maar tevens een belangrijke component van toegang tot een deel van de markt van de bewakings- en beveiligingsdiensten behelzen. Zij hangen nauw samen met de overige bepalingen van de private en bijzondere veiligheidswet, en bevatten diverse kruisverwijzigingen naar die bepalingen. Vanuit dat opzicht is het wenselijk om die bepalingen in de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheidswet te behouden.

Artikel 2.4.3.3

Inzet van maritieme veiligheidsondernemingen

Deze bepaling laat toe om private beveiliging tegen maritieme piraterij in te zetten aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, indien voldaan is aan de volgende voorwaarden.

De private beveiliging kan enkel worden ingezet in bepaalde zeegebieden die vastgesteld worden door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Aldus kunnen op een soepele wijze bepaalde gebieden omschreven worden, rekening houdend met het actuele risico op piraterij. De Ministerraad kan actuele risico-analyses en internationale ontwikkelingen en initiatieven in aanmerking nemen.

De reder kan voor de private beveiliging tegen maritieme piraterij enkel een beroep doen op een onderneming die vergund is overeenkomstig de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Het beroep op een maritieme veiligheidsonderneming vereist overigens dat de overeenkomst die gesloten is tussen deze onderneming en de eigenaar of de exploitant van het schip betekend wordt aan de overheid en dat de maritieme veiligheidsonderneming de vereiste algemene vergunning heeft gekregen.

De private beveiliging tegen maritieme piraterij wordt enkel toegestaan indien de exploitant en de kapitein van het schip tegelijk ook gebruik maken van de BMP. De BMP werden ontwikkeld met het oog op de preventie van piraterij door middel van maatregelen die door de exploitant of de kapitein van het schip kunnen genomen worden. De private maritieme beveiliging dient niet als alternatief voor die preventieve werking van de BMP maar dient enkel als bijkomende bescherming. De toepassing van de BMP draagt er ook toe bij dat de noodzaak om gewapend geweld te gebruiken door private maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip zich minder zal voordoen.

de réglementer la navigation, mais renferment également une importante composante d'accès à une partie du marché des services de garde et de sécurité. Elles correspondent étroitement aux autres dispositions de la loi sur la sécurité privée et particulière, et contiennent divers renvois à ces dispositions. De ce point de vue, il est donc souhaitable de conserver ces dispositions dans la loi réglementant la sécurité privée et particulière.

Article 2.4.3.3

Recours à des entreprises de sécurité maritime

Cette disposition permet de faire appel, à bord de navires battant pavillon belge, à une sécurisation privée contre la piraterie s'il est satisfait aux conditions suivantes.

Le recours à une sécurisation privée n'est autorisé que dans certaines zones maritimes défi nies par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cela permet de défi nir avec souplesse des zones déterminées compte tenu du risque actuel de piraterie. Le Conseil des ministres peut prendre en considération des analyses de risque et des développements et initiatives internationaux actuels.

En vue de la sécurisation privée contre la piraterie maritime, l'armateur ne peut faire appel qu'à une entreprise de sécurité maritime autorisée conformément à la loi du du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. Le recours à une entreprise de sécurité maritime nécessite par ailleurs que le contrat conclu entre cette entreprise et le propriétaire ou exploitant du navire ait été notifi é à l'autorité publique et que l'entreprise de sécurité maritime ait reçu l'autorisation générale requise.

La sécurisation privée contre la piraterie maritime n'est autorisée que si l'exploitant et le capitaine du navire utilisent en même temps les BMP. Les BMP ont été développées en vue de prévenir la piraterie par des mesures pouvant être prises par l'exploitant ou par le capitaine. La sécurisation maritime privée n'est pas une alternative à cette action préventive des BMP, mais constitue seulement une protection complémentaire. L'application des BMP contribue également à ce que la nécessité pour les agents de sécurité maritime privés de recourir aux violences armées à bord du navire se produira moins souvent.

Artikel 2.4.3.4

Meldingsplichten

Deze bepaling heeft vooreerst tot doel om de overheid en in eerste instantie de vlaggenstaat administratie voorafgaandelijk op de hoogte te brengen van elke private maritieme veiligheidsopdracht. Dit laat haar toe om toe te zien op de toepassing van de voorliggende maatregelen, om vreemde Staten die een belang of rechtsmacht zouden hebben gepast te informeren over de private bewakingsopdracht en om ingeval van incidenten onmiddellijk te beschikken over relevante basisgegevens.

Vervolgens is het de bedoeling om de overheid en de regering onmiddellijk op de hoogte te brengen van bepaalde incidenten bij maritieme veiligheid tegen piraterij. Sommige van die incidenten kunnen onder de rechtsmacht van een vreemde Staat vallen of een impact hebben op de diplomatieke relaties met een vreemde Staat, zoals bijvoorbeeld de kuststaat of de Staat van de nationaliteit van een persoon tegen wie opgetreden is, enzovoort. Deze bepaling moet toelaten dat de Algemene Directie Crisiscentrum iia de gepaste weg geïnformeerd wordt zodat de regering op passende wijze kan reageren indien er zich incidenten voordoen.

Artikel 2.4.3.5

Schriftelijke overeenkomst

Deze bepaling somt een aantal elementen op die in een schriftelijke overeenkomst omtrent de private maritieme veiligheidsopdracht moeten worden opgenomen. Dit betekent niet dat deze zaken contractueel geregeld kunnen worden. Het gaat integendeel over wettelijke verplichtingen waarvan de opname in de overeenkomst ertoe bijdraagt dat de partijen uitdrukkelijk van belangrijke wettelijke verplichtingen op de hoogte gebracht worden. Punt 7° van deze bepaling houdt er rekening mee dat sommige aspecten van de activiteit van maritieme veiligheid aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren ook onder de rechtsmacht van een vreemde kuststaat kunnen vallen. De maritieme veiligheidsonderneming dient ervoor te zorgen dat haar operationeel leidinggevende aan boord van het schip voldoende op de hoogte is van de toepasselijke vreemde wetgeving bij het nemen van maatregelen (de operationeel leidinggevende adviseert de kapitein van het schip hierover). De maritieme veiligheidsonderneming is

Article 2.4.3.4

Obligations de notification

Cette disposition vise à informer préalablement les autorités et en premier lieu l'administration de l'État du pavillon de toute mission de sécurité maritime. Cela rmet à celles-ci de contrôler l'application des mesures en question, en vue d'informer correctement les États étrangers qui auraient un intérêt ou une juridiction, de la mission de sécurité maritime, en cas d'incidents, de disposer immédiatement des données de base pertinentes.

Ensuite il est le but d'informer immédiatement les autorités et le gouvernement de certains incidents survenus dans le cadre de la sécurité maritime contre la piraterie. Certains de ces incidents peuvent tomber sous la juridiction d'un État étranger ou peuvent avoir un impact sur les relations diplomatiques avec un État étranger, comme par exemple l'État côtier ou l'État de la nationalité d'une personne ayant fait l'objet d'une intervention, etcetera. Cette disposition doit permettre que la Direction Générale de Crise Centre de crise soit informé par la voie appropriée de sorte que le gouvernement puisse dûment réagir lorsque des incidents se produisent.

Article 2.4.3.5

Contrat écrit

Cette disposition énumère une série d'éléments devant être repris dans tout contrat écrit relatif à la mission de sécurité maritime. Cela ne signifi e pas que ces éléments puissent être réglés par voie contractuelle. Il s'agit au contraire d'obligations légales dont la mention dans le contrat contribue à ce que les parties soient informées explicitement des obligations légales majeures. Le point 7° de cette disposition tient compte de ce que certains aspects de l'activité de sécurité maritime à bord de navires qui battent pavillon belge peuvent également tomber sous la juridiction d'un État côtier étranger (par exemple le stockage et le transport d'armes sur le territoire de celui-ci et l'utilisation d'armes à feu à bord du navire dans les eaux territoriales d'un État côtier ou contre des personnes de nationalité étrangère). L'entreprise de sécurité maritime doit veiller à ce que son dirigeant opérationnel à bord du navire soit suffisamment informé de la législation étrangère en vigueur lorsque des mesures sont prises (le dirigeant

ook verantwoordelijk voor het naleven van de vreemde wapenwetgeving.

De gegevens betreffende het aan boord ingezette personeel, bedoeld in punt 9°, worden aan de door de Koning aangewezen diensten overgezonden ten laatste twee dagen voor de aanvang van de reis. In geval van met redenen omklede onmogelijkheid om voornoemde gegevens binnen de gestelde termijn over te zenden, worden de gegevens voor de aanvang van de reis overgezonden. Het is de Cel Maritieme Beveiliging (CMB) van het DG Scheepvaart zal worden aangeduid als de hiertoe bevoegde dienst. De CMB heeft een permanentiedienst en garandeert bijgevolg een continue dienstverlening aan de reders.

Artikel 2.4.3.6

Bevoegdheid van de gezagvoerder

Deze bepaling verduidelijkt de respectieve bevoegdheden van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsploeg aan boord van het schip en de kapitein van het schip. Hoewel het bevel over de maritieme veiligheidsagenten voor de uitoefening van de maritieme veiligheidsactiviteit door de operationele leidinggevende uitgeoefend wordt, behoudt de kapitein van het schip de eindverantwoordelijkheid voor de orde aan boord van het schip, de veiligheid van de opvarenden, het schip en de lading en de goede afloop van de reis. De kapitein moet inzake de maritieme veiligheidsactiviteit wel eerst het advies van de operationele leidinggevende vragen zodat hij op basis van de gedegen zienswijze van een expert beslissingen kan nemen. Tevens moet hij ook de vastgestelde methodes en procedures voor het gradueel aanwenden van geweld respecteren, overeenkomstig de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Artikel 2.4.3.7

Statuut van de agenten

Deze bepaling verduidelijkt het statuut van de private maritieme veiligheidsagenten in het licht van de voor de scheepvaart specifieke reglementering in verscheiden domeinen zoals arbeids- en sociale zekerheidsreglementering, de opleidingsvereisten en veiligheidsvoorschriften voor schepen. Zij maken geen deel uit van de bemanning maar worden beschouwd als personen die diensten uitoefenen aan boord van het schip die geen betrekking hebben op het varen en het onderhoud van

opérationnel conseille le capitaine du navire à cet égard). L'entreprise de sécurité maritime est également responsable du respect de la législation étrangère sur les armes.

Les données relatives au personnel déployé à bord, visées au point 9°, sont transmises aux services désignés par le Roi au plus tard deux jours avant le début du voyage. En cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées dans les délais impartis, les données sont transmises avant le début du voyage. Le Service de Sécurité maritime (SSM) de la DG Navigation sera désigné comme autorité compétente. Le SSM dispose d'un service de permanence et garantit donc un service continu aux armateurs.

Article 2.4.3.6

Compétence du commandant

Cette disposition précise les compétences respectives du dirigeant opérationnel de l'équipe de sécurité maritime à bord du navire et du capitaine du navire. Bien que le commandement des agents de sécurité dans le cadre de l'exercice de l'activité de sécurité maritime soit exercé par le dirigeant opérationnel, le capitaine du navire garde la responsabilité finale quant au maintien de l'ordre à bord du navire, la sécurité des personnes, du navire et de la cargaison et de la bonne fin de l'expédition. S'agissant de l'activité de sécurité maritime, le capitaine doit cependant d'abord demander l'avis du dirigeant opérationnel de sorte à pouvoir prendre des décisions sur la base du point de vue judicieux d'un expert. Il doit par ailleurs respecter les méthodes et procédures en vigueur en ce qui concerne le recours graduel à la violence, conformément à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

Article 2.4.3.7

Statut des agents

Cette disposition précise le statut des agents de sécurité maritime à la lumière de la réglementation spécifi que relative à la navigation maritime dans divers domaines, tels que la réglementation du travail et de la sécurité sociale, les exigences de formation et les prescrits de sécurité pour les navires. Ces agents ne font pas partie de l'équipage, mais ils sont considérés comme des personnes effectuant des services à bord du navire qui ne concernent pas la navigation et l'entretien

het schip of diensten aan opvarenden van het schip. Zij kunnen ook niet beschouwd worden als passagiers vermits zij geen vervoersovereenkomst hebben.

Artikel 2.4.3.8

Afwijking van het aantal aan boord toegelaten personen

Elk schip dat de Belgische vlag voert beschikt op grond van de toepasselijke veiligheidsreglementering over een certificaat van deugdelijkheid dat aantoont dat het schip zeewaardig en veilig is. Het certificaat vermeldt het maximum aantal personen dat op het schip is toegelaten, rekening houdend met diverse factoren zoals de beschikbare accommodatie en de aanwezige veiligheidsmiddelen. De aanwezigheid van private maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip kan vereisen dat daarvan afwijkingen worden verleend.

Artikel 2.4.3.9

Verslaggeving

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 4

Verstekelingen

Dit hoofdstuk bevat de geactualiseerde bepalingen van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij over verstekelingen welke niet het karakter hebben van een verbodsbepaling. De verbodsbepalingen staan in titel 6. De hier uit het Tucht- en Strafwetboek overgenomen bepalingen zijn geactualiseerd zoals hierboven aangegeven.

De formulering van artikel 2.4.4.1 (artikel 44, § 4, van het Tucht- en Strafwetboek) werd aangepast aan Norm 4.5.1 van de vigerende versie van de Bijlage bij het Verdrag van Londen van 9 april 1965 inzake het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee (FAL-Verdrag) (artikel II.3.53). Deze wijziging sluit bovendien aan bij de Bijlage bij de IMO-Resolutie MSC.312(88) van 2 december 2010 (de “Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases”).

Het behandelen van verstekelingen aan boord van schepen moet te allen tijde in overeenstemming zijn

du navire ou des services offerts aux personnes à bord du navire.Ils ne peuvent pas non plus être considérés comme des passagers étant donné qu’ils n’ont pas de contrat de transport.

Article 2.4.3.8

Dérogation au nombre de personnes admises à bord

Tout navire battant pavillon belge dispose, en vertu de la réglementation de sécurité en vigueur, d’un certifi cat de navigabilité attestant de la navigabilité et de la sécurité du navire. Le certifi cat mentionne le nombre maximum de personnes admises à bord du navire, compte tenu de divers facteurs, tels que l’accommodation disponible et la présence de dispositifs de sécurité. La présence ’agents de sécurité maritime à bord du navire peut nécessiter l’octroi de dérogations à cet égard.

Article 2.4.3.9

Reportage

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

CHAPITRE 4

Passagers clandestins

Ce chapitre comprend les dispositions actualisées du Code disciplinaire et pénal pour la Marine marchande et la Pêche maritime relatives aux passagers clandestins, qui n’ont pas le caractère d’une interdiction. Les interdictions se trouvent au titre 6. Les dispositions reprises ici du Code disciplinaire et pénal ont été actualisées comme indiqué ci-dessus.

La formulation de l’article 2.4.4.1 (article 44, § 4, du Code disciplinaire et pénal) a été adaptée à la Norme 4.5.1 de la version en vigueur de l’Annexe à la Convention de Londres du 9 avril 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) (article II.3.53). Cette modification correspond en outre à l’Annexe à la Résolution de l’OMI MSC.312(88) du 2 décembre 2010 (les “Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases”).

Le traitement des passagers clandestins à bord des navires doit en tout cas être en concordance avec les

met het internationale recht rekening houdend met de specifieke omstandigheden aan boord van een schip, in het bijzonder de veiligheid en de beveiliging.

Verstekelingen aan boord van schepen op weg naar een Belgische haven of aan boord van Belgische schepen moeten gemeld worden aan het Maritiem Informatiekruispunt (MIK). Het MIK zorgt voor de verdere verspreiding tussen de bevoegde Belgische overheden zoals de Scheepvaartpolitie en de Dienst Vreemdelingenzaken.

Elke informatie betreffende de verstekeling waarover de gezagvoerder reeds beschikt moet worden overgemaakt zodat de Scheepvaartpolitie onmiddellijk actie kan ondernemen zodra het schip in een Belgische haven toekomt. Deze informatie omvat de documenten die het mogelijk maken om de identiteit van de verstekelingen en zijn eventuele verwijdering te garanderen (paspoort, visa, verblijfsvergunning, identiteitskaart, enzovoort.). Welke informatie en de wijze waarop deze moet worden overgemaakt wordt bepaald in een in Ministerraad overlegd besluit. Zo kan er rekening gehouden worden met de toekomstige wijzigingen van het FAL-verdrag en richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG.

Zoals bepaald in artikel 3.1.4 van bijlage VI van de Schengen grenscode blijft de gezagvoerder verantwoordelijk voor de verstekeling aangekomen via een schip. De reder of scheepseigenaar blijft echter altijd verantwoordelijk voor de betaling van de kosten, ook wanneer de verstekeling van boord wordt gehaald voor bijvoorbeeld een medisch noodgeval. Het van boord halen van een verstekeling voor medische behandeling of gedurende de behandeling van een verzoek tot internationale bescherming impliceert niet dat de verstekeling juridisch wordt aanvaard op het Belgisch grondgebied. Indien deze procedures zijn afgerond en de verstekeling aldus geen verblijfstitel heeft bekomen, zal de verstekeling terug aan boord geplaatst worden onder de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

Indien een verstekeling de noodzakelijke reisdocumenten heeft, kan de Scheepvaartpolitie de toelating geven om de verstekeling te ontschepen met het oog op zijn verwijdering overeenkomstig de standaarden 4.9.2 en 4.9.3 van het FAL-verdrag Indien onomstotelijk vast staat dat deze documenten snel zullen worden afgeleverd, kan deze toelating ook worden gegeven. Ook in deze gevallen blijft de reder of scheepseigenaar verantwoordelijk voor de kosten zoals geregeld in artikel 2.4.4.4.

règles internationales et tenir compte des circonstances spéciales à bord des navires, en particulier la sécurité et la sûreté.

Les passagers clandestins à bord des navires en route vers un port belge ou à bord des navires belges doivent être signalés au Carrefour maritime d'Information (MIK). Le MIK est responsable de la diffusion des informations entre les autorités belges compétentes, comme la Police de la Navigation et l'Office des étrangères.

Toutes les informations concernant le passager clandestin dont le commandant disposent, doivent être transmis de manière à ce que la Police de la Navigation puisse prendre des actions dès que le navire entre dans le port belge. Ces renseignements comprennent les documents permettant d'établir l'identité du passager clandestin et de garantir son éventuel éloignement (passeport, visa, titre de séjour, carte d'identité, etcetera.). La nature des information et les modalités relatives à leur transmission sont déterminées dans un arrêté délibéré en Conseil des ministres. De cette façon, on peut prendre en compte les modifications futurs de la Convention FAL et de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE.

Comme disposé dans l'article 3.1.4. de l'annexe VI du code frontières Schengen le commandant reste responsable de l'arrivée du passager clandestin via un navire. L'armateur ou le propriétaire de navire reste en tout cas responsable pour le paiement des frais, même si le passager clandestin est embarqué pour d'une urgence médicale par exemple. L'embarquement d'un passager clandestin pour un traitement médical ou pendant le traitement d'un accès à la protection internationale, n'implique pas que le passager clandestin sera admis légalement sur le territoire belge. Au moment où ces procédures sont terminées et le passager clandestin n'a pas obtenu une titre de séjour, le passager clandestin est rembarqué et mis sous la responsabilité du commandant

Si un passager clandestin dispose des documents de voyage nécessaire, la Police de la Navigation peut donner une autorisation d'embarquement en vue de son éloignement conformément aux standards 4.9.2 et 4.9.3 de la Convention FAL. S'il ne fait aucun doute que ces documents seront délivrés dans un bref délai, l'autorisation pourrait également être donnée. Dans ce cas, l'armateur ou le propriétaire de navire reste également responsable pour le paiement des frais visé à l'article 2.4.4.4.

Een verstekeling die zonder toelating van Scheepvaartpolitie het schip heeft verlaten, kan opnieuw worden ingescheept. De gezagvoerder wordt dan expliciet gewezen op de verplichting om alle nodige maatregelen te nemen om te vermijden dat de verstekeling het schip kan verlaten zonder deze voorafgaandelijke toelating.

Overeenkomstig artikel 37 van de Grondwet en artikel 1.1.1.2 is de Koning bevoegd om de overheden aan te duiden belast met de uitvoering van dit hoofdstuk.

Het woord "verwijdering" die in dit hoofdstuk wordt gebruikt moet in de brede zin worden geïnterpreteerd. Het omvat het effectieve vertrek van de verstekeling naar het land waar hij ingescheept heeft op het schip, of naar het land waar hij toegelaten wordt en dat hem heeft toegelaten om te ontschepen, ongeacht de plaats waar de verstekeling zich bevindt (aan de grens, op het grondgebied, op het schip, in een gesloten centrum,enzovoort).

HOOFDSTUK 5

Scheepvaartvergrijpen

In dit hoofdstuk werd het merendeel van de bepalingen verwerkt van de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij".

Het is ten volle verantwoord om een bijzonder tucht- en strafrecht voor zeevarenden te behouden. De arbeidssituatie van zeelieden verschilt immers sterk van deze van werknemers in andere sectoren. Zeelieden zijn dikwijls maanden van huis en leven gedurende die periode op een kleine oppervlakte in een beperkt, louter professioneel en veelal internationaal gezelschap. Ook passagiers aan boord van zeeschepen bevinden zich vaak voor lange tijd afgezonderd op zee. Wanneer één of meer bemanningsleden of passagiers aan boord moeilijkheden veroorzaken, kunnen zij niet zomaar worden verwijderd. Indien tijdens een reis een misdrijf wordt gepleegd, kan in de meeste gevallen geen politiehulp of medische of psychologische bijstand worden ingeroepen. Wanneer een bemanningslid zich aan boord niet naar behoren van zijn taken kwijt of een passagier de orde verstoort, brengt hij daardoor niet zelden het schip, zijn mede-opvarenden, de lading, andere verkeersdeelnemers en/of het leefmilieu in gevaar. Om al deze redenen, en ten overvloede in het licht van buitenlandse wetgevingen, is het noodzakelijk dat aan boord van een zeeschip een bijzondere discipline wordt gehandhaafd, en dat de kapitein over de bemanningsleden en de passagiers gezag kan uitoefenen

Un passager clandestin qui n'a pas l'autorisation de la Police de la Navigation de quitter le navire, peut être rembarqué. Il est explicitement rappelé au commandant qu'il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter que le passager clandestin puisse quitter le navire sans l'autorisation préalable.

Conformément à l'article 37 de la Constitution et l'article 1er.1.1.2, le Roi est compétent pour désigner les autorités qui sont chargés de l'exécution de ce chapitre.

Il y a lieu de souligner que le mot "éloignement" qui est utilisé dans le présent chapitre doit s'entendre dans un sens large. Il désigne le départ effectif du passager clandestin vers le pays où il a embarqué sur le navire ou le pays où il sera admis, et ce qu'il ait été autorisé à débarquer du navire ou pas et quel que soit l'endroit où le passager clandestin se trouve (aux frontières, sur le territoire, sur le navire, dans un centre fermé, etcetera).

CHAPITRE 5

Infractions de navigation

Ont été traitées dans ce titre la majorité des dispositions de la loi du 5 juin 1928 "portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime".

Il est totalement justifié de maintenir un droit disciplinaire et pénal spécial pour les gens de mer. La situation de travail des marins varie en effet fortement de celle des travailleurs des autres secteurs. Pendant cette période, les marins sont souvent isolés des mois durant sur une petite surface en compagnie restreinte, purement professionnelle et généralement internationale. Les passagers à bord de navires de mer se trouvent aussi souvent isolés en mer pour une longue durée. Si un ou plusieurs membres d'équipage ou passagers à bord causent des difficultés, il ne suffit pas de les démettre. Si une infraction est commise pendant un voyage, dans la plupart des cas, on ne peut pas faire appel à la police ou à une assistance médicale ou psychologique. Si un membre d'équipage ne remplit pas ses tâches correctement à bord ou si un passage trouble l'ordre, il n'est pas rare qu'il mette, ce faisant, en péril le navire, les personnes embarquées avec lui, la cargaison, d'autres usagers du trafic et/ou l'environnement. Pour toutes ces raisons et, faut-il le rappeler, à la lumière des législations étrangères, il est nécessaire que l'on pratique à bord d'un navire de mer une discipline particulière, et que le capitaine puisse exercer autorité sur les membres d'équipage et les passagers, et puisse appliquer l'ordre

en aan boord de orde kan handhaven. Daarenboven bestaan er een aantal specifieke scheepvaartmisdrijven die niet door het gemeen strafrecht worden beteugeld, zoals zeeroverij, muiterij, het opzettelijk doen zinken of stranden van een schip, het weigeren hulp te verlenen aan personen die in zee worden aangetroffen en het verlaten van de uitkijk zonder afgelost te zijn.

Waar de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij" louter van toepassing was op Belgische koopvaardijschepen en vissersvaartuigen, werd het toepassingsgebied van de bepalingen van deze corresponderende titel van het Belgisch Scheepvaartwetboek uitgebreid tot alle Belgische zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden. Er is immers geen valabele reden voorhanden om de toepassing van deze regelen te beperken tot zeeschepen die worden geëxploiteerd met winstoogmerk. Er kan van uit worden gegaan dat de nood aan bijzondere discipline even sterk is aan boord van de andere vermelde zeeschepen.

Het toepassingsgebied wordt niet uitgebreid tot de binnenschepen. In de binnenvaart is men alleen al door de locatie van de vaarwateren minder ver verwijderd van het gewone politionele gezag, is men in principe steeds onderworpen aan lokale politie- en scheepvaartreglementen die door de bevoegde overheden kunnen worden gehandhaafd , en zijn de gevaren bij een incident daarenboven relatief gezien minder groot.

Ofschoon, zoals hierboven uiteengezet, een bijzonder maritiem tuchtrecht dient te worden gehandhaafd, moet worden vastgesteld dat de desbetreffende regeling van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij feitelijk voorbijgestreefd is, door de rechtsleer bekritiseerd werd, in de realiteit nauwelijks of niet meer wordt toegepast en deels door arbeidsrechtelijke mechanismen vervangen is.

Het archaïsche karakter van de huidige regeling blijkt dadelijk uit de aard van de tuchtstraffen: (1) voor scheepsgezellen: "inhouding van een dag tot tien dagen loon, of van tien frank tot honderd frank, wanneer de bemanning op aandeel in de winst in dienst is genomen", (2) voor officieren: "inhouding van een dag tot vijftien dagen wedde", (3) voor hutpassagiers: "kamerarrest van ten hoogste vier dagen" en (4) voor tussendekpassagiers: "verbod, voor ten hoogste vier dagen, om meer dan twee uren per dag op het dek te komen" (artikel 6 van het Tucht- en Strafwetboek). Het recht om uitspraak te doen over vergrijpen tegen de tucht en om tuchtstraffen uit te spreken is thans, zonder mogelijkheid van beroep, toegekend aan de scheepvaartcontroleurs in de havens van het Rijk, aan

à bord. En outre, il existe un certain nombre d'infractions spécifiques à la navigation qui ne sont pas réprimées par le droit pénal commun, comme la piraterie, la mutinerie, le fait de faire couler ou échouer un navire intentionnellement, le refus d'accorder de l'aide à des personnes touchées en mer, et le fait de quitter la vigie sans avoir passé la main.

Alors que la loi du 5 juin 1928 "portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime" s'appliquait purement aux navires de la marine marchande belge et aux navires de pêche, le champ d'application des dispositions de ce titre correspondant du Code belge de la Navigation a été étendu à tous les navires de mer belges qui sont mis en œuvre ou destinés à des fins professionnelles. Il n'existe en effet aucune raison valable de limiter l'application de ces règles aux navires de mer exploités dans un but lucratif. On peut en déduire que le besoin d'une discipline particulière est tout aussi fort à bord des autres navires de mer mentionnés.

Le champ d'application n'est pas étendu aux bateaux de navigation intérieure. Dans la navigation intérieure, du simple fait de la situation moins éloignée des eaux navigables par rapport à l'autorité policière traditionnelle, on reste en principe soumis aux règlements de police et de navigation pouvant être pratiqués par les autorités compétentes, les risques dans le cadre d'un incident étant en outre relativement plus faibles.

Bien qu'il faille pratiquer, comme avancé ci-dessus, un droit disciplinaire maritime particulier, force est de constater que les règles correspondantes du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime sont en fait obsolètes, ont été critiquées par la doctrine, et sont à peine ou ne sont plus appliquées en réalité, et ont en partie été remplacées par des mécanismes de droit du travail.

Le caractère archaïque du régime actuel ressort immédiatement de la nature des sanctions disciplinaires: (1) pour les marins: "[l]a retenue de un à dix jours de salaire, ou de dix à cent francs si l'équipage est engagé à la part", (2) pour les officiers: "[l]a retenue de un à quinze jours de traitement", (3) pour les passagers de cabine: "la consigne en chambre pendant quatre jours au plus" et (4) pour les passagers d'entrepont: "l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus" (article 6 du Code disciplinaire et pénal). Le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est actuellement attribué, sans possibilité de recours, aux contrôleurs de la navigation des ports du Royaume, aux consuls belges résidant dans les ports étrangers et au capitaine

de Belgische consuls in vreemde havens gevestigd en aan de kapitein van het schip (artikel 71). Wanneer het schip in een Belgische haven ligt, wordt uitspraak gedaan door de scheepvaartcontroleurs, op klacht van de kapitein. Wanneer het schip in een vreemde haven ligt, wordt uitspraak gedaan door de consul, eveneens op klacht van de kapitein. Op zee, alsook in havens waar geen van de voornoemde autoriteiten aanwezig is, worden de tuchtstraffen opgelegd door de kapitein, die daarvan verslag doet aan de scheepvaartcontroleurs van de haven van aankomst in België of, indien de eerste tussenhaven een vreemde haven is, aan de consul. De scheepvaartcontroleurs spreken de straffen uit wegens alle gedurende de reis gepleegde vergrijpen tegen de tucht waarover de consuls geen uitspraak gedaan hebben (artikel 72).

Alles in acht genomen blijkt het wenselijk de tuchtrechtelijke bestraffing van de bemanningsleden en passagiers op te dragen aan de reeds bestaande Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, en diens bevoegdheid met andere woorden uit te breiden tot de tuchtrechtelijke bestraffing van de lagere bemanningsleden of andere opvarenden. In deze titel wordt volstaan met een opsomming van de scheepvaarttuchtvergrijpen.

Voorts is het wenselijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek de bevoegdheid van de kapitein tot ordehandhaving aan boord te accentueren. De weglating uit het nieuwe wetboek van de tuchtrechtelijke rechtsmacht van de kapitein mag immers niet worden verstaan als een verzwakking van de bevoegdheid van de kapitein om de goede orde en de veiligheid te handhaven. Dat blijkt overigens even relevant ten aanzien van passagiers, inbegrepen passagiers die, zoals het in de praktijk regelmatig voorkomt, inschepen op vrachtschepen. Aan de relevante bepaling, welke is overgebracht naar boek 4 betreffende de handhaving (artikel 4.2.3.1) wordt met name toegevoegd dat de kapitein, met het oog op de erin vermelde doeleinden, mag overgaan tot vrijheidsberoving. Dat de kapitein die bevoegdheid bezit, bevestigt alleen maar bestaand recht en wordt ook in het buitenland aangenomen. Uiteraard dient de kapitein slechts tot dergelijke maatregel over te gaan indien geen andere dwangmiddelen geschikt zijn, en moet de duur van de vrijheidsberoving evenredig zijn met de noden van het geval, zoals de kapitein die beoordeelt.

Artikel 43 van de wet van 5 juni 1928 vormde de tenuitvoerlegging in het interne recht van het inmiddels achterhaalde IAO-verdrag nr. 9 van 10 juli 1920 betreffende de plaatsing van zeelieden. Inmiddels wordt het plaatsen van zeelieden met winstoogmerk niet langer verboden, en bestaan er normen om de particuliere wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden te

du navire (article 71). Quand le navire est dans un port belge, le droit de discipline appartient au contrôleur de la navigation, et c'est à lui que le capitaine doit adresser sa plainte. Quand le navire est dans un port étranger, le droit de discipline appartient au consul à qui la plainte doit également être adressée par le capitaine. En mer, et même dans un port, en l'absence des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine du navire applique les peines de discipline, sauf à en rendre compte aux contrôleurs de navigation du port d'arrivée en Belgique ou au consul si le premier port de relâche est un port étranger. Les contrôleurs de la navigation prononcent les peines pour toutes les fautes de discipline commises au cours du voyage et sur lesquelles les consuls n'ont pas statué (article 72).

Tout bien considéré, il s'avère souhaitable de transférer la sanction disciplinaire des membres d'équipage et passagers au Conseil d'enquête maritime déjà existant et, autrement dit, d'en étendre la compétence à la sanction disciplinaire des membres d'équipage plus bas dans la hiérarchie ou autres personnes embarquées.

De plus, il est souhaitable dans le Code belge de la Navigation d'accentuer la compétence d'application de l'ordre à bord du capitaine. L'ellipse dans le nouveau code de la forme de procéder en matière de discipline par le capitaine ne peut en effet pas être considérée comme un affaiblissement de la compétence du capitaine pour appliquer le bon ordre et la sécurité. Ceci ressort d'ailleurs aussi pertinemment vis-à-vis des passagers, y compris des passagers qui, comme c'est le cas régulièrement dans la pratique, embarquent sur des navires de charge. À la disposition pertinente, qui a été transférée vers le livre 4 relatif à la mise en application (article 4.2.3.1), on ajoute notamment que le capitaine, aux fins qui y sont mentionnées, peut procéder à la privation de liberté. Le fait que le capitaine possède la compétence ne fait que conforter le droit existant et est également adopté à l'étranger. Naturellement, le capitaine doit seulement procéder à une telle mesure si aucun autre moyen de contrainte n'est adapté, et la durée de la privation de liberté doit être proportionnelle aux besoins du cas, selon l'appréciation du capitaine.

L'article 43 de la loi du 5 juin 1928 a constitué l'exécution dans le droit interne de la convention n° 9 concernant le placement des marins, adoptée le 10 juillet 1920 par l'OIT, devenue obsolète. Entre-temps, le placement des marins à but lucratif n'est plus interdit, et il existe des normes pour réguler les services d'embauche et de placement particuliers pour les gens de mer.

reguleren. Het verbod en de strafbaarstelling van deze activiteiten dient dan ook niet te worden behouden.

Artikel 2.4.5.1

Begrippen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.4.5.2

Internationale en materiële toepassing

Artikel 2.4.5.2 omschrijft het toepassingsgebied van deze titel. De toepasselijkheid ervan is afhankelijk van de nationaliteit van het schip, en niet van de nationaliteit van het bemanningslid of de passagier, noch van de nationaliteit van de reder of exploitant. De bepalingen van artikel 3 van de wet van 5 juni 1928 werden in licht gewijzigde vorm overgenomen, onder meer in het licht van het feit dat de formaliteiten van de aanmonstering en de monsterrol werden afgeschaft. Dit feit heeft trouwens in tal van uit de wet van 5 juni 1928 overgenomen bepalingen aanleiding gegeven tot wijzigingen. In paragraaf 4 wordt bepaald dat indien het schip om gelijk welke reden zou vergaan, deze titel van toepassing blijft op de bemanningsleden tot op het ogenblik van hun terugkeer in België of in het land van inscheping. Dit is nodig omdat de kapitein ook na het vergaan van het schip de nodige bevelen moet kunnen geven met betrekking tot bijvoorbeeld de reddingsoperaties of de repatriëring van de bemanning.

Wat de definities van de diverse categorieën aan deze regeling onderworpen opvarenden betreft, wordt verwezen naar de algemene bepalingen vooraan het boek 2 (inzonderheid artikel 2.1.1.3). Het begrip kapitein is, in overeenstemming met het begrippenkader van het ontwerp van Scheepvaartwetboek van Belgisch Scheepvaartwetboek en mede gelet op de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze titel in vergelijking met de wet van 5 juni 1928, vervangen door het algemene begrip gezagvoerder. De verouderde definitie van officieren uit de wet van 5 juni 1928 is weggelaten. Aan het nieuwe artikel 2.1.1.3 is een definitie van de verstekeling is toegevoegd. De definities van “in het buitenland”, “vreemde havens”, het “Rijk” en “wateren of havens van het Rijk” werden weggelaten omdat zij slechts de normale betekenis van deze begrippen bevestigden. Vermeldingen van het “Rijk” zijn doorheen de wettekst vervangen door verwijzingen naar België.

Van de bijzondere strafbepalingen uit de wet van 5 juni 1928 werden in dit hoofdstuk alleen de

L’interdiction et la répression de ces activités ne doivent par conséquent pas être maintenues.

Article 2.4.5.1

Notions

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 2.4.5.2

Application internationale et matérielle

L’article 2.4.5.2 décrit le champ d’application de ce titre. Son applicabilité dépend de la nationalité du navire, et non de la nationalité du membre d’équipage ou du passager, ni de la nationalité de l’armateur ou de l’exploitant. Les dispositions de l’article 3 de la loi du 5 juin 1928 ont été reprises sous une forme légèrement modifiée, notamment à la lumière du fait que les formalités de l’engagement et du rôle d’équipage ont été abrogées. Ce fait a d’ailleurs donné lieu à des modifications dans quantité de dispositions reprises de la loi du 5 juin 1928. Au paragraphe 4, il est stipulé que si le navire devait périr pour quelque raison que ce soit, ce titre continue à s’appliquer aux membres d’équipage jusqu’au moment de leur retour en Belgique ou dans le pays d’embarquement. Cela est nécessaire parce que le capitaine doit pouvoir donner les commandements nécessaires même après la perte du navire concernant par ex. les opérations de sauvetage ou le rapatriement de l’équipage.

En ce qui concerne les définitions des diverses catégories de ces personnes embarquées soumises aux règles, il est renvoyé aux dispositions générales en début du livre 2 (cf. article 2.1.1.3). La notion de capitaine a été remplacée par la notion générale de commandant, conformément au cadre de notions du Code belge de la Navigation et vu notamment l’extension du champ d’application de ce titre en comparaison avec la loi du 5 juin 1928. La définition obsolète d’officiers de la loi du 5 juin 1928 a été omise. Une définition du passager clandestin a été ajoutée au nouvel article 2.1.1.3. Les définitions des notions “à l’étranger”, “ports étrangers”, “Royaume” et “eaux ou ports du Royaume” ont été omises parce qu’elles ne faisaient que conforter le sens traditionnel de ces notions. Des mentions du “Royaume” ont été remplacées au fil du texte de loi par des renvois à la Belgique.

Des dispositions pénales particulières de la loi du 5 juin 1928, seules les dispositions d’interdiction,

– voorheen impliciet in de strafbepalingen vervatte – verbodsbepalingen overgenomen. De voorgeschreven sancties werden, in overeenstemming met de structuur van het ontwerp van Scheepvaartwetboek van Belgisch Scheepvaartwetboek, verwerkt in het boek 4 betreffende de handhaving.

De opschriften van de artikels met verbodsbepalingen zijn een vereenvoudigde weergave van de inhoud van die artikels. De omschrijving van de betrokken misdrijven ligt uitsluitend neer in de bepaling zelf en wordt dus geenszins door de enigszins vereenvoudigde opschriften verengd.

Afdeling 2

Verbodsbepalingen

Artikel 2.4.5.3

Scheepvaarttuchtvergrijpen

Artikel 9 van de wet van 5 juni 1928, aangaande de scheepvaarttuchtvergrijpen, werd grotendeels overgenomen in het ontworpen artikel 2.4.5.3. De omschrijving van de diverse tuchtvergrijpen werd enigszins gemoderniseerd en gerationaliseerd. Aan omschrijving van de vergrijpen inzake alcohol werden, naar analogie met de Wegverkeerswet, ook verdovende middelen en geneesmiddelen toegevoegd. De al te ruime en daardoor rechtsonzekerheid veroorzakende omschrijving “elk feit dat aan nalatigheid of luiheid te wijten is, alsook elke lichte tekortkoming ter zake van de orde of de scheepsdienst” werd weggelaten.

Artikel 2.4.5.4

Dronkenschap met rustverstoring

De bepalingen die corresponderen met de artikelen 11 en 12 van de wet van 5 juni 1928 (artikelen 2.4.5.4 en 4.1.2.16) werden enigszins gemoderniseerd en waar zij voorheen enkel betrekking hadden op dronkenschap, werd ook een soortgelijke toestand ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen en geneesmiddelen toegevoegd.

Artikel 2.4.5.5

Maken van vuur

Het maken van vuur is een verzwarende omstandigheid en zal dan ook strenger bestraft worden dan

auparavant contenues de façon implicite dans les dispositions pénales, ont été reprises dans ce chapitre. Les sanctions prescrites ont été traitées, conformément à la structure du projet de Code belge de la Navigation, dans le Livre 4 relatif à la mise en application.

Les légendes des articles avec les dispositions d’interdiction sont une reproduction simplifiée du contenu de ces articles. La description des infractions concernées se trouve exclusivement dans la disposition même et n’est donc aucunement réduite par les légendes quelque peu simplifiées.

Section 2

Interdictions

Article 2.4.5.3

Fautes de discipline maritimes

L’article 9 de la loi du 5 juin 1928, sur les infractions maritimes a été en grande partie repris dans l’article 2.4.5.3 en projet. La description des différentes fautes disciplinaires a été quelque peu modernisée et rationalisée. Les stupéfiants et médicaments ont également été ajoutés à la description des transgressions en matière d’alcool, par analogie avec la loi sur la circulation routière. La description trop générale à l’origine d’une incertitude juridique “tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l’ordre ou au service du navire” a été omise.

Article 2.4.5.4

Ivresse avec désordre

Les dispositions qui correspondent aux articles 11 et 12 de la loi du 5 juin 1928 (articles 2.4.5.4 en 4.1.2.16) ont été quelque peu modernisées; alors qu’elles avaient uniquement trait à l’ébriété auparavant, on a aussi ajouté un état similaire à la suite de la consommation de stupéfiants et de médicaments.

Article 2.4.5.5

Maken van vuur

La fabrication d’un feu est une circonstance aggravante et sera dès lors sanctionnée plus sévèrement que

andere vernielingen of beschadigignen. Zie bijvoorbeeld artikel 2.4.5.40 en de toepasselijke sanctieniveaus.

Artikel 2.4.5.6

Vernieling van scheepsmaterieel en artikel 2.4.5.7. Beschadiging van scheepsmaterieel

Het in deze artikelen beschermde belang is het vermijden van kosten of andere hinder voor de scheepseigenaar en de reder. Het betreft de overname van de artikelen 15 en 16 van de wet van 5 juni 1926.

Artikel 2.4.5.8

Aan boord brengen van verboden voorwerpen en artikel 2.4.5.9. Smokkel

Het aan of van boord brengen van voorwerpen of stoffen die in beslag kunnen worden genomen en het aan boord bij zich hebben van dergelijke voorwerpen of stoffen worden verboden, en bestraft, indien dit voor het schip kosten met zich kan meebrengen. Daarbij dient niet enkel gedacht te worden aan verdovende of hallucinatie verwekkende stoffen maar ook aan verboden voorwerpen zoals ruw ivoor of beschermde exotische dieren en in sommige landen alcoholische dranken. De gezagvoerder moet deze stoffen of voorwerpen in beslag nemen om die in de eerste haven aan de bevoegde overheid te bezorgen. Onder de gelding van artikel 17 van de wet van 5 juni 1928 mocht hij die stoffen over boord gooien, maar bij een latere vervolging stelde zich dan een bewijsprobleem. Daarom wordt voorgesteld dat de gezagvoerder die zaken in verzekerde bewaring moet nemen.

In de bepalingen die corresponderen met de artikelen 17 en 18 van de wet van 5 juni 1928 (artikelen 2.4.5.8 en 2.4.5.9) worden de begrippen scheepseigenaar en reder gehanteerd overeenkomstig de algemene definities in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het in deze artikelen beschermde belang is het vermijden van kosten of andere hinder voor de scheepseigenaar en de reder.

Artikel 2.4.5.10

Diefstal

Dit artikel is een overname van artikel 19 van de wet van 5 juni 1928.

toutes autres destructions ou détériorations. Voir par exemple l'article 2.4.5.40 et les niveaux de sanctions applicables.

Article 2.4.5.6

Destruction de matériel du bord et article 2.4.5.7. Dégradation du matériel du bord

L'intérêt protégé dans ces articles consiste à éviter des frais ou un autre obstacle pour le propriétaire de navire et l'armateur. Il s'agit d'une reprise des articles 15 et 16 de la loi du 5 juin 1926.

Article 2.4.5.8

Embarquement d'objets interdits et article 2.4.5.9. Contrebande

Le fait d'amener à bord ou depuis bord des objets ou substances qui peuvent être saisis et le fait d'avoir sur soi de tels objets ou substances à bord sont interdits et réprimés, si ceci peut entraîner des coûts au navire. Dans ce contexte, il faut non seulement penser aux stupéfiants ou hallucinogènes, mais aussi aux objets interdits comme l'ivoire brut ou les animaux exotiques protégés et, dans certains pays, aux boissons alcoolisées. Le commandant doit saisir ces substances ou objets pour les remettre à l'autorité compétente dans les premiers ports. L'article 17 de la loi du 5 juin 1928 l'autorisait à jeter ces substances par-dessus bord, mais un problème de preuve se posait alors en cas de poursuites ultérieures. C'est pourquoi il est établi que le commandant doit détenir en lieu sûr ces affaires.

Dans les dispositions qui correspondent aux articles 17 et 18 de la loi du 5 juin 1928 (articles 2.4.5.8 et 2.4.5.9), les notions de propriétaire de navire et d'armateur sont employées conformément aux définitions générales dans le Code belge de la Navigation. L'intérêt protégé dans ces articles consiste à éviter des frais ou un autre obstacle pour le propriétaire de navire et l'armateur.

Article 2.4.5.10

Vol

Cet article reprend l'article 19 de la loi du 5 juin 1928.

Artikel 2.4.5.11

Onbruikbaar maken van levensmiddelen

Dit artikel is een overname van artikel 20 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.12

Postverlating

Dit artikel neemt artikel 22 van de wet van 5 juni 1928 over. Hoewel een schip over veel technische middelen beschikt die het navigeren kunnen ondersteunen, blijven het “aids to navigation”. De veiligheid van het schip, alle opvarenden en andere schepen in de buurt van het schip, is in de handen van de bemanning en in het bijzonder van deze die de wacht houden., zowel aan het roer als op uitkijk. Dit is een internationaal aanvaard principe. Het verlaten van de post en bijgevolg geen toezicht houden op het schip en de omgeving is een vergrijp dat verregaande gevolgen kan hebben en moet bijgevolg ook ter degen gesanctioneerd worden.

Het op post blijven is dermate belangrijk dat al wie een ander er toe aanzet om dit vergrijp te plegen, op welke manier dan ook, evenzeer kan gestraft worden volgens dit artikel. (Artikel 23 van de wet van 5 juni 1928).

Artikel 2.4.5.13

Scheepsverlating door de gezagvoerder

Artikel 24 van de wet van 5 juni 1928 werd geherformuleerd om de bepaling af te stemmen op de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007. Wat verboden wordt, en strafbaar gesteld, is niet zozeer het verbreken van de arbeidsovereenkomst – dat is een contractuele kwestie die wordt geregeld door voornoemde Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007 – maar wel het feit dat de gezagvoerder zijn schip reeds onrechtmatig zou verlaten terwijl zijn arbeidsovereenkomst nog loopt. De gezagvoerder mag het schip evenwel verlaten met de toelating van zijn reder.

Artikel 2.4.5.14

Ongehoorzaamheid

Artikel 27 van de wet van 5 juni 1928 was ten overvloede opgenomen Artikel 26 geldt voor alle

Article 2.4.5.11

Mise hors d’usage des vivres

Cet article reprend l’article 20 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.12

Abandon de poste

Cet article reprend l’article 22 de la loi du 5 juin 1928. Bien qu’un navire dispose de nombreux dispositifs techniques pouvant aider à la navigation, il existe également un système d’aide à la navigation. La sécurité du navire, de toutes les personnes embarquées ainsi que de tous les autres navires à proximité du navire, est entre les mains de l’équipage et en particulier des membres en charge de la surveillance, tant au gouvernail qu’à la vigie. Il s’agit d’un principe mondialement accepté. Le fait d’abandonner son poste et, par conséquent, de ne pas surveiller le navire ni les alentours est un délit qui peut entrainer des conséquences importantes et qui doit dès lors être sanctionné adéquatement.

Le fait de rester au poste est tellement important que toute personne qui incite à commettre ce délit peut également être sanctionnée de quelque manière que ce soit conformément à cet article. (Article 23 de la loi du 5 juin 1928).

Article 2.4.5.13

Abandonnement du navire par le commandant

L’article 24 de la loi du 5 juin 1928 a été reformulé pour faire correspondre la disposition à la Loi du contrat d’engagement à bord de navires de mer 2007. Ce qui est interdit et punissable n’est pas tant la rupture du contrat de travail, qui est une question contractuelle réglementée par la Loi précitée du contrat d’engagement à bord de navires de mer 2007, mais bien le fait que le commandant quitte son navire de façon illégitime alors que son contrat de travail est encore en cours. Le commandant peut abandonner le navire avec la permission de son armateur.

Article 2.4.5.14

Désobéissance

L’article 27 de la loi du 5 juin 1928 a été repris à toutes fins utiles. L’article 26 s’applique à toutes les personnes

opvarenden, in welk begrip luidens de definities reeds de officieren inbegrepen waren. Een uitdrukkelijke bevestiging dat de regel ook op officieren van toepassing is, werd opgenomen in de met artikel 26 van de wet van 5 juni 1928 corresponderende bepaling.

Omdat een schip een wereld op zichzelf is, waarbij vaak een kleine groep, bestaande uit een internationaal gezelschap van mensen, voor langere tijd op een kleine ruimte samenleven, is een hiërarchie en structuur absoluut noodzakelijk. De gezagvoerder heeft de volledige verantwoordelijkheid over zijn bemanning en opvarenden, zijn schip, de lading en het mariene milieu. Er dient dan ook een onvoorwaardelijk gevolg geven te worden aan zijn bevelen. Enkel zo kan de veiligheid van het schip en alle opvarenden gegarandeerd worden.

Dit dient echter wel genuanceerd te worden. Het gezag van de gezagvoerder dient gericht te zijn op het behoud van zijn schip en de opvarenden. Wanneer het bevel mensonterend is of de bemanning, de passagiers of het schip onnodig in gevaar brengt, kan door de officieren overwogen worden om dit niet uit te voeren. Daarom dat het artikel ook specifieert dat ze dienen gegeven te worden met het het oog op het behoud en de veiligheid van het schip en zijn opvarenden. Wanneer een gezagvoerder of een officier toch misbruik maakt van zijn gezag functie, dan maakt hij zich schuldig aan misbruik van gezag zoals bepaald in artikel 2.4.5.19.

Artikel 2.4.5.15

Weerspannigheid

Weerspannigheid kan de noodzakelijke structurele samenwerking aan boord van het schip onder druk zetten of zelfs aanzetten tot muiterij. Het is voor de veiligheid van het schip en zijn opvarenden dat dergelijke daden niet aan boord van een schip gebeuren en bijgevolg het gezag van de gezagvoerder in twijfel brengen. Aan boord dient de hiërarchie onverwijld te worden gerespecteerd. Dit artikel is een overname van artikel 29 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.16

Smaad

Dit artikel is een overname van artikel 30 van de wet van 5 juni 1928.

embarquées, notion dans laquelle étaient déjà compris les officiers selon les définitions. Une confirmation expresse que la règle s'applique aussi aux officiers a été reprise dans la disposition correspondant à l'article 26 de la loi du 5 juin 1928.

Étant donné qu'un navire est un monde en soi, transportant souvent un petit groupe international de personnes, qui cohabitent pendant une longue période dans un petit espace, il est absolument nécessaire d'établir une hiérarchie et une structure. Le commandant est pleinement responsable de son équipage et des personnes embarquées, de son navire, du chargement et de l'environnement marin. Par conséquent, ses commandements doivent être inconditionnellement suivis. C'est la seule manière de garantir la sécurité du navire et de toutes les personnes embarquées.

Il convient toutefois de nuancer ces affirmations. L'autorité du commandant doit être axée sur la conservation de son navire et des personnes embarquées. Si le commandement est dégradant ou met inutilement en danger l'équipage, les passagers ou le navire, les officiers peuvent envisager de ne pas suivre ce commandement. C'est la raison pour laquelle l'article spécifie également que les commandements doivent être donnés en vue de la conservation et de la sécurité du navire et des personnes embarquées. Lorsqu'un commandant ou un officier abuse tout de même de son autorité, il se rend dès lors coupable d'un abus d'autorité tel que déterminé à l'article 2.4.5.19.

Article 2.4.5.15

Rébellion

Une rébellion peut mettre sous pression la collaboration structurelle nécessaire à bord du navire ou même entrainer une mutinerie. Il est important pour la sécurité du navire et des personnes embarquées que de tels agissements ne se produisent pas à bord d'un navire, afin que l'autorité du commandant ne soit pas remise en question. La hiérarchie doit être immédiatement respectée à bord. Cet article reprend l'article 29 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.16

Diffamation

Cet article reprend l'article 30 de la loi du 5 juin 1928.

Artikel 2.4.5.17

Slagen

Dit artikel is een overname van artikel 31 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.18

Samenspanning

Dit artikel is een overname van artikel 32 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.19

Misbruik van gezag

Zoals gesteld dient het gezag van de gezagvoerder of de officieren of andere met gezag beklede personen onvoorwaardelijk gevolgd te worden. Dit is echter geen absoluut principe. Wanneer het gezag wordt uitgeoefend op een manier die als misbruik van gezag kan beschouwd worden, dan stellen zij zich strafbaar volgens dit artikel. Ze mogen evenmin andere opvarenden bedreigen, slaan of smaad plegen door woorden of daden. Deze bepaling was reeds vervat in artikel 39 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.20

Aanmatiging van gezag

Dit artikel is een overname van artikel 40 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.21

Wederrechtelijke bevelvoering

Dit artikel is een overname van artikel 41 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.22

Wederrechtelijke inscheping

Door het gewijzigde artikel 44, § 2, van de wet van 5 juni 1928 (artikel 2.4.5.22, § 3) wordt ook het verzwijgen van de aanwezigheid van verstekelingen

Article 2.4.5.17

Coups

Cet article reprend l'article 31 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.18

Complot

Cet article reprend l'article 32 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.19

Abus d'autorité

Comme exposé préalablement, l'autorité du commandant, des officiers ou de toutes autres personnes investies d'une autorité doit être inconditionnellement suivie. Il ne s'agit toutefois pas d'un principe absolu. Conformément à cet article, ils se rendent punissables si l'autorité est exercée d'une manière qui peut être considérée comme un abus d'autorité. Ils ne peuvent pas non plus, par des mots ou des actes, se rendre coupables de menaces, violences ni outrages envers les personnes embarquées. Cette disposition était déjà reprise à l'article 39 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.20

Usurpation du commandement

Cet article reprend l'article 40 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.21

Commandement illicite

Cet article reprend l'article 41 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.22

Embarquement illicite

Par le paragraphe 2 de l'article 44 modifié de la loi du 5 juin 1928 (article 2.4.5.22, § 3), le passage sous silence de la présence de passagers clandestins est

verboden, en – in het boek inzake handhaving – strafbaar gesteld.

Artikel 2.4.5.23

Wederrechtelijke ontscheping

Dit artikel is een overname van artikel 46 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.24

Wederrechtelijk langszij komen of aanmeren en artikel 2.4.5.25. Alcoholverkoop

Artikel 47 van de wet van 5 juni 1928 werd licht geherformuleerd, onder andere omdat de formaliteit van het afmonsteren in 2007 werd afgeschaft.

Artikel 2.4.5.26

Achterlating van zieken en gewonden

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.4.5.30

Ongehoorzaamheid tegenover de overheid

Dit artikel is een overname van artikel 55 van de wet van 5 juni 1928.

Dit artikel is uitgebreid naar ongehoorzaamheid tegen alle Belgische ambtenaren, met inbegrip van de consulaire ambtenaren. Het betreft dus niet meer alleen de ongehoorzaamheid tegen de Scheepvaartcontrole of Scheepvaartpolitie.

Artikel. 2.4.5.31

Ontbreken van uiterlijke kentekens

Dit is een overname van artikel 58 van de wet van 5 juni 1928.

De strafbaarstelling van de overtreding van de artikelen 59, 60, 86, 87, 988 en 998 B.W. werd, op de correctie van een foutieve verwijzing naar artikel 61 in plaats van 60 en de vervanging van de verwijzing naar de artikelen “988 en 998” door “988 tot 998” na, ongewijzigd behouden.

également interdit et punissable – par le livre relatif à l’application.

Article 2.4.5.23

Débarquement illicite

Cet article reprend l’article 46 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.24

Accostage ou amarrage illicite et article 2.4.5.25. Vente d’alcool

L’article 47 de la loi du 5 juin 1928 a été légèrement reformulé, notamment parce que la formalité du dérôlement en 2007 a été abrogée.

Article 2.4.5.26

Abandonnement de malades et blessés

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 2.4.5.30

Désobéissance envers les autorités

Cet article reprend l’article 55 de la loi du 5 juin 1928.

Cet article est étendu à la désobéissance envers tous les fonctionnaires belges, y compris les fonctionnaires consulaires. Cela ne concerne donc plus uniquement la désobéissance envers le Contrôle de la navigation et la Police de la navigation.

Article 2.4.5.31

Manque de marques extérieures

Cet article reprend l’article 58 de la loi du 5 juin 1928.

Exception faite de la correction d’un renvoi erroné à l’article 61 au lieu de 60 et du remplacement du renvoi aux articles “988 et 998” par “988 à 998”, la répression de la violation des articles 59, 60, 86, 87, 988 et 998 du C. civ. a été maintenue de façon inchangée.

Artikel 2.4.5.32

Overtreding in verband met scheepsboeken

De scheepsboeken zijn belangrijke documenten om na te gaan of de juiste procedures zijn gevolgd aan boord van een schip. Ze dienen om de reis te kunnen reconstrueren ingeval van calamiteit of incident. Alle relevante gebeurtenissen aan boord moeten genoteerd worden conform de reglementen.

Artikel 2.4.5.33

Afgifte en opmaak van valse scheepspapieren

Dit is een overname van artikel 60 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.34

Namaking en vervalsing van zeemansboeken

In de bepaling die correspondeert met artikel 61 van de wet van 5 juni 1928 werd het begrip monsterboekje vervangen door zeemansboek, zodat de bepaling voortaan is afgestemd op de Arbeidsovereenkomstenwet Zeeschepen 2007.

Artikel 2.4.5.35

Schuldig verzuim

De bepalingen die corresponderen met artikel 62 en 63 van de wet van 5 juni 1928 werden enigszins gewijzigd, zodat de hulpverleningsverplichting in hoofde van de gezagvoerder niet langer hoeft te worden herhaald in de titels met betrekking tot de aanvaring en de berging. Het ruimere toepassingsgebied wordt in de nieuw voorgestelde bepalingen uitgedrukt, en de formulering van de verplichtingen wordt maximaal in overeenstemming gebracht met het Aanvaringsverdrag 1910 en het Bergingsverdrag 1989 (waarvan de relevante bepalingen overigens nog steeds rechtstreeks toepasselijk kunnen zijn).

Article 2.4.5.32

Infraction relative aux livres de bord

Les livres de bord sont des documents importants pour vérifier que les procédures correctes ont été suivies à bord d'un navire. Ils servent à reconstituer le voyage en cas de calamité ou d'incident. Tous les évènements pertinents à bord doivent être notés conformément aux règlements.

Article 2.4.5.33

Remise et rédaction de faux documents de bord

Cet article reprend l'article 60 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.34

Contrefaçon ou falsification de livrets marins

Dans la disposition correspondant à l'article 61 de la loi du 5 juin 1928 la notion néerlandaise "monsterboekje" ("livret de marin") a été remplacée par "zeemansboek", de sorte que la disposition a désormais été ajustée à la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

Article 2.4.5.35

Non-assistance à personne en danger

Les dispositions qui correspondent aux articles 62 et 63 de la loi du 5 juin 1928 ont été quelque peu modifiées, de sorte que l'obligation d'assistance dans le chef du commandant ne doit plus être répétée dans les titres relatifs à l'abordage et à l'assistance. Le champ d'application plus large est exprimé dans les nouvelles dispositions proposées, et la formulation des obligations est au maximum alignée sur la Convention sur les Abordages 1910 et la Convention sur l'assistance 1989 (dont les dispositions pertinentes peuvent par ailleurs toujours être directement applicables).

Artikel 2.4.5.36

Scheepsverlating door
de gezagvoerder bij gevaar

Dit is een overname van artikel 64 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.37

Verkoop van het schip

De bepaling die correspondeert met artikel 65 van de wet van 5 juni 1928 werd grondig gewijzigd, nu de verouderde artikelen van de Zeewet waar dit artikel naar verwees in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet werden overgenomen. Enkel het verbod op, en de strafbaarstelling van het zonder machtiging verkopen van het schip werd behouden.

Artikel. 2.4.5.38

Verduistering van het schip

Dit is een gedeeltelijke overname van artikel 66 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.39

Overboord gooien, vernieling
van voorwerpen en koersafwijking

In dit artikel wordt het tweede deel van artikel 66 van de wet van 5 juni 1928 overgenomen.

Artikel 2.4.5.40

Opzettelijke stranding en andere beschadigingen

Dit is een overname van artikel 67 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.4.5.41

Overdracht van het schip aan piraten

Dit is een overname van artikel 69 van de wet van 5 juni 1928.

Article 2.4.5.36

Abandonnement du navire
en danger par le commandant

Cet article reprend l'article 64 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.37

Vente du navire

La disposition correspondant à l'article 65 de la loi du 5 juin 1928 a fait l'objet de profondes modifications, les articles obsolètes de la Loi Maritime auxquels cet article renvoyait n'ayant pas été repris dans le Code belge de la Navigation. Seules l'interdiction et la répression de la vente du navire sans autorisation ont été conservées.

Article 2.4.5.38

Détournement du navire

Cet article reprend l'article 66 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.39

Jet, destruction d'objets
et fausse route

Cet article reprend le duexième partie de l'article 60 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.40

Échouement intentionnel et autres dommages

Cet article reprend l'article 67 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.4.5.41

Cession du navire à des pirates

Cet article reprend l'article 69 de la loi du 5 juin 1928.

Artikel 2.4.5 425

Kaap- en oorlogsvaart

Dit is een overname van artikel 70 van de wet van 5 juni 1928.

TITEL 5

Zee en havens

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 2.5.1.1

Andere regelgeving

Het COLREG-Verdrag moet inzonderheid in acht worden genomen wanneer de in artikel 2.5.1.2 bedoelde reglementeringsbevoegdheid wordt uitgeoefend.

Paragraaf 2 van artikel 2.5.1.1 verduidelijkt dat de hier opgenomen bepalingen geen afbreuk doen aan de bijzondere wettelijke regelingen waarin het rechtsregime van de diverse zeegebieden wordt geregeld.

Artikel. 2.5.1.2

Reglementeringsbevoegdheid

Deze bepaling integreert in het wetboek artikel 2, § 4, van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972. Voornoemde wetsbepaling werd uitsluitend overgenomen in zoverre zij betrekking heeft op de territoriale zee. Tot het regelen van de politie en scheepvaart in de Belgische binnenwateren die met de zee in verbinding staan en voor zeeschepen toegankelijk zijn, zijn sinds de Zesde Staatshervorming de gewesten bevoegd.

De bepalingen van artikel 3 van de wet van 24 november 1975 werden verwerkt in boek 8 betreffende de handhaving.

Article 2.4.5 425

Navigation de course et de guerre

Cet article reprend l'article 70 de la loi du 5 juin 1928.

TITRE 5

Mer et ports

CHAPITRE 1ER

Dispositions générales

Article 2.5.1.1

Autre réglementation

La convention COLREG doit notamment être prise en compte lorsque la compétence de réglementation visée à l'article 2.5.1.2 est exercée.

Le paragraphe 2 de l'article 2.5.1.1 précise que les dispositions reprises ici ne portent pas atteinte aux règles légales spéciales réglementant le régime juridique des divers espaces marins.

Article 2.5.1.2

Compétence de réglementation

Cette disposition intègre dans le code l'article 2, § 4, de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972. La disposition de loi précitée n'a été reprise que dans la mesure où elle concerne la mer territoriale. Depuis la Sixième réforme de l'État, les Régions ont la compétence de réglementer la police et la navigation dans les eaux intérieures belges attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer.

Les dispositions de l'article 3 de la loi du 24 novembre 1975 ont été traitées dans le livre 8 relatif à la mise en application.

HOOFDSTUK 2

Beveiliging

In dit hoofdstuk werden de bepalingen verwerkt van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging.

De bepalingen van de artikelen 25, 26 en 28 van de wet van 5 februari 2007 werden verwerkt in boek 4 betreffende de handhaving.

Dit hoofdstuk beoogt het scheppen van een overkoepelend wettelijk kader voor de beveiliging van het maritiem vervoer, dit is met inbegrip van schepen, havenfaciliteiten en havens, tegen iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, een havenfaciliteit of een haven en tegen elke opzettelijke actie die gezien de aard of de context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading, en aan havenfaciliteiten of havens.

In de nasleep van 11 september 2001 heeft men zich de bedenking gemaakt dat naast het luchtverkeer niet alleen het vervoer per zeeschip kwetsbaar is voor terroristische aanslagen, maar ook de havens zelf die een vitale functie hebben voor de internationale handel. 90 % van de wereldhandel gaat over zee.

De eerste aanzet in deze richting werd gegeven in de IMO. Op 12 december 2002 werd op de diplomatieke conferentie van de IMO door vertegenwoordigers van bijna 180 landen het Safety for Life at Sea verdrag (Solas) uit 1974 gewijzigd met onder meer een nieuw hoofdstuk XI-2 “Special measures to enhance maritime security” met daarin de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-code). Deze code heeft betrekking op de maritieme beveiliging van de zeeschepen en havenfaciliteiten. De code omvat eisen en aanbevelingen die vormen van opzettelijk ongeoorloofde acties en in het bijzonder terrorisme, die gezien de aard of de context ervan schade kunnen toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading en aan de desbetreffende havenfaciliteiten, moeten voorkomen.

De Europese Unie heeft de Code overgenomen en opgelegd door Verordening (EG) 725/2004 van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. (Verordening (EG) 725/2004). De bij deze verordening opgelegde maatregelen voor maritieme veiligheid vormen slechts een deel van de maatregelen die nodig zijn om een adequaat niveau van veiligheid te realiseren in de

CHAPITRE 2

Sûreté

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime.

Les dispositions des articles 25, 26 et 28 de la loi du 5 février 2007 ont été traitées dans le livre 4 relatif à la mise en application.

Le présent chapitre vise la création d’un cadre légal général pour la sûreté du transport maritime, notamment des navires, des installations portuaires et des ports contre, d’une part, tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d’un navire, d’une installation portuaire ou d’un port et, d’autre part, toute action intentionnelle qui, vu sa nature ou son contexte, peut occasionner des dommages aux navires dans le trafic maritime international et national, aux passagers, aux cargaisons et aux installations portuaires ou aux ports.

Dans la foulée du 11 septembre, on a pris en considération le fait qu’outre le trafic aérien, le trafic fluvial et maritime était aussi vulnérable aux attentats terroristes, de même que les ports qui jouent un rôle vital dans le commerce international. 90 % du commerce mondial est effectué par transport maritime.

La première impulsion dans ce sens a été donnée au sein de l’OMI. Le 12 décembre 2002, lors de la conférence diplomatique de l’IMO, les représentants de près de 180 pays ont ainsi modifié le traité Safety for Life at Sea (Solas) de 1974 et y ont notamment ajouté un nouveau chapitre XI-2 “Special measures to enhance maritime security”, qui comporte le International Ship and Port Facility Security Code (code ISPS). Ce code a trait à la sécurité maritime des navires et des installations portuaires. Il précise les exigences et recommandations visant prévenir les actions illicites intentionnelles et en particulier le terrorisme qui, vu leur nature ou leur contexte, peuvent occasionner des dommages aux navires dans le trafic maritime international et national, aux passagers, aux cargaisons et aux installations portuaires concernées.

L’Union européenne a ensuite adopté et imposé le Code via le règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 relatif à l’amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. (Règlement (CE) n° 725/ 2004). Les mesures de sûreté maritime imposées par ledit règlement ne constituent qu’une partie des mesures nécessaires pour assurer un degré de sûreté suffisant le long des diverses chaînes de transport liées au transport

zeegerelateerde vervoersketens. Deze verordening is immers in werkingssfeer beperkt tot veiligheidsmaatregelen aan boord van vaartuigen en het directe schip/haven raakvlak. De lidstaten van de Europese Unie zijn van mening dat verder reikende maatregelen noodzakelijk zijn. Personen, infrastructuur en uitrusting in havens dienen te worden beschermd tegen veiligheidsincidenten en de vernietigende effecten ervan. Deze bescherming komt ten goede aan de vervoersgebruikers, de economie en de maatschappij als geheel. Vandaar dat Europees Parlement en Raad Richtlijn 2005/65/EG van 26 oktober 2005 aangenomen hebben betreffende het verhogen van de veiligheid van havens.

Artikel 2.5.2.1

ISPS-Verordening en ISPS-Richtlijn

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.5.2.2

Begrippen

Deze bepaling neemt de definities over uit artikel 5 van de wet van 5 februari 2007. Na studie van het advies van Raad van State blijft het begrip “havenbeheerder” behouden in de wet in plaats van initieel voorgestelde “havenbestuur”.

Artikel 2.5.2.3

Ruimtelijke toepassing

Hier wordt gepreciseerd op welke havens de wet van toepassing is: de havens die commercieel vervoer over zee afhandelen waarin zich havenfaciliteiten bevinden die onder toepassing van de Verordening (EG) 725/2004 vallen.

Krachtens het arrest 158/2013 van het Grondwettelijk Hof van 21 november 2013 behoort het tot de bevoegdheid van de gewesten om de grenzen van de havens af te bakenen. Evenwel is het voor de Federale Staat voor de uitoefening van zijn bevoegdheden noodzakelijk om te kunnen omschrijven welke gebieden, al dan niet een haven, onder het toepassingsgebied van de ISPS-Verordening en de ISPS-richtlijn vallen. In de plaats van zoals in de wet van 5 februari 2007 de Koning de grenzen van de haven te laten afbakenen, kan er nu gewerkt worden door middel van coördinaten. Dergelijke faciliteiten moeten bij de IMO reeds worden aangemeld door middel van zijn geografische coördinaten. Door

maritime. Le champ d’application dudit règlement est effectivement limité aux mesures de sûreté à bord des navires et à l’interface immédiate port/navire. Les États membres de l’Union européenne estiment que des mesures plus poussées sont nécessaires. Il convient de protéger les personnes, les infrastructures et le matériel dans les ports contre les atteintes à la sûreté et leurs effets dévastateurs. Cette protection est bénéfique pour les utilisateurs des transports, l’économie et la société en général. C’est la raison pour laquelle le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2005/65/CE du 26 octobre 2005 relative à l’amélioration de la sûreté des ports.

Article 2.5.2.1

Règlement ISPS et Directive ISPS

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 2.5.2.2

Begrippen

Cette disposition reprend les définitions de l’article 5 de la loi du 5 février 2007. Après étude de l’avis du Conseil d’État, la notion de “gestionnaire du port” reste maintenue dans la loi au lieu de la notion de “r “autorité de port” initialement proposée.

Article 2.5.2.3

Application spatiale

Cet article précise quels ports tombent sous l’application de la loi: les ports destinés au transport maritime commercial dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au règlement (CE) n° 725/2004.

En vertu de l’arrêt 158/2013 de la Cour constitutionnelle du 21 novembre 2013, les régions sont compétentes pour fixer les limites des ports. Il est également nécessaire pour l’État fédéral, dans le cadre de l’exécution de ses compétences, de pouvoir décrire quels domaines, qu’il s’agisse d’un port ou non, tombent sous le champ d’application de la Convention ISPS et de la directive ISPS. Les limites peuvent être fixées à l’aide de coordonnées au lieu de laisser le Roi fixer les limites du port tel que prévu dans la loi du 5 février 2007. De telles facilités doivent déjà être notifiées à l’OMI à l’aide de ses coordonnées géographiques. Grâce à cette solution, le présent article demeure conforme à

deze oplossing blijft het huidig artikel conform de bevoegdheidsverdeling. De Raad van State heeft geen opmerkingen gemaakt met betrekking tot deze techniek.

Afdeling 2

Autoriteiten

Onderafdeling 1

Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Artikel 2.5.2.4

Instelling en taken

Dit artikel richt de nationale autoriteit voor havenbeveiliging op. Voorts bepaalt dit artikel de taken van de nationale autoriteit. Er worden 12 grote taken toebedeeld die uitvoering geven aan alle taken opgelegd door de ISPScode, de Verordening (EG) 725/2004 en de Richtlijn 2005/65/EG.

Artikel. 2.5.2.5

Inrichting

Dit artikel is een overname van artikel 7, § 1 en § 2 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel. 2.5.2.6

Behandeling van informatie

Dit artikel is een overname van artikel 7, § 3van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.5.2.7

Vaststelling van standaarden

Dit artikel is een overname van artikel 8 van de wet van 5 juni 1928. Doordat de Koning de standaarden moet goedkeuren zijn deze standaarden juridisch afdwingbaar en kunnen inbreuken hierop overenkomstig boek 4 bestraft worden.

la répartition des compétences. Le Conseil d'État n'a formulé aucune remarque concernant cette technique.

Section 2

Autorités

Sous-section 1re

Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Article 2.5.2.4

Création et tâches

Cet article crée l'autorité nationale de sûreté maritime. Il décrit par ailleurs sa mission qui consiste en 12 tâches importantes mettant en œuvre l'ensemble des tâches imposées par le code ISPS, le règlement (CE) n° 725/2004 et la directive 2005/65/CE.

Article 2.5.2.5

Organisation

Cet article reprend l'article 7, § 1er et § 2 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.5.2.6

Traitement de l'information

Cet article reprend l'article 7, § 3de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.5.2.7

Fixation de normes

Cet article reprend l'article 8 de la loi du 5 juin 1928. Étant donné que le Roi doit approuver les normes, celles-ci sont juridiquement contraignantes et toutes infractions peuvent être sanctionnées conformément au livre 4.

Onderafdeling 2

Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

Artikel 2.5.2.8

Instelling, taken en inrichting

Voor elke haven wordt een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging opgericht. Het artikel omschrijft eveneens de 5 taken die een lokaal comité moet uitvoeren. Over zijn activiteiten geeft het lokaal comité rekenschap aan de nationale autoriteit voor havenbeveiliging.

Artikel 2.5.2.9

Behandeling van informatie

Dit artikel is een overname van artikel 10 van de wet van 5 juni 1928.

Onderafdeling 3

Maritieme beveiligingsfunctionarissen

Artikel 2.5.2.10

Aanduiding

Dit artikel geeft uitvoering aan de bepaling van de richtlijn dat voor elke haven een maritieme beveiligingsfunctionaris aangesteld moet worden. De Koning wijst hem/haar aan. Waar haven en havenfaciliteit niet samenvallen in de zin van de Verordening (EG) 725/2004, zullen de maritieme beveiligingsfunctionaris en de beveiligingsbeambte van de havenfaciliteit samenwerken.

Afdeling 3

Havenbeveiligingsstructuur

Onderafdeling 1

Beveiligingsniveaus

Artikel 2.5.2.12

Omschrijving

Dit artikel bepaalt en preciseert de 3 beveiligingsniveaus voor een haven c.q havenbeveiligingszone: normale, verhoogde en opperste paraatheid. Dezelfde indeling van veiligheidsniveaus is terug te vinden in

Sous-section 2

Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

Article 2.5.2.8

Création, tâches et organisation

Un Comité local pour la sûreté maritime est créé pour chaque port. L'article décrit également les 5 tâches qu'un Comité local doit exécuter. Le Comité local rend compte de ses activités à l'autorité nationale de sureté maritime.

Article 2.5.2.9

Traitement de l'information

Cet article reprend l'article 10 de la loi du 5 juin 1928.

Sous-section 3

Agents de sûreté maritime

Article 2.5.2.10

Désignation

Cet article donne exécution à la disposition de la directive qui stipule qu'un agent de sûreté maritime doit être désigné pour chaque port. Cet agent est nommé par le Roi. Lorsque le port et l'installation portuaire ne se confondent pas au sens du règlement (CE) n° 725/2004, l'agent de sûreté maritime et l'agent de sûreté de l'installation portuaire collaboreront.

Section 3

Structure de sûreté portuaire

Sous-section 1re

Niveaux de sûreté

Article 2.5.2.12

Description

Cet article précise les trois niveaux de sûreté caractérisant un port et, le cas échéant, une zone de sûreté portuaire: normal, rehaussé et maximum. La même classification des niveaux de sûreté figure dans le

Verordening (EG) 725/2004 en in de ISPS-code. Dit artikel is een overname van artikel 13, § 1, van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.5.2.13

Bepaling

Dit artikel is een overname van artikel 13, § 2, van de wet van 5 juni 1928.

Onderafdeling 2

Veiligheidsbeoordeling

Artikel 2.5.2.14

Uitvoering

Dit artikel is een overname van artikel 14 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.5.2.15

Goedkeuring

Dit artikel is een overname van artikel 15 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.5.2.16

Evaluatie

Dit artikel is een overname van artikel 16 van de wet van 5 juni 1928. Bij de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek begint er geen nieuwe termijn van 5 jaar te lopen. Het betreft hier de veiligheid van de havens. Elke veiligheidsbeoordeling blijft geëvalueerd worden op het daarvoor voorziene tijdstip dat was vastgelegd overeenkomstig de wet van 5 februari 2007.

Onderafdeling 3

Havenbeveiligingsplan

Artikel. 2.5.2.17

Opstelling

Dit artikel is een overname van artikel 17 van de wet van 5 juni 1928.

règlement (CE) n° 725/2004 et dans le code ISPS. Cet article reprend l'article 13, § 1er, de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.5.2.13

Bepaling

Cet article reprend l'article 13, § 2, de la loi du 5 juin 1928.

Onderafdeling 2

Veiligheidsbeoordeling

Article 2.5.2.14

Uitvoering

Cet article reprend l'article 14 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.5.2.15

Approbation

Cet article reprend l'article 15 de la loi du 5 juin 1928.

Article. 2.5.2.16

Évaluation

Cet article reprend l'article 16 de la loi du 5 juin 1928. Aucun nouveau délai de 5 ans ne commence à courir dès l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation. Il est question ici de la sécurité des ports. Chaque évaluation de la sécurité demeure exécutée au moment prévu à cet effet, qui a été fixé conformément à la loi du 5 février 2007.

Sous-section 3

Plan de sûreté portuaire

Article2.5.2.17

Élaboration

Cet article reprend l'article 17 de la loi du 5 juin 1928

Artikel 2.5.2.18

Goedkeuring

Dit artikel is een overname van artikel 18 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.5.2.19

Havenbeveiligingscertificaat

Dit artikel is een overname van artikel 19 van de wet van 5 juni 1928.

Artikel 2.5.2.20

Evaluatie

Verwezen wordt naar de toelichting bij artikel 2.5.2.16 over de vijfjaarlijkse evalutie. Dezelfde commentaar is hier van toepassing.

Artikel 2.5.2.21

Toezicht op de uitvoering

Artikel 2.5.2.21 regelt het toezicht op de uitvoering van het havenbeveiligingsplan en kent die opdracht toe aan het betrokken lokaal comité en aan bedoelde personeelsleden van de DG Scheepvaart die deel uitmaken van de Nationale autoriteit voor martieme beveiliging.

Artikel 2.5.2.22

Test

Artikel 2.5.2.22 bepaalt verder dat eenmaal per kalenderjaar de doeltreffendheid van een havenbeveiligingsplan dient te worden getest door middel van een havenbeveiligingsplan- oefening. De Koning wordt belast met het vaststellen van de voorwaarden waaraan die oefening moet voldoen, naar het voorbeeld van de werkwijze die gevolgd is voor de veiligheidsbeoordelingen, de haven-beveiligingsplannen en de certificatie van erkende beveiligingsorganisaties.

Article 2.5.2.18

Approbation

Cet article reprend l'article 18 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.5.2.19

Certificat de sûreté portuaire

Cet article reprend l'article 19 de la loi du 5 juin 1928.

Article 2.5.2.20

Evaluatie

Il est fait référence au commentaire à l'article 2.5.2.16 portant sur l'évaluation quinquennale. Ce commentaire s'applique dans ce cas-ci.

Article 2.5.2.21

Contrôle de l'exécution

L'article 21 règle le contrôle de l'exécution du plan de sûreté portuaire et attribue cette mission au comité local concerné et aux fonctionnaires de la DG Naviation qui font partie de l'Autorité nationale de sûreté maritime.

Article 2.5.2.22

Test

L'article 2.5.2.22 stipule par ailleurs que l'efficacité d'un plan de sûreté portuaire doit être testée une fois par année civile par le biais d'un exercice. Le Roi est chargé de fixer les conditions auxquels doit satisfaire cet exercice, à l'instar de la solution retenue concernant les évaluations de la sûreté, les plans de sûreté portuaire et la certification des organismes de sûreté reconnus.

Afdeling 4

Erkende beveiligingsorganisaties

Artikel 2.5.2.23

Erkenning en certificering

De Raad van State merkt op dat de erkenning vervangen wordt door een erkenning en een certificering. Dit is echter niet correct. Ook overeenkomstig artikel 23, § 1, van de wet van 5 februari 2007 werd de beveiligingsorganisatie erkend en werd hem een certificaat afgeleverd. Evenwel komt dit beter tot uiting in de formulering van artikel 2.5.2.23.

Artikel 2.5.2.24

Bevoegdheden

Dit artikel is een overname van artikel 23, § 2, van de wet van 5 juni 1928.

Afdeling 5

Informatie en gegevensuitwisseling

Artikel 2.5.2.25

Meldingsplichten

Door dit artikel wordt een informatieplicht ingevoerd. Elke persoon of instelling die kennis krijgt van informatie met betrekking tot de doelstellingen van deze wet moet dit aan de bevoegde politiediensten melden, die op hun beurt onmiddellijk OCAD en bestuurlijke en gerechtelijke overheden, waaronder het ADCC, op de hoogte brengen.

HOOFDSTUK 3

Voorkoming van verontreiniging door schepen

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen (de zgn. “MARPOL-Wet”).

Artikel 28 van de wet van 6 april 1995, met betrekking tot de onderzoeken van scheepsvoorvallen die een verontreiniging van de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusieve economische zone hebben veroorzaakt of hadden kunnen veroorzaken, met de bedoeling aanbevelingen te formuleren over hoe ze

Section 4

Organismes de sûreté reconnus

Article 2.5.2.23

Reconnaissance et certification

Le Conseil d’état remarque que la reconnaissance est remplacée par une reconnaissance et une certification. Ce n’est toutefois pas correct. Conformément à l’article 23, § 1er, de la loi du 5 février 2007, l’Organisme de sûreté a été reconnu et un certificat lui a été délivré. Ceci est toutefois mieux exprimé dans la formulation de l’article 2.5.2.23.

Article 2.5.2.24

Bevoegdheden

Cet article reprend l’article 23, § 2, de la loi du 5 juin 1928.

Afdeling 5

Informatie en gegevensuitwisseling

Article 2.5.2.25

Meldingsplichten

Cet article instaure une obligation d’information. Toute personne ou tout organisme obtenant des informations relatives aux objectifs de la présente loi est tenu de les communiquer aux services de police compétents qui en informent immédiatement l’OCAM et les autorités administratives et judiciaires, le DGCC y compris.

CHAPITRE 3

La prévention de la pollution par les navires

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires (la “Loi MARPOL”).

L’article 28 de la loi du 6 avril 1995, concernant l’examen des événements survenus à un navire qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge ou de la zone économique exclusive belge, dans l’optique de formuler des recommandations sur la façon dont ils peuvent les prévenir à l’avenir, n’a

in de toekomst kunnen worden voorkomen, werd niet overgenomen. Deze bevoegdheid, die werd opgedragen aan de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, valt immers volledig samen met de verderop besproken taken van de FOSO.

De bepalingen van de artikelen 13 tot 27 en de artikelen 29 tot 35 van de wet van 6 april 1995 werden verwerkt in boek 4 betreffende de handhaving.

Artikel 38 van de wet van 6 april 1995 werd niet overgenomen omdat de daarin vervatte machtiging aan de Koning voortaan deel uitmaakt van de meer algemene machtigingsbepalingen omtrent de uitvoering van internationale verdragen en akten, die zijn opgenomen in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

TITEL 6

Bevrachting en vervoer

HOOFDSTUK 1

Zeevaart

Afdeling 1

Bevrachting

Onderafdeling 1

Rompbevrachting

Artikel 2.6.1.1

Materiële toepassing

In deze onderafdeling worden bepalingen opgenomen van aanvullend recht. Indien de partijen bij een rompbevrachtingsovereenkomst geen eigen clausules hebben opgenomen, geldt deze afdeling als aanvullend recht. Uiteraard kan het contract niet afwijken van dwingende wettelijke bepalingen.

Artikel 2.6.1.2

Andere regelgeving

Deze bepaling maakt duidelijk dat de rompbevrachting een contractvorm is eigen aan het scheepvaartrecht. Ook in dit verband zijn de eigen bronnen van het als autonoom op te vatten scheepvaartrecht van meer belang dan de regels van het burgerlijk recht.

pas été repris. Cette compétence, qui a été transférée au Conseil d'enquête maritime, correspond en effet parfaitement aux tâches de l'OFEAN abordées ci-dessous.

Les dispositions des articles 13 à 27 et des articles 29 à 35 de la loi du 6 avril 1995 ont été traitées dans le livre 4 relatif à la mise en application.

L'article 38 de la loi du 6 avril 1995 n'a pas été repris parce que l'autorisation au Roi qu'il contient fait désormais partie des dispositions d'autorisation plus générales concernant l'exécution de conventions et d'actes internationaux, qui ont été reprises dans le livre 1 du Code belge de la Navigation.

TITRE 6

Affrètement et transport

CHAPITRE 1ER

Navigation maritime

Section 1re

Affrètement

Sous-section 1re

Affrètement coque nue

Article 2.6.1.1

Application matérielle

Dans la présente sous-section, des dispositions de droit additionnel sont reprises. Si les parties n'ont pas repris leurs propres clauses dans un contrat d'affrètement coque nue, cette section est interprétée en tant que droit additionnel. Bien évidemment le contrat ne peut dériver des dispositions légales obligatoires.

Article 2.6.1.2

Autre réglementation

Cette disposition précise clairement que l'affrètement coque nue est une forme de contrat propre au droit de la navigation. À cet effet également, les sources propres du droit de la navigation devant être conçu comme étant autonome sont plus importantes que les règles du droit civil.

Artikel 2.6.1.3

Vermeldingen

Deze bepaling is gebaseerd op Part I van BARECON 2001, met dien verstande dat zij alleen de essentiële vermeldingen opgeeft.

Artikel 2.6.1.4

Levering

Deze bepaling is een gecondenseerde redactie van artikel 3 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.5

Leveringstijdstip

Deze bepaling berust op artikel 4 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.6

Opzegging

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 5 van Part II van BARECON 2001. Het gebruik van de term opzegging impliceert niet dat een opzegtermijn in acht moet worden genomen, laat staan dat een opzegvergoeding verschuldigd zou zijn. Bedoeld is een onmiddellijke annulering.

Artikel. 2.6.1.7

Gebruiksbeperkingen

Deze bepaling berust op artikel 6 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.8

Onderzoek bij levering en teruggave

Deze bepaling berust op artikel 7 van Part II van BARECON 2001.

Article 2.6.1.3

Mentions

Cette disposition est basée sur la Partie I du BARECON 2001, étant entendu qu'elle indique uniquement les mentions essentielles.

Article 2.6.1.4

Livraison

Cette disposition est une rédaction condensée de l'article 3 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.5

Moment de la livraison

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.6

Résiliation

Cette disposition est une rédaction simplifiée de l'article 5 de la Partie II du BARECON 2001. L'utilisation du terme de résiliation n'implique pas qu'un délai de préavis doive être respecté ou qu'une indemnité de préavis serait due. On entend par là une annulation immédiate de la commande.

Article 2.6.1.7

Restrictions d'utilisation

Cette disposition repose sur l'article 6 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.8

Examen lors de la livraison et de la restitution

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Partie II du BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.9

Onderzoek tijdens de bevrachting

Deze bepaling berust op artikel 8 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.10

Scheepstoebehoren

Deze bepaling berust op artikel 9 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.11

Onderhoud en uitbating

Deze bepaling berust op artikel 10 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.12

Huurprijs

Deze bepaling berust op artikel 11 van Part II van BARECON 2001.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State wordt in de franse tekst gesproken over “loyer” en niet meer over “prix de loyer”.

Artikel. 2.6.1.13

Scheepshypotheek

Deze bepaling berust op artikel 12 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.14

Verzekering

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 13 van Part II van BARECON 2001. De omschrijving “aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden” doelt op “*Protection and Indemnity*”.

Article 2.6.1.9

Examen durant l’affrètement

Cette disposition repose sur l’article 4 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.10

Accessoires du navire

Cette disposition repose sur l’article 4 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.11

Entretien et exploitation

Cette disposition repose sur l’article 10 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.12

Loyer

Cette disposition repose sur l’article 11 de la Partie II du BARECON 2001.

Confomément à l’avis du Conseil d’État, on parle dans le texte française du “loyer” et ne plus du “prix du loyer”.

Article 2.6.1.13

Hypothèque sur navire

Cette disposition repose sur l’article 12 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.14

Assurance

Cette disposition est inspirée de l’article 13 de la Partie II du BARECON 2001. La description “responsabilités relatives à l’équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers” vise la “*Protection and Indemnity*”.

Artikel. 2.6.1.15.

Teruggave

Deze bepaling berust op artikel 15 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.16

Zekerheidsrechten

Deze bepaling berust op artikel 16 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.17

Vrijwaring en beslag

Deze bepaling berust op artikel 17 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.18

Ladingvoorrecht

Deze bepaling is gestoeld op artikel 18 van Part II van BARECON 2001, dat echter werd verengd tot een voorrecht op lading toebehorend aan de bevrachter. Er is niet voorzien in een “lien” op “sub-hires” en “sub-freights”. Evenmin moet hier van een scheepsvoorrecht ten gunste van de bevrachter worden gewaagd. Ter zake wordt verwezen naar de nieuwe regeling betreffende de scheepszekerheidsrechten. Een retentierecht op lading is ook niet aan de orde, omdat de rompvervrachter de lading per definitie niet onder zijn controle heeft.

Artikel. 2.6.1.19

Berging

Deze bepaling berust op artikel 19 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.20

Wrakkenruiming

Deze bepaling berust op artikel 20 van Part II van BARECON 2001.

Article 2.6.1.15

Restitution

Cette disposition repose sur l’article 15 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.16

Sûretés

Cette disposition repose sur l’article 16 de la Partie II du BARECON 2001.

Article. 2.6.1.17

Garantie et saisie

Cette disposition repose sur l’article 17 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.18

Privilège sur la cargaison

Cette disposition s’appuie sur l’article 18 de la Partie II du BARECON 2001, mais le privilège a cependant été réduit à un privilège grevant la cargaison appartenant à l’affréteur. Un “lien” sur “sub-hires” et “sub-freights” n’a pas été prévu. Ici, on ne peut pas davantage parler d’un privilège sur navire en faveur de l’affréteur. On renvoie en la matière à un nouveau régime concernant le droit des sûretés sur navire. Un droit de rétention sur la cargaison n’est pas non plus à l’ordre du jour étant donné que, par définition, l’affréteur coque nue n’a pas la cargaison sous son contrôle.

Article 2.6.1.19

Assistance

Cette disposition repose sur l’article 19 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.20

Enlèvement d’épaves

Cette disposition repose sur l’article 20 de la Partie II du BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.21

Averij-grosse

Deze bepaling berust op artikel 21 van Part II van BARECON 2001.

Artikel. 2.6.1.22

Overdracht, onderbevrachting en verkoop

Deze bepaling berust op artikel 22 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.23

Vervoerovereenkomst

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 23 van Part II van BARECON 2001 en betreft de gangbare Paramount Clause.

Artikel 2.6.1.24

Opeising en onteigening

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 25 van Part II van BARECON 2001.

De term onteigening moet hier in brede zin worden opgevat, niet in de enge betekenis van het Belgische publiekrecht.

Artikel 2.6.1.25

Oorlog

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 26 van Part II van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.26

Makelaarsloon

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 27 van Part II van BARECON 2001.

Article 2.6.1.21

Avarie commune

Cette disposition repose sur l'article 21 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.22

Transfert, sous-affrètement et vente

Cette disposition repose sur l'article 22 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.23

Contrat de transport

Cette disposition est inspirée de l'article 23 de la Partie II du BARECON 2001 et concerne la clause Paramount usuelle.

Article 2.6.1.24

Réquisition et expropriation

Cette disposition est une rédaction simplifiée de l'article 25 de la Partie II du BARECON 2001.

Ici, la notion d'expropriation doit être prise au sens large du terme et non basée sur la signification étroite qui lui est donnée en droit public belge.

Article 2.6.1.25

Guerre

Cette disposition est une rédaction simplifiée de l'article 26 de la Partie II du BARECON 2001.

Article 2.6.1.26

Courtage

Cette disposition est inspirée de l'article 27 de la Partie II du BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.27

Beëindiging in geval van wanprestatie

Deze bepaling is een vereenvoudigde redactie van de artikelen 28 en 29 van Part II van BARECON 2001. Het in § 1 vermelde redelijkheidscriterium moet in de geest van artikel 28 van BARECON 2001 worden geïnterpreteerd.

Artikel 2.6.1.28

Nieuwbouw

Deze bepaling is een elementaire regeling, enigszins geïnspireerd door het aanzienlijk uitvoeriger Part III van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.29

Huurkoop

Deze bepaling is een aanzienlijk vereenvoudigde parafrasering van Part IV van BARECON 2001.

Artikel 2.6.1.30

Verjaring

Deze bepaling sluit aan bij andere in het wetboek opgenomen verjaringsregels die allen geharmoniseerd worden op twee jaar.

Afdeling 2

Tijdbevrachting

Artikel 2.6.1.31

Materiële toepassing

In deze afdeling worden bepalingen opgenomen van aanvullend recht. Indien de partijen bij een tijdsbevrachingsovereenkomst geen eigen clausules hebben opgenomen, geldt deze afdeling als aanvullend recht. Uiteraard kan het contract niet afwijken van dwingende wettelijke bepalingen.

Article 6.1.27

Résiliation en cas de non-exécution

Cette disposition est une rédaction simplifiée des articles 28 et 29 de la Partie II du BARECON 2001. Le critère de raison mentionné au § 1er doit être interprété dans l'esprit de l'article 28 du BARECON 2001.

Article 2.6.1.28

Nouveau bâtiment

Cette disposition est un règlement élémentaire, qui s'inspire quelque peu de la Partie III, considérablement plus détaillée, du BARECON 2001.

Article 2.6.1.29

Location-vente

Cette disposition est une version paraphrasée considérablement simplifiée de la Partie IV du BARECON 2001.

Article 2.6.1.30

Prescription

Cette disposition est conforme à d'autres règles de prescription comprises dans le code qui sont toutes harmonisés à un délai de deux ans.

Section 2

Affrètement à temps

Article 2.6.1.31

Application matérielle

Dans la présente section, des dispositions de droit additionnel sont reprises. Si les parties n'ont pas repris leurs propres clauses dans un contrat d'affrètement à temps, cette section est interprétée en tant que droit additionnel. Bien évidemment le contrat ne peut dériver des dispositions légales obligatoires.

Artikel 2.6.1.32

Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 2.6.1.33

Vermeldingen

Deze bepaling is gebaseerd op NYPE 2015, met dien verstande dat alleen de belangrijkste vermeldingen in de lijst zijn opgenomen. Ook hier is geen sanctie bepaald. Uiteraard moeten de essentiële bestanddelen van de tijdbevrachtingsovereenkomst voorhanden zijn, vooraleer tot kwalificatie als tijdbevrachting kan worden besloten (zie de definitie in het hierboven toegelichte artikel 2.1.1.4, 3°).

Artikelen 2.6.1.34. tot 2.6.1.43

Deze bepalingen berusten op artikelen 1 tot 7 van NYPE 2015.

Artikel 2.6.1.44

Volbrenging van de reis

Deze bepaling berust op artikel 8 van NYPE 2015. Anders dan in deze laatste bepaling, wordt niet uitdrukkelijk kennis van het Engels geëist. Dit neemt niet weg dat kennis van het Engels, althans in de koopvaardij ter lange omvaart, inderdaad als onontbeerlijk mag worden geacht.

Artikelen 2.6.1.45. tot 2.6.1.63

Deze bepalingen berusten op artikelen 9 tot 26 van NYPE 2015.

Artikel 2.6.1.64

Ladingvorderingen

Deze bepaling berust op artikel 27 van NYPE 2015 en de Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (zoals gewijzigd in September 2011).

Article 2.6.1.32

Autre réglementation

Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

Article 2.6.1.33

Mentions

Cette disposition est basée sur NYPE 2015, étant entendu que seules les principales mentions ont été reprises sur la liste. Ici non plus, aucune sanction n'a été fixée. Bien entendu, les composants essentiels du contrat d'affrètement à temps doivent être présents avant que l'on puisse conclure à une qualification en tant qu'affrètement à temps (voir la définition à l'article 2.1.1.4, 3°, commenté ci-dessus).

Articles 2.6.1.34. à 2.6.1.43

Ces dispositions reposent sur les articles 1à 7 de NYPE 2015.

Article 2.6.1.44

Accomplissement du voyage

Cette disposition repose sur l'article 8 de NYPE 2015. À l'inverse de ce qui est stipulé dans cette dernière disposition, la connaissance de l'anglais n'est pas expressément requise. Il n'empêche que la connaissance de l'anglais, tout du moins dans la marine marchande au long cours, peut en effet être réputée indispensable.

Articles 2.6.1.45. à 2.6.1.63

Ces dispositions reposent sur les articles 9 à 26 de NYPE 2015.

Article 2.6.1.64

Créances relatives à la cargaison

Cette disposition repose sur l'article 27 de NYPE 2015 et l'ICA (Inter-Club New York Produce Exchange Agreement) 1996 (tel que modifié en septembre 2011).

Artikelen 2.6.1.65. tot 2.6.1.68

Deze bepalingen berusten op artikelen 28 tot 32 van NYPE 2015.

Artikel 2.6.1.69

Vervoerovereenkomst

Deze bepaling berust op artikel 33(a) van NYPE 2015, met toevoeging van het PAL-Verdrag wat het passagiersvervoer betreft.

Artikelen 2.6.1.70. tot 2.6.1.83

Deze bepalingen berusten op artikelen 35 tot 53 van NYPE 2015.

In artikel 2.6.1.70 werd Overeenkomstig het advies van de Raad van State werd “het zeeschip” aangepast naar “de kapitein”. Een schip is immers geen rechtssubject maar een zaak en kan dan ook geen rechten of verplichtingen hebben.

Artikel 2.6.1.87

Verjaring

De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht.

Afdeling 3

Reisbevrachting

Artikel 2.6.1.88

Materiële toepassing

In deze afdeling worden bepalingen opgenomen van aanvullend recht. Indien de partijen bij een reisbevrachtingsovereenkomst geen eigen clausules hebben opgenomen, geldt deze afdeling als aanvullend recht. Uiteraard kan het contract niet afwijken van dwingende wettelijke bepalingen.

Artikel 2.6.1.89

Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Articles 2.6.1.65. à 2.6.1.68

Ces dispositions reposent sur les articles 28 à 32 de NYPE 2015.

Article 2.6.1.69

Contrat de transport

Cette disposition repose sur l’article 33(a) de NYPE 2015, avec ajout de la Convention PAL en ce qui concerne le transport des passagers.

Articles 2.6.1.70. à 2.6.1.83

Ces dispositions reposent sur les articles 35 à 53 de NYPE 2015.

Conformément à l’avis du Conseil d’État, le “navire de mer” a été remplacé par “le capitaine” à l’article 2.6.1.70. En effet, un navire n’est pas un sujet de droit mais une chose qui ne peut dès lors pas avoir de droits ni obligations.

Article 2.6.1.87

Prescription

La nouvelle réglementation en matière de prescription a déjà été expliquée d’une manière générale.

Section 3

Affrètement au voyage

Article 2.6.1.88

Application matérielle

Dans la présente section, des dispositions de droit additionnel sont reprises. Si les parties n’ont pas repris leurs propres clauses dans un contrat d’affrètement au voyage, cette section est interprétée en tant que droit additionnel. Bien évidemment le contrat ne peut dériver des dispositions légales obligatoires.

Article 2.6.1.89

Autre réglementation

Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

Artikel 2.6.1.90

Vermeldingen

Deze bepaling is gebaseerd op Part I van GENCON. Onder voorbehoud van de kwalificerende componenten, is in de bepaling geen sanctie bepaald.

Artikel. 2.6.1.91

Voorwerp van de bevrachting

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 1 van GENCON.

Artikel. 2.6.1.92

Aansprakelijkheid van de vervrachter

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 2 van GENCON.

Artikel. 2.6.1.93

Koersafwijking

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 3 van GENCON.

Artikel. 2.6.1.94

Betaling van de vracht

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 4 van GENCON.

Artikel. 2.6.1.95

Lading en lossing

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 5 van GENCON.

Artikel. 2.6.1.96

Laad- en lostijd

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 6 van GENCON.

Article 2.6.1.90

Mentions

Cette disposition est basée sur la Partie I du GENCON. Sous réserve des composants de qualification, la disposition ne prévoit aucune sanction.

Article 2.6.1.91

Objet de l'affrètement

Cette disposition est basée sur l'article 1er du GENCON.

Article 2.6.1.92

Responsabilité du fréteur

Cette disposition est basée sur l'article 2 du GENCON.

Article 2.6.1.93

Déroutement

Cette disposition est basée sur l'article 3 du GENCON.

Article 2.6.1.94

Paiement du fret

Cette disposition est basée sur l'article 4 du GENCON.

Article 2.6.1.95

Chargement et déchargement

Cette disposition est basée sur l'article 5 du GENCON.

Article 2.6.1.96

Délai de chargement et de déchargement

Cette disposition est basée sur l'article 6 du GENCON.

Artikel 2.6.1.97

Liggeld

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 7 van GENCON.

Artikel 2.6.1.98

Retentierecht

Deze en de twee volgende ontworpen bepalingen zijn gebaseerd op artikel 8 van Part II van GENCON en de artikelen 116, 123, 124 en 125 van de Zeewet.

Artikel 2.6.1.99

Ladingvoorrecht

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 2.6.1 100

Niet geloste of afgehaalde goederen

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 123 van de Zeewet. Zij omvat ook procesrechtelijke regels welke uiteraard van toepassing zijn op de rechtspleging in België en roepen een zakelijke zekerheid in het leven, waaromtrent de artikelen 88 j° 94 van het Wetboek van internationaal privaatrecht in geval van een Belgische bestemming eveneens tot toepassing van het Belgisch recht zouden leiden.

Artikelen 2.6.1 101 tot 2.6.1 109

Deze bepalingen zijn gebaseerd op artikelen 9 tot 18 van Part II van GENCON.

Artikel 2.6.1 110

Verjaring

De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht.

Article 2.6.1.97

Surestaries

Cette disposition est basée sur l'article 7 du GENCON.

Article 2.6.1.98

Droit de rétention

Cette disposition et les deux suivantes en projet sont basées sur l'article 8 de la Partie II du GENCON et les articles 116, 123, 124 et 125 de la Loi Maritime.

Article 2.6.1.99

Privilège sur la cargaison

Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

Article 2.6.1 100

Marchandises non déchargées ou enlevées

Cette disposition remplace l'article 123 de la Loi Maritime. Elle contient aussi des règles de procédure qui sont bien entendu applicables à la procédure en Belgique et créent une sûreté réelle, à propos de laquelle les articles 88 j° 94 du Code de droit international privé conduiraient également, en cas de destination belge, à l'application du droit belge.

Articles 2.6.1 101. à 2.6.1 109

Ces dispositions reposent sur les articles 9 à 18 de la Partie II du GENCON.

Article 2.6.1 110

Prescription

La nouvelle réglementation en matière de prescription a déjà été expliquée d'une manière générale ci-dessus.

Afdeling 4

Andere bevrachtingen

Artikel 2.6.1 111

Toepasselijke regelen

In het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn geen bijzondere regelingen opgenomen betreffende andere soorten bevrachting dan de romp-, de tijd- en de reisbevrachting. Te denken valt aan de plaatsbevrachting (*slot charter*) of volumecontracten (*volume contracts* of *contrats of affreightment* in enge zin).

In de Belgische rechtspraktijk wordt omtrent dergelijke overeenkomsten blijkbaar zelden geprocedeerd. Verder gaat het om bij uitstek commerciële contracten, waarvoor partijen doorgaans zelf passende regelingen treffen. De behoefte aan een specifiek wettelijk raamwerk mag dan ook gering worden geacht.

In de ontworpen bepaling wordt daarom geopteerd voor een verwijzing naar de hierboven toegelichte afdelingen betreffende de romp-, de tijd- en de reisbevrachtingsovereenkomst, welke in voorkomend geval *naar analogie* kunnen worden toegepast.

Alternatief, in het bijzonder wanneer geen voldoende analogie voorhanden is, kan de rechter terugvallen op de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, welke als bijzondere bronnen van scheepvaartrecht zijn gedefinieerd in artikel 1.1.2.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Daardoor kan de Belgische rechter rekening houden met internationaal gangbare regels. Beoogd wordt een oplossing die aansluit bij de realiteit van het maritieme bedrijf, welke vaak zal kunnen worden afgeleid uit gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, waaromtrent partijen en de rechter nuttige elementen kunnen halen uit internationaal ruim geaccepteerde standaardovereenkomsten of buitenlandse rechtspraak en rechtsleer. In uiterst geval kan ook worden teruggevallen op de algemene beginselen van het contractenrecht. Dit kan bijvoorbeeld verantwoord zijn ten aanzien van de verhuring van winkels aan boord van een cruiseschip.

Artikel 2.6.1 112

Ladingvoorrecht

In de ontworpen bepaling wordt uitdrukkelijk een ladingvoorrecht ingeschreven. Dergelijk voorrecht kan

Section 4

Autres affrètements

Article 2.6.1 111

Règles applicables

Le Code belge de la Navigation ne reprend aucun régime particulier concernant des types d'affrètements autres que l'affrètement coque nue, l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage. Pensons par exemple à l'affrètement au lieu (*slot charter*) ou aux contrats en volume (*volume contracts ou contrats of affreightment* dans le sens étroit du terme).

Dans la pratique juridique belge, il n'est apparemment procédé que rarement concernant de tels contrats. En outre, il s'agit de contrats commerciaux par excellence pour lesquels les parties adoptent généralement elles-mêmes des règlements appropriés. Dès lors, le besoin d'un cadre légal spécifique peut être qualifié de minime.

C'est pourquoi, dans la disposition en projet, on opte pour un renvoi aux sections commentées ci-dessus concernant le contrat d'affrètement coque nue, à temps et au voyage, lesquelles pourront, le cas échéant, être appliquées *par analogie*.

Une alternative, en particulier en l'absence d'analogie suffisante, permet au juge de se rabattre sur les usages et principes généraux dans le droit de la navigation, lesquels sont définis à l'article 1er.1.2.2 du Code belge de la Navigation, en tant que sources particulières de droit de la navigation. De ce fait, le juge belge peut tenir compte de règles courantes au niveau international. On vise une solution qui se rapproche de la réalité du secteur maritime qui, souvent, pourra être déduite d'usages et de principes généraux de droit de la navigation, à propos desquels les parties et le juge peuvent tirer des éléments utiles de contrats types largement acceptés au niveau international ou de la jurisprudence ou doctrine étrangère. Dans un cas extrême, il est également possible de se référer aux principes généraux du droit des contrats. Cela peut, par exemple, être justifié dans le cas d'une location de magasins à bord d'un navire de croisière.

Article 2.6.1 112

Privilège sur la cargaison

Un privilège sur la cargaison est expressément inscrit dans la disposition en projet. En effet, un tel privilège

immers bezwaarlijk op een analoge toepassing van een wetsbepaling berusten.

Artikel 2.6.1 113

Verjaring

De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht.

HOOFDSTUK 2

Vervoer

Afdeling 1

Goederenvervoer

Onderafdeling 1

Regels van Den Haag en Visby

Artikel 2.6.2.1

Begrippen

Deze bepaling bevat begripsomschrijvingen welke letterlijk zijn overgenomen uit artikel 1 van de Regels van Den Haag en Visby.

De onder 2° opgenomen definitie van de zeevervoerovereenkomst verzekert dat het toepassingsgebied van het dwingende regime wordt uitgebreid tot andere vervoerovereenkomsten dan deze onder cognossement en dat de documentaire benadering van het toepassingsgebied wordt verlaten. Het element vergoeding (echter niet: winstoogmerk) is essentieel want een welwillend kosteloos optredende vervoerder kan bezwaarlijk aan een dwingend aansprakelijkheidsregime worden onderworpen. De afzender is de contractuele wederpartij van de zeevervoerder, maar niet noodzakelijk diegene die de goederen aan deze laatste overhandigt.

Wanneer de overeenkomst tevens de kenmerken van een bevrachtingsovereenkomst vertoont, dient de kwalificatie als vervoerovereenkomst voorrang te genieten. De benaming van de overeenkomst of het vervoersdocument is niet beslissend, wel het voorhanden zijn van een vervoerdersverplichting als bedoeld in artikel 2.6.2.1, 2°. Wanneer partijen op normale wijze en te goeder trouw teruggrijpen naar een internationale standaardovereenkomst voor charter parties, of wanneer voor bevrachtingen typische clausules worden opgenomen (bijvoorbeeld inzake overliggeld), zonder dat

peut difficilement reposer sur une application analogue d'une disposition de loi.

Article 2.6.1 113

Prescription

La nouvelle réglementation en matière de prescription a déjà été expliquée d'une manière générale ci-dessus.

CHAPITRE 2

Transport

Section 1re

Transport de marchandises

Sous-section 1re

Règles de La Haye et de Visby

Article 2.6.2.1

Notions

Cette disposition contient des définitions qui ont été littéralement reprises de l'article 1er des Règles de La Haye et de Visby.

La définition reprise au point 2° du contrat de transport maritime assure que le champ d'application du régime impératif est étendu à des contrats de transport autres que sous connaissement et que l'approche documentaire est supprimée du champ d'application. L'élément rémunération (toutefois pas: but lucratif) est essentiel car un transporteur qui intervient volontairement et gratuitement peut difficilement être soumis à un régime impératif de responsabilité. Le chargeur est l'autre partie contractuelle du transporteur maritime, mais pas nécessairement la personne qui remet les marchandises à ce dernier.

Lorsque le contrat présente également les caractéristiques d'un contrat d'affrètement, la qualification en tant que contrat de transport doit avoir priorité. La dénomination du contrat ou du document de transport n'est pas déterminante, mais l'existence d'une obligation de transporteur visée à l'article 2.6.2.1, 2°, l'est. Quand des parties se réfèrent, normalement et de bonne foi, à un contrat type international pour chartes-parties ou quand, pour des affrètements, des clauses typiques sont reprises (par exemple en matière de surestaries), sans obligations spécifiques d'un transporteur, il y a de fortes

specifieke vervoerdersverplichtingen worden bedongen, liggen indicaties voor dat het om een bevrachtingsovereenkomst gaat. Uiteraard beoogt de ontworpen wettekst niet om afbreuk te doen aan de inzake bevrachtingsovereenkomsten internationaal gangbare contractvrijheid. Bovendien bepaalt artikel 2.6.2.8, § 2, uitdrukkelijk, en in overeenstemming met de Regels van Den Haag en Visby, dat de onderafdeling in principe niet geldt voor charterpartijen.

De "vervoerovereenkomst" zoals gedefinieerd in de Regels van Den Haag en Visby (artikel 1(b)) dient te worden beschouwd als een subcategorie van de ontworpen, bredere definitie van de "zeevervoerovereenkomst".

Artikel 2.6.2.2

Internationale toepassing

Deze bepaling onder paragraaf 1, 1°, berust op artikel 10 van de Regels van Den Haag en Visby. Door paragraaf 1, 2°, wordt het internationale werkingsgebied van de Haagse Regels uitgebreid tot alle vervoer van of naar België. Dat bevestigt de situatie onder het huidige artikel 91 van de Zeewet.

De in paragraaf 2 opgenomen bepaling expliciteert een bestaande opvatting, in een formulering die in het bijzonder aansluit bij de terminologie van artikel 9 van de Rome I-Verordening.

Artikel 2.6.2.3

Materiële toepassing

Deze bepaling berust op artikel 2 van de Regels van Den Haag en Visby, met dien verstande dat het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot alle zeevervoerovereenkomsten zoals omschreven in artikel 2.6.2.1, 2°.

In paragraaf 2 wordt bepaald dat, indien de Regels van Den Haag en Visby van toepassing zijn krachtens Belgisch recht, zij mede gelden voor het vervoer van levende dieren. Deze uitbreiding ligt in lijn met de Regels van Rotterdam (artikel 81).

Artikel 2.6.2.4

Andere regelgeving

Nu de Haagse Regels, in overeenstemming met het bijhorende Ondertekeningsprotocol en de thans geldende Zeewet (artikel 91), volledig in het Belgisch

chances qu'il s'agisse d'un contrat d'affrètement. Bien entendu, le texte de loi en projet ne vise pas à porter préjudice à la liberté contractuelle usuelle au niveau international en matière de contrats d'affrètement. En outre, l'article 2.6.2.8, § 2 détermine expressément, et conformément aux Règles de La Haye et de Visby, que la sous-section ne s'applique en principe pas aux chartes-parties.

Le "contrat de transport" tel que défini dans les Règles de La Haye et de Visby (article 1(b)) doit être considéré comme une sous-catégorie de la définition plus large en projet de "contrat de transport maritime".

Article 2.6.2.2

Application internationale

La disposition sous paragraphe 1er, 1°, repose sur l'article 10 des Règles de La Haye et de Visby. Le paragraphe 1er, 2°, étend le champ d'application international des règles de La Haye à tous les transports vers ou depuis la Belgique. Cela confirme la situation couverte par l'actuel article 91 de la Loi Maritime.

La disposition reprise au paragraphe 2 explicite un point de vue existant, dans une formulation qui se rapproche particulièrement de la terminologie de l'article 9 du Règlement Rome I.

Article 2.6.2.3

Application matérielle

Cette disposition repose sur l'article 2 des Règles de La Haye et de Visby, étant entendu que le champ d'application est étendu à tous les contrats de transport maritime, tel que décrit à l'article 2.6.2.1, 2°.

Dans le paragraphe 2, il est stipulé que, si les Règles de La Haye et Visby s'appliquent en vertu du droit belge, elles valent également pour le transport d'animaux vivants. Cette extension est conforme aux Règles de Rotterdam (article 81).

Article 2.6.2.4

Autre réglementation

Maintenant que, en conformité avec le Protocole de signature correspondant et la Loi Maritime en vigueur à présent (article 91), les Règles de La Haye sont

Scheepvaartwetboek zijn ingewerkt, is het aangewezen uit te sluiten dat de rechter de Regels rechtstreekse toepassing verleent.

De paragrafen 2 en 3 berusten op de artikelen 8 respectievelijk 9 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 2.6.2.5

Rechten en plichten

Deze bepaling berust op artikel 3 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 2.6.2.6

Ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid

Deze bepaling berust op artikel 4 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 2.6.2.7

Aansprakelijkheidsgronden en aangestelden

Deze bepaling berust op artikel 4*bis* van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 2.6.2.8

Afwijkende bedingen en charterpartijen

Deze bepaling berust op artikel 5 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 2.6.2.9

Bijzondere verladingen

Deze bepaling berust op artikel 6 van de Regels van Den Haag en Visby.

Artikel 2.6.2.10

Tijd voor inlading en na lossing

Deze bepaling berust op artikel 7 van de Regels van Den Haag en Visby.

entièrement intégrées au Code belge de la Navigation, il est conseillé d'exclure que le juge accorde l'application directe des Règles.

Les paragraphes 2 et 3 reposent respectivement sur les articles 8 et 9 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 2.6.2.5

Droits et obligations

Cette disposition repose sur l'article 3 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 2.6.2.6

Exonérations et limitation de responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 4 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 2.6.2.7

Bases de responsabilité et préposés

Cette disposition repose sur l'article 4 *bis* des Règles de La Haye et de Visby.

Article 2.6.2.8

Clauses dérogatoires et chartes-parties

Cette disposition repose sur l'article 5 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 2.6.2.9

Chargements particuliers

Cette disposition repose sur l'article 6 des Règles de La Haye et de Visby.

Article 2.6.2.10

Temps avant chargement et après déchargement

Cette disposition repose sur l'article 7 des Règles de La Haye et de Visby.

Onderafdeling 2

Bijzondere bepalingen

Artikel 2.6.2.11

Begrippen

Ter zake wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 2.6.2.1, 2°.

Het begrip vertraging (3°) is gedefinieerd naar analogie met de Regels van Rotterdam (artikel 21). Als geen tijd is overeengekomen (ook niet impliciet), kan er geen vertraging in de zin van de wettekst optreden.

Om een flexibele uitlegging mogelijk te maken, welke aansluit bij toekomstige commerciële ontwikkelingen, wordt het begrip vervoersdocument niet afzonderlijk gedefinieerd.

Artikel 2.6.2.12

Rechtsmacht

Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake vorderingen aangaande vervoerovereenkomsten op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door de Brussel I*bis*-Verordening of het EVEX-Verdrag.

Artikel 2.6.2.13

Internationale toepassing

De in het eerste lid opgenomen bepaling herhaalt de in artikel 91 van de Zeewet doorgevoerde nationale uitbreiding van het toepassingsgebied van de Regels van Den Haag en Visby.

Het tweede lid expliciteert een algemene opvatting, in een formulering die in het bijzonder aansluit bij de terminologie van artikel 9 van de Rome I-Verordening.

Wat betreft artikel 2.6.2.31 valt aan te stippen dat deze bepaling ook procesrechtelijke regels omvat welke uiteraard van toepassing zijn op de rechtspleging in België, alsook een zakelijke zekerheid in het leven roept, waaromtrent de artikelen 88 j° 94 van het Wetboek van internationaal privaatrecht in geval van een Belgische bestemming eveneens tot toepassing van het Belgisch recht zou leiden.

Sous-section 2

Dispositions spéciales

Article 2.6.2.11

Notions

On renvoie en la matière à l'explication sous l'article 2.6.2.1, 2°.

La notion de retard (3°) a été définie par analogie aux Règles de Rotterdam (article 21). Si aucun délai n'a été convenu (implicitement non plus), il ne peut être question de retard au sens du texte de loi.

Pour permettre une interprétation flexible, laquelle se rapproche des futurs développements commerciaux, la notion de document de transport n'est pas définie séparément.

Article 2.6.2.12

Juridiction

Il est souhaitable de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, une disposition particulière concernant la juridiction internationale compétente pour des créances relatives à des contrats de transport qui intervient pour autant que le juge compétent ne soit pas désigné par le Règlement de Bruxelles I *bis* ou la Convention EVEX.

Article2.6.2.13

Application internationale

La disposition reprise à l'alinéa 1er répète l'extension nationale du champ d'application des Règles de La Haye et de Visby introduite à l'article 91 de la Loi Maritime.

L'alinéa 2 explicite une conception générale, dans une formulation qui se rapproche particulièrement de la terminologie de l'article 9 du Règlement de Rome I.

En ce qui concerne l'article 2.6.2.31, il est à noter que cette disposition contient aussi des règles de procédure qui s'appliquent bien entendu à la procédure en Belgique, et crée une sûreté réelle, à propos de laquelle les articles 88 j° 94 du Code de droit international privé conduiraient également, en cas de destination belge, à l'application du droit belge.

Artikel 2.6.2.14

Materiële toepassing

Het ontworpen eerste lid leidt tot een ruime toepassing van de onderafdeling, waarbij de documentaire benadering wordt verlaten.

In het tweede lid wordt bepaald dat de aanvullende Belgische nationale wetsbepalingen mede gelden voor het vervoer van levende dieren. Deze uitbreiding ligt in lijn met de Regels van Rotterdam (artikel 81).

Artikel 2.6.2.15

Paramount-beding

Deze bepaling is een aangepaste overname van artikel 91.B van de Zeewet. Zoals onder het vigerende recht, wordt geen sanctie bepaald. Wel kan de bepaling een functie vervullen bij de toetsing van bevoegdheidsbedingen, voor zover daarbij nationaal recht van toepassing is.

Artikel 2.6.2.16

Andere regelgeving

Aangezien de ontworpen afdeling een sluitend geheel vormt, met het oog op de rechtszekerheid en in lijn met de algemene doelstelling de relatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot andere regelgeving duidelijk te definiëren, wordt de gelding van de algemene vervoerregels van het Wetboek van Koophandel en het Burgerlijk Wetboek uitdrukkelijk uitgesloten.

Artikel 2.6.2.17

Afwijkende bedingen

In principe is de wettelijke regeling betreffende het goederenvervoer over zee dwingend. De door paragraaf 2 aanvaarde uitzonderingen sluiten aan bij de realiteit van het maritieme bedrijf.

Artikel 2.6.2.18

Aanlevering van de goederen

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 27.1 en 27.2 van de Regels van Rotterdam.

Article 2.6.2.14

Application matérielle

L'alinéa 1er en projet entraîne une application large de la sous-section, dans laquelle l'approche documentaire est abandonnée.

A l'alinéa 2, il est stipulé que les dispositions de loi nationales belges supplétives valent également pour le transport d'animaux vivants. Cette extension est conforme aux Règles de Rotterdam (article 81).

Article 2.6.2.15

Clause Paramount

Cette disposition est une reprise adaptée de l'article 91.B de la Loi Maritime. À l'instar du droit en vigueur, aucune sanction n'est déterminée. Néanmoins, la disposition peut remplir une fonction pour l'appréciation des clauses de compétence pour autant que le droit national s'applique à cet effet.

Article 2.6.2.16

Autre réglementation

Comme la section en projet forme un tout, en vue de la sécurité juridique et conformément à l'objectif général de définir clairement la relation du Code belge de la Navigation par rapport à un autre régime, l'application des règles générales en matière de transport du Code de Commerce et du Code civil est expressément exclue.

Article 2.6.2.17

Clauses dérogatoires

En principe, le régime légal concernant le transport de marchandises par mer est impératif. Les exceptions acceptées par le paragraphe 2 se rapprochent de la réalité du secteur maritime.

Article 2.6.2.18

Remise des marchandises

Cette disposition est inspirée des articles 27.1 et 27.2 des Règles de Rotterdam.

Artikel 2.6.2.19

Deklading

Een nieuwe wettelijke regeling van het vervoer van goederen aan dek is noodzakelijk. Deze kan echter niet ingaan tegen de desbetreffende regeling in de Regels van Den Haag en Visby.

Paragraaf 1 berust op artikel 25.1 van de Regels van Rotterdam. Het woord "uitsluitend" duidt aan dat goederen alleen aan dek mogen worden vervoerd in de vervolgens opgesomde gevallen. Het betekent niet dat de goederen in die gevallen aan dek moeten worden vervoerd, en niet in het ruim mogen worden geladen.

Paragraaf 2 beperkt enigszins de contractvrijheid ingeval van vervoer van gedeclareerde deklading, waarop de Regels van Den Haag en Visby niet van toepassing zijn.

Artikel 2.6.2.20

Levende dieren

Paragraaf 2 ligt in lijn met artikel 81 van de Regels van Rotterdam.

Artikel 2.6.2.21

Verhandelbaarheid van het vervoersdocument

De bepalingen van deze onderafdeling zijn van toepassing op alle mogelijke vervoersdocumenten, verhandelbaar of niet. Het ontworpen artikel bepaalt dat het al dan niet verhandelbare karakter van het vervoersdocument afhangt van wat het vervoersdocument zelf bepaalt. Partijen kiezen derhalve zelf of zij het vervoersdocument verhandelbaar of niet verhandelbaar maken. Indien niets wordt vermeld, wordt het vervoersdocument geacht verhandelbaar te zijn.

Artikel 2.6.2.22

Vracht

Deze bepaling is geïnspireerd door de bepalingen betreffende de betaling van de vrachtprijs uit titel III van de Zeewet betreffende de bevrachtingsovereenkomst, in het bijzonder door artikel 120 van de Zeewet.

Article 2.6.2.19

Chargement en pontée

Un nouveau régime du transport de marchandises en pontée est nécessaire. Celui-ci ne peut cependant pas porter atteinte au régime visé dans les Règles de La Haye et de Visby.

Le paragraphe 1er repose sur l'article 25.1 des Règles de Rotterdam. Le terme "exclusivement" indique que les marchandises peuvent uniquement être transportées en pontée dans les cas énumérés ensuite. Cela ne signifie pas que les marchandises doivent être transportées en pontée dans ces cas et qu'elles ne peuvent pas être chargées dans la cale.

Le paragraphe 2 limite quelque peu la liberté contractuelle en cas de transport d'un chargement en pontée déclaré, auquel les Règles de La Haye et de Visby ne s'appliquent pas.

Article 2.6.2.20

Animaux vivants

Le paragraphe 2 est conforme à l'article 81 des Règles de Rotterdam.

Article 2.6.2.21

Négociabilité du document de transport

Les dispositions de la présente sous-section s'appliquent à tous les documents transport possibles, négociables ou non. L'article en projet précise que le caractère négociable ou non du document de transport dépend de ce que le document de transport en soi stipule. Par conséquent, les parties choisissent elles-mêmes si elles rendent le document de transport négociable ou non. Si rien n'est mentionné, le document de transport est réputé être négociable.

Article 2.6.2.22

Fret

Cette disposition s'inspire des dispositions relatives au paiement du fret visées au titre III de la Loi Maritime relatives au contrat d'affrètement, plus particulièrement à l'article 120 de la Loi Maritime.

Artikel 2.6.2.23

Beschikkingsrecht

Deze bepaling regelt op elementaire wijze het klassiek in alle vervoertakken geldende beschikkingsrecht.

Artikel 2.6.2.24

Rechtspositie van de bestemmeling

De rechtspositie van de derde cognossementhouder wordt momenteel niet wettelijk geregeld. Deze bepaling is gebaseerd op de vigerende opvatting dat de derde houder niet de rechtsopvolger van de afzender is. Zij treft echter een regeling voor alle vervoerovereenkomsten. Het tweede lid biedt een praktische oplossing voor een reële problematiek. Uiteraard geldt het onder voorbehoud van de Brussel I*bis*-Verordening.

Artikel 2.6.2.25

Recht op aflevering

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 89 van de Zeewet. Er is rekening gehouden met de Regels van Rotterdam (artikel 46).

Artikel 2.6.2.26

Betaling van vracht en andere kosten

Paragraaf 1 betreft *freight prepaid*-clausule en is geinspireerd door artikel 42 van de Regels van Rotterdam. In de Regels van Den Haag en Visby wordt de materie niet geregeld.

Paragraaf 2 betreft kosten die ontstaan in de bestemmingshaven, na de lossing van de goederen uit het schip, zoals opslagkosten, overliggeld in verband met de containers waarin de goederen gestuwd zijn en aansluit- en elektriciteitskosten in verband met reefercontainers. Een bestemmeling die, om welke reden dan ook, niet meer in de goederen geïnteresseerd is en nooit aflevering vraagt, kan niet voor betaling van deze kosten worden aangesproken. De vervoerder zal deze kosten dan moeten recupereren van de afzender, of door uitvoering op de goederen zelf. Anderzijds blijft de bestemmeling, die aflevering van de goederen heeft gevraagd, tot betaling van deze kosten gehouden indien hij de goederen toch niet in ontvangst neemt.

Article 2.6.2.23

Droit de disposer

Cette disposition règle de façon élémentaire le droit de disposer classique en vigueur dans tous les modes de transport.

Article 2.6.2.24

Position juridique du destinataire

La position juridique du tiers-porteur du connaissement n'est actuellement pas réglée par la loi. Cette disposition est fondée sur la conception en vigueur que le tiers-porteur n'est pas l'ayant droit de l'expéditeur. Elle concerne cependant un régime pour tous les contrats de transport. L'alinéa deux offre une solution pratique à une problématique réelle. Bien entendu, cela s'applique sous réserve du Règlement de Bruxelles I *bis*.

Article 2.6.2.25

Droit à la délivrance

Cette disposition remplace l'article 89 de la Loi Maritime. Il a été tenu compte des Règles de Rotterdam (article 46).

Article 2.6.2.26

Paiement du fret et d'autres frais

Le paragraphe 1er concerne la clause de *freight prepaid* et s'inspire de l'article 42 des Règles de Rotterdam. Cette matière n'est pas réglée dans les Règles de La Haye et de Visby.

Le paragraphe 2 concerne les frais qui se créent dans le port de destination, après le déchargement des marchandises du navire, par exemple les frais d'entreposage, les surestaries relatifs aux conteneurs dans lesquels les marchandises ont été arrimées et les frais de raccordement et d'électricité relatifs à des conteneurs "reefer". Un destinataire qui, pour quelque raison que ce soit, n'est plus intéressé par les marchandises et n'en demande jamais la délivrance ne peut pas être rendu responsable du paiement de ces frais. Dans ce cas, le transporteur devra récupérer ces frais auprès de le chargeur ou par exécution sur les marchandises en soi. D'autre part, le destinataire, qui a demandé la délivrance des marchandises, reste tenu au paiement de ces frais s'il ne réceptionne malgré tout pas les marchandises.

Artikel 2.6.2.27

Retentierecht

Ook onder het huidige recht wordt aanvaard dat de vervoerder op de goederen een retentierecht kan uitoefenen. Een wettelijke regeling is echter wenselijk. Het in de ontworpen bepaling omschreven retentierecht kan worden uitgeoefend voor vorderingen die rechtstreeks verband houden met de vervoerde goederen, en het moet gaan om bedragen die de vervoerder kan vorderen van de bestemmeling. Het is echter niet vereist dat de bestemmeling de *enige* schuldenaar is. Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen. De formulering van de bepaling is in wezen identiek aan die van het hierboven ontworpen artikel 2.6.1.98 betreffende het retentierecht van de reisvervrachter.

Artikel 2.6.2.28

Ladingvoorrecht

Deze bepaling komt in de plaats van de artikelen 125 en 126 van de Zeewet. De formulering is wezenlijk identiek aan die van artikel 2.6.1.99 betreffende de reisbevrachting.

Artikel 2.6.2.29

Sekwester over de lading

Artikel 2.6.2.25, § 4, biedt de vervoerder de mogelijkheid om een sekwester te laten aanstellen wanneer meer dan één persoon aflevering van de goederen vraagt. Het ontworpen artikel geeft de vervoerder een algemene mogelijkheid om, wanneer er niet op de normale wijze tot aflevering kan worden overgegaan, de aanstelling van een sekwester te vragen. De mogelijkheid om een sekwester te laten aanstellen in specifieke hypotheses is voorzien in de artikelen 124 en 267 van de Zeewet. Ook op basis van de algemene bepalingen van het Burgerlijk Wetboek (artikelen 1955-1963) is de aanstelling van een sekwester mogelijk. Bij toepassing van het ontworpen artikel dienen de kosten van de sekwester te worden gedragen (of minstens te worden voorgeschoten) door de vervoerder, maar hij kan ze desgevallend van een andere partij recupereren.

Article 2.6.2.27

Droit de rétention

Conformément au droit actuel également, il est admis que le transporteur peut exercer un droit de rétention sur les marchandises. Toutefois, un régime légal est souhaitable. Le droit de rétention décrit dans la disposition en projet peut être exercé pour des créances ayant directement trait aux marchandises transportées et il doit s'agir de montants que le transporteur peut réclamer au destinataire. Il n'est cependant pas requis que le destinataire soit le *seul* débiteur. Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises. Par essence, la formulation de la disposition est identique à celle de l'article 2.6.1.98 en projet ci-dessus concernant le droit de rétention de l'affréteur au voyage.

Article 2.6.2.28

Privilège sur la cargaison

Cette disposition remplace les articles 125 et 126 de la Loi Maritime. Par essence, la formulation est identique à celle de l'article 2.6.1.99 relatif à l'affrètement au voyage.

Article 2.6.2.29

Séquestre sur la cargaison

L'article 2.6.2.25, § 4, offre au transporteur la possibilité de faire désigner un séquestre lorsque plus d'une personne demande la livraison des marchandises. L'article en projet donne au transporteur une possibilité générale de demander la désignation d'un séquestre quand il ne peut pas être procédé à la livraison de manière normale. La possibilité de faire désigner un séquestre dans des hypothèses spécifiques est prévue aux articles 124 et 267 de la Loi Maritime. La désignation d'un séquestre est également possible sur la base des dispositions générales du Code civil (articles 1955-1963). En application de l'article en projet, les frais du séquestre doivent être supportés (ou tout du moins avancés) par le transporteur, mais il peut le cas échéant les récupérer d'une autre partie.

Artikel 2.6.2.30

Vertraging

Deze bepaling bevestigt in paragraaf 1 het principe dat de vervoerder aansprakelijk is voor vertragingsschade.

De regeling met betrekking tot het voorbehoud in paragraaf 2 is geïnspireerd door artikel 23.4 van de Regels van Rotterdam.

De aansprakelijkheidsbeperking opgenomen in paragraaf 3 is ontleend aan artikel 60 van de Regels van Rotterdam.

Artikel 2.6.2.31

Niet afgehaalde goederen

Deze bepaling is een nadere uitwerking van de artikelen 123 en 267 van de Zeewet. De formulering is wezenlijk identiek aan die van artikel 2.6.1 100 betreffende de reisbevrachting.

Het artikel omvat ook procesrechtelijke regels welke van toepassing zijn op de rechtspleging in België en roept bovendien een zakelijke zekerheid in het leven, waaromtrent de artikelen 88 j° 94 van het Wetboek van internationaal privaatrecht in geval van een Belgische bestemming eveneens tot toepassing van het Belgisch recht zouden leiden.

Artikel 2.6.2.32

Vorderingsrecht

In de huidige opvatting wordt het vorderingsrecht beschouwd als een corollarium van het recht op aflevering, dat derhalve enkel toekomt aan degene die recht op aflevering van de goederen heeft. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd om het recht op aflevering en het vorderingsrecht uit elkaar te halen, en ze afzonderlijk te definiëren. Het recht op aflevering wordt omschreven in artikel 2.6.2.25, het recht om de averijvordering in te stellen in het ontworpen artikel.

Artikel 2.6.2.33

Verjaring

Paragraaf 1 geeft uitvoering aan artikel 3.6*bis* van de Regels van Den Haag en Visby.

Article 2.6.2.30

Retard

La disposition confirme au paragraphe 1er le principe selon lequel le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard.

Le régime relatif à la réserve visée au paragraphe 2 s'inspire de l'article 23.4 des Règles de Rotterdam.

La limitation de responsabilité reprise au paragraphe 3 a été empruntée à l'article 60 des Règles de Rotterdam.

Article 2.6.2.31

Marchandises non enlevées

Cette disposition est un développement des articles 123 et 267 de la Loi Maritime. Par essence, la formulation est identique à celle de l'article 2.6.1 100 relatif à l'affrètement au voyage.

L'article contient aussi des règles de procédure qui s'appliquent à la procédure en Belgique et crée en outre une sûreté réelle, à propos de laquelle les articles 88 j° 94 du Code de droit international privé conduiraient également, en cas de destination belge, à l'application du droit belge.

Article 2.6.2.32

Droit d'action

Dans la conception actuelle, le droit d'action est considéré comme un corollaire du droit à la délivrance qui, par conséquent, revient uniquement à la partie qui bénéficie du droit de livraison des marchandises. Dans le Code belge de la Navigation, il a été choisi de distinguer le droit de délivrance et le droit d'action et les définir séparément. Le droit à la délivrance est décrit à l'article 2.6.2.25 et le droit d'intenter une action en avarie à l'article en projet.

Article 2.6.2.33

Prescription

Le paragraphe 1er exécute l'article 3.6 *bis* des Règles de La Haye et de Visby.

De Regels van Den Haag en Visby bevatten een verjaringsregeling, welke echter alleen vorderingen *tegen* de vervoerder betreft. De in paragraaf 2 ontworpen bepaling voert een verjaringsregeling in voor vorderingen in verband met de vervoerovereenkomst ingesteld *door* de vervoerder. De regeling sluit aan bij de algemene betrachting de verjaringen te stroomlijnen.

Afdeling 2

Passagiersvervoer

Onderafdeling 1

PAL-Verdrag

Artikel 2.6.2.34

Begrippen

Dit artikel is hoofdzakelijk gebaseerd op artikel 1 van het PAL-Verdrag. De definitie van het schip uit het PAL-Verdrag is niet overgenomen, ten einde het vervoer per luchtkussenvaartuig onder de nationale regeling te doen vallen. Dergelijk vervoer valt buiten het PAL-Verdrag, maar ook buiten het luchtrecht, zodat een regeling zich opdringt. In de definitie van passagiervervoerovereenkomst over zee werd, ten opzichte van de definitie in het PAL-Verdrag, de beperking aangebracht dat het moet gaan om vervoer tegen vergoeding. Het komt immers niet billijk voor om een welwillend kosteloos optredende vervoerder aan een dwingend aansprakelijkheidsregime te onderwerpen. De definitie van het begrip rekeneenheid is gestoeld op artikel 9.1 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.35

Internationale en materiële toepassing

De in deze onderafdeling opgenomen regeling breidt de gelding van het PAL-Verdrag, zoals aangevuld door de PAL-Resolutie van de IMO en Verordening (EG) Nr. 392/2009, uit tot:

1° internationaal zeevervoer dat niet door voornoemde instrumenten wordt beheerst, maar waarop toch Belgisch recht van toepassing is;

2° binnenlands zeevervoer met schepen van klassen C en D in de zin van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen.

Les Règles de La Haye et de Visby contiennent un régime de prescription qui concerne cependant uniquement des actions *contre* le transporteur. La disposition en projet au paragraphe 2 introduit un régime de prescription pour des actions relatives au contrat de transport intentées *par* le transporteur. Le régime est conforme à la tentative générale de rationaliser les prescriptions.

Section 2

Transport de passagers

Sous-section 1re

Convention PAL

Article 2.6.2.34

Notions

Cet article se base essentiellement sur l'article 1er de la Convention PAL. La définition du navire de la Convention PAL n'est pas reprise, afin que le transport par aéroglisseur relève de la législation nationale. Un tel mode de transport ne relève pas de la Convention PAL, ni du droit aérien, de sorte qu'une réglementation s'impose. Dans la définition du contrat de transport de passagers par mer, une restriction a été apportée par rapport à la définition de la Convention PAL, précisant qu'il doit s'agir d'un transport contre rémunération. Il serait en effet injuste qu'un transporteur qui intervient volontairement et gratuitement puisse être soumis à un régime impératif de responsabilité. La définition de la notion d'unité de compte est fondée sur l'article 9.1 de la Convention PAL.

Article 2.6.2.35

Application internationale et matérielle

Le régime repris dans cette sous-section élargit la validité de la Convention PAL, telle que complétée par la Résolution PAL de l'OMI et par le Règlement (CE) N° 392/2009:

1° au transport maritime international qui n'est pas régi par les instruments précités, mais auquel s'applique néanmoins la législation belge;

2° au transport par mer pour le transport intérieur avec un navire de Classe C ou D au sens de la Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

De eerst vermelde uitbreiding ligt geheel in de lijn van de Belgische wetgevende traditie. De tweede uitbreiding wordt uitdrukkelijk toegelaten door artikel 2, lid 2 van Verordening (EG) Nr. 392/2009, en is onder meer ook door Nederland doorgevoerd.

Door de in paragraaf 1 verwoorde maatregelen wordt eenheid bewerkstelligd tussen het internationaal recht en het EU-recht recht enerzijds, en het Belgisch recht anderzijds. Bovendien wordt zo gezorgd voor een optimale bescherming van alle passagiers die een zeereis ondernemen.

Zoals in de toelichting bij het vorige artikel aangegeven, wordt ook het vervoer per luchtkussenvaartuig geregeld.

Het voorlaatste lid van paragraaf 1 berust op artikel 21 van het PAL-Verdrag.

Het laatste lid van paragraaf 1 is de overname van artikel 1*bis* van het PAL-Verdrag. De bijlage waarnaar wordt verwezen, is het Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid met betrekking tot de aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier.

Paragraaf 2 berust op artikel 2.2 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.36

Andere regelgeving

Paragraaf 1 bevestigt de rechtstreekse werking van het merendeel van de bepalingen van het PAL-Verdrag. De verduidelijking met betrekking tot de PAL-Richtsnoeren bevestigt wat is bepaald in artikel 3.2 van Verordening (EG) Nr. 392/2009 en in artikel 4 van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002.

Paragraaf 2 behoeft geen toelichting.

Paragraaf 3 berust op artikel 19 van het PAL-Verdrag, waarbij artikel 5 van Verordening (EG) Nr. 392/2009 aansluit.

Paragraaf 4 berust op artikel 20 van het PAL-Verdrag.

La première extension mentionnée est entièrement conforme à la tradition législative belge. La seconde extension est explicitement consentie par l'article 2, alinéa 2 du Règlement (CE) N° 392/2009, et est notamment aussi appliquée par les Pays-Bas.

Les mesures formulées au paragraphe 1er établissent l'union entre d'une part le droit international et le droit européen, et d'autre part le droit belge. En outre, on veille ainsi à une protection optimale de tous les passagers qui entreprennent un voyage par mer.

Comme indiqué dans l'explication du précédent article, le transport par aéroglisseur est également réglementé.

L'avant-dernier alinéa du paragraphe 1er repose sur l'article 21 de la Convention PAL.

Le dernier alinéa du paragraphe 1er est une reprise de l'article 1er *bis* de la Convention PAL. L'annexe à laquelle il est fait référence est le Certificat d'assurance ou une autre garantie financière relative à la responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles des passagers.

Le paragraphe 2 repose sur l'article 2.2 de la Convention PAL.

Article 2.6.2.36

Autre réglementation

Le paragraphe 1er confirme l'application directe de la plupart des dispositions de la Convention PAL. La clarification relative aux Directives PAL confirme ce qui est stipulé à l'article 3.2 du Règlement (CE) N° 392/2009 et à l'article 4 de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 de la Convention d'Athènes 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, ratifié à Londres le 1er novembre 2002.

Le paragraphe 2 n'exige aucune explication.

Le paragraphe 3 repose sur l'article 19 de la Convention PAL, auquel se rattache l'article 5 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Le paragraphe 4 repose sur l'article 20 de la Convention PAL.

Artikel 2.6.2.37

Afwijkende bedingen

Om aan te sluiten bij de systematiek van andere onderdelen van het wetboek zijn hier de bepalingen van het PAL-Verdrag samengebracht die betrekking hebben op afwijkende bedingen (met name de artikelen 18, 10.1 en 8.4 van het verdrag).

Artikel 2.6.2.38

Informatie ten behoeve van de passagiers

Deze bepaling berust op artikel 7 van Verordening (EG) Nr. 392/2009.

Artikel 2.6.2.39

Kennisgeving van verlies
of beschadiging van bagage

Deze bepaling berust op artikel 15 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.40

Aansprakelijkheid van de vervoerder

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 3, 5, 7, 8, 10.2 en 14 van het PAL-Verdrag 2002, de PAL-Richtsnoeren en artikel 4 en 5.2 van Verordening (EG) Nr. 392/2009.

In paragraaf 8, lid 1 is duidelijk gemaakt dat het een vermoeden betreft.

Artikel 2.6.2.41

Feitelijke vervoerder

Deze bepaling berust op artikel 4 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.42

Aangestelden en lasthebbers

Deze bepaling is de overname van artikel 11 van het PAL-Verdrag.

Article 2.6.2.37

Clauses dérogatoires

Pour rejoindre le système d'autres parties du code, les dispositions de la Convention PAL ayant trait aux dispositions dérogatoires sont rassemblées ici (à savoir les articles 18, 10.1 et 8.4 de la convention).

Article 2.6.2.38

Informations pour les passagers

Cette disposition repose sur l'article 7 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Article 2.6.2.39

Notification de la perte ou
des dommages survenus aux bagages

Cette disposition repose sur l'article 15 de la Convention PAL.

Article 2.6.2.40

Responsabilité du transporteur

Cette disposition est basée sur les articles 3, 5, 7, 8, 10.2 et 14 de la Convention PAL 2002, les Directives PAL et les articles 4 et 5.2 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Dans le paragraphe 8, alinéa 1er, il est précisé qu'il s'agit d'une présomption.

Article 2.6.2.41

Transporteur substitué

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Convention PAL.

Article 2.6.2.42

Préposés et mandataires

Cette disposition est la reprise de l'article 11 de la convention PAL.

Artikel 2.6.2.43

Samenloop van vorderingen

Deze bepaling is de overname van artikel 12 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.44

Verval van het recht op aansprakelijkheidsbeperking

Deze bepaling is de overname van artikel 13 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.45

Schuld van de passagier

Deze bepaling is de bijna letterlijke overname van artikel 6 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.46

Voorschot

Deze bepaling berust op artikel 6 van Verordening (EG) Nr. 392/2009.

Artikel 2.6.2.47

Rechtstreekse vordering

Deze bepaling berust op artikel 4*bis*.10-11 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.48

Omrekening van rekeneenheden

Deze bepaling is de overname van artikel 9.1 van het PAL-Verdrag.

Artikel 2.6.2.49

Verjaring

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 16 van het PAL-Verdrag.

Article 2.6.2.43

Concours de créances

Cette disposition est la reprise de l'article 12 de la convention PAL.

Article 2.6.2.44

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Cette disposition est la reprise de l'article 13 de la convention PAL.

Article 2.6.2.45

Faute du passager

Cette disposition reprend presque littéralement l'article 6 de la Convention PAL.

Article 2.6.2.46

Avance

Cette disposition repose sur l'article 6 du Règlement (CE) N° 392/2009.

Article 2.6.2.47

Action directe

Cette disposition repose sur l'article 4 *bis*.10-11 de la convention PAL.

Article 2.6.2.48

Conversion des unités de compte

Cette disposition est la reprise de l'article 9.1 de la convention PAL.

Article 2.6.2.49

Prescription

Cette disposition est basée sur l'article 16 de la Convention PAL.

Artikel 2.6.2.50

Rechtsmacht

Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake passagiervervoerovereenkomsten op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door het PAL-Verdrag, de Brussel I-Verordening of het Wetboek van internationaal privaatrecht.

Onderafdeling 2

Bijzondere bepalingen

Artikel 2.6.2.51

Materiële toepassing

Deze afdeling bevat bepalingen van nationale herkomst welke zullen gelden telkens wanneer Belgisch recht van toepassing is. Ze betreffen kwesties die niet worden geregeld in het PAL-Verdrag of Verordening (EG) Nr. 392/2009 en vullen die regimes dus aan.

Artikel 2.6.2.52

Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2.6.2.53

Afwijkende bedingen

Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 8:528.2 NBW.

Artikel 2.6.2.54

Vervoersdocumenten

Het eerste lid geeft uiting aan het voorheen uit artikel 167 van de Zeewet afgeleide recht van de passagier op de afgifte van een ontvangstbewijs voor zijn bagage.

Het tweede lid is geïnspireerd door artikel 8:528.1 NBW. Overeenkomstig artikel 1.2.1 doet ook zij geen afbreuk aan regels betreffende consumentenbescherming.

Article 2.6.2.50

Juridiction

Il est souhaitable de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, une disposition particulière concernant la juridiction internationale compétente pour les contrats de transport de passagers qui intervient pour autant que le juge compétent ne soit pas désigné par la Convention PAL, le Règlement de Bruxelles I ou le Code du droit international privé.

Sous-section 2

Dispositions spéciales

Article 2.6.2.51

Application matérielle

Cette section contient des dispositions d'origine nationale qui s'appliqueront chaque fois que le droit belge s'applique. Elles concernent des questions qui ne sont pas régies par la Convention PAL ni le Règlement (CE) N° 392/2009 et complètent donc ces régimes.

Article 2.6.2.52

Autre réglementation

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 2.6.2.53

Clauses dérogatoires

Cette disposition est inspirée de l'article 8:528.2 du Code civil néerlandais.

Article 2.6.2.54

Documents de transport

Le premier alinéa exécute le droit des passagers à recevoir un récépissé pour leurs bagages, qui était précédemment régi par l'article 167 de la Loi Maritime.

Le deuxième alinéa s'inspire de l'article 8:528.1 du Code civil néerlandais. Conformément à l'article 1er.2.1, ils ne portent pas non plus préjudice aux règles relatives à la protection du consommateur.

Artikel 2.6.2.55

Overdracht van rechten

Deze bepaling berust op artikel 165 van de Zeewet.

Artikel 2.6.2.56

Vertrek zonder passagier

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 172 van de Zeewet, mede in aanmerking nemend artikel 8:526 NBW.

Artikel 2.6.2.57

Goederen van de passagier

Paragraaf 1 is enigszins geïnspireerd door artikel 8:512 NBW maar verschaft de vervoerder ruimere vrijheid.

Paragraaf 2 is gebaseerd op artikel 169 van de Zeewet.

Paragraaf 3 is gebaseerd op artikel 170 van de huidige Zeewet. Deze verplichting van de gezagvoerder is nog steeds pertinent.

Artikel 2.6.2.58

Aansprakelijkheid van de passagier

Deze bepaling is geïnspireerd door de artikelen 8:509 en 8:514 NBW.

Artikel 2.6.2.59

Opzegging

Deze bepaling is geïnspireerd door de artikelen 8:524, 8:525 en 8:527 NBW.

Article 2.6.2.55

Transfert de droits

Cette disposition repose sur l'article 165 de la Loi Maritime.

Article 2.6.2.56

Départ sans passager

Cette disposition est basée sur l'article 172 de la Loi Maritime, en prenant notamment en considération l'article 8:526 du Code civil néerlandais.

Article 2.6.2.57

Biens du passager

Le paragraphe 1er s'inspire quelque peu de l'article 8:512 du Code civil néerlandais, mais offre au transporteur une plus grande liberté.

Le paragraphe 2 est basé sur l'article 169 de la Loi Maritime.

La paragraphe 3 est basé sur l'article 170 de la Loi Maritime actuelle. Cette obligation du capitaine est toujours pertinente.

Article 2.6.2.58

Responsabilité du passager

Cette disposition s'inspire des articles 8:509 et 8:514 du Code civil néerlandais.

Article 2.6.2.59

Résiliation

Cette disposition s'inspire des articles 8:524, 8:525 et 8:527 du Code civil néerlandais.

TITEL 7

Scheepsvoorvallen

HOOFDSTUK 1

Averij

Artikel 2.7.1.1

Internationale toepassing

Deze bepaling is een aanvulling van het IPR-regime neergelegd in de Rome I-Verordening.

Artikel 2.7.1.2

Afwijkende bedingen

De nationale wetsbepalingen omtrent averij-grosse hebben overal het karakter van aanvullend recht. Dit wil zeggen dat het de partijen vrij staat om bij overeenkomst een andere regeling toepasselijk te verklaren. Dit gebeurt effectief in quasi alle zeevervoer- en bevrachtingsovereenkomsten. Deze toestand draagt internationaal blijkbaar de goedkeuring weg van de meeste betrokken partijen.

Wanneer partijen bij overeenkomst een van de wet afwijkende regeling wensen te treffen, dient zij te gelden ten aanzien van alle bij de averij-grosse betrokken partijen. Zo niet is toch de ontworpen wettelijke regeling van toepassing. Per geval van averij-grosse kan immers slechts één omslag worden gemaakt, volgens één regeling. Het tegendeel is niet alleen praktisch volstrekt onwerkbaar, maar daarenboven kan geen enkele bij de averij-grosse betrokken partij worden benadeeld omdat een andere betrokken partij onder een afwijkende regeling zou vallen.

Weliswaar is geen afzonderlijke uitdrukkelijke instemming met het afwijkend beding van alle bij de averij-grosse betrokken partijen vereist. De belanghebbende partij bij de averij-grosse is immers veelal niet degene die de vervoers- of bevrachtingsovereenkomst heeft gesloten, maar de derde-ontvanger van de goederen.

Het feit dat een afwijkend beding, om de toepassing van de aanvullende wetsbepalingen te kunnen uitsluiten, moet gelden ten aanzien van *alle* betrokken partijen, is in de Nederlandse tekst van de Zeewet niet duidelijk verwoord. In de Franstalige versie wordt deze regel wel uitgedrukt: “A defaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées conformément

TITRE 7

Événements de mer

CHAPITRE 1ER

Avaries

Article 2.7.1.1

Application internationale

Cette disposition complète le régime DIP prévu par le Règlement Rome I.

Article 2.7.1.2

Clauses dérogatoires

Les dispositions de loi nationales sur l’avarie commune ont partout le caractère de droit supplétif. Cela veut dire que les parties ont la liberté de déclarer par contrat un autre règlement applicable. Cela se fait effectivement dans presque tous les contrats de transport maritime et d’affrètement. Cette situation reçoit apparemment au niveau international l’approbation de la plupart des parties concernées.

Lorsque les parties désirent, par contrat, adopter un règlement qui déroge à la loi, ce règlement doit être valable à l’égard de toutes les parties concernées par l’avarie commune. Si ce n’est pas le cas, ce sera quand même le règlement légal en projet qui sera d’application. Pour chaque cas d’avarie commune en effet, une seule dispache peut être faite, selon un seul règlement. Le contraire est non seulement totalement inacceptable d’un point de vue pratique, mais de plus, aucune des parties concernées par l’avarie commune ne peut être lésée parce qu’une autre partie concernée tombe sous un règlement dérogatoire.

Il est vrai qu’on n’exige pas de toutes les parties concernées par l’avarie commune une approbation expresse individuelle de la clause dérogatoire. En effet, la partie intéressée à l’avarie commune n’est souvent pas celle qui a conclu le contrat de transport ou d’affrètement, mais le tiers réceptionnaire des marchandises.

Le fait qu’une clause dérogatoire doive être valable à l’égard de *toutes* les parties concernées pour pouvoir exclure l’application des dispositions de loi supplétives n’est pas exprimé clairement dans le texte néerlandais de la Loi Maritime. Cette règle est toutefois exprimée dans la version française: “À défaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées

aux dispositions ci-après". Vanuit dit perspectief bevestigt de ontworpen bepaling dus slechts bestaand recht.

Artikel 2.7.1.3

Bijzondere averij

De enige inhoudelijke regel inzake bijzondere averij in de Zeewet bepaalt dat deze averij geheel wordt gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies veroorzaakt heeft (artikel 149, tweede lid). Dit is een toepassing van de algemene regel *res perit domino*. Ofschoon de wetsbepaling dit niet uitdrukkelijk vermeldt, sluit zij de toepassing van de gemene en bijzondere regelen inzake contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid niet uit. Op grond van deze laatste regelen kan de schadelijder desgevallend alsnog zijn schade verhalen.

Dat bijzondere averij wordt gedragen door de schadelijder, is eigenlijk een louter feitelijke vaststelling. Ook zonder een uitdrukkelijke wettelijke bevestiging zouden de geformuleerde rechtsprincipes blijven gelden. Deze bepaling over bijzondere averij wordt enkel in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen om het contrast met de regeling inzake averij-grosse uit te drukken.

Artikel 2.7.1.4

Regels van York en Antwerpen
en Avarij-Grosse Regels IVR

Contractueel worden in de zeevaart bijna altijd de Regels van York en Antwerpen van toepassing verklaard, en in de Rijn- en binnenvaart de Avarij-Grosse Regels IVR. Bedingen in die zin worden door de partijen opgenomen in bevrachtings- en vervoerovereenkomsten. Aangezien de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR vrijwel steeds toepasselijk zijn krachtens de overeenkomsten tussen de bij de averij-grosse betrokken partijen, kunnen deze regels best ook het aanvullend recht vormen, dat van toepassing zal zijn indien de partijen geen welbepaald regelstelsel toepasselijk hebben verklaard of wanneer ze niet uitdrukkelijk een averij-grosseregeling hebben gestipuleerd. De Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR vormen bovendien een compromis tussen de verschillende betrokken belangen. (zie ook artikel 3.7.1.4)

conformément aux dispositions ci-après". Vu sous cet angle, la disposition en projet ne confirme donc que le droit existant.

Article 2.7.1.3

Avarie particulière

La seule règle intrinsèque en matière d'avaries particulières dans la Loi Maritime précise que ces avaries sont entièrement supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte (article 149, deuxième alinéa). C'est une application de la règle générale *res perit domino*. Bien que la disposition de loi ne le mentionne pas expressément, elle n'exclut pas l'application des règles communes et particulières en matière de responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Sur la base de ces dernières règles, la partie lésée peut, le cas échéant, encore récupérer son dommage..

Le fait que les avaries particulières soient supportées par la partie lésée est à vrai dire une simple constatation concrète. Même sans une confirmation légale expresse, les principes de droit formulés resteraient en vigueur. Cette disposition sur les avaries particulières n'est reprise dans le Code belge de la Navigation que pour exprimer le contraste avec le règlement en matière d'avaries communes.

Article 2.7.1.4

Règles d'York et d'Anvers
et Règles d'Avarie Commune IVR

Contractuellement, ce sont presque toujours les Règles d'York et d'Anvers qui sont déclarées d'application dans la navigation maritime et les Règles d'Avarie-Commune IVR dans la navigation rhénane et intérieure. Les clauses dans ce sens sont reprises par les parties dans les contrats d'affrètement et de transport. Étant donné que les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR sont presque toujours applicables en vertu des contrats conclus entre les parties concernées par l'avarie commune, il est préférable que ces règles constituent le droit supplétif qui sera d'application si les parties n'ont pas déclaré applicable un système de règles en particulier ou si elles n'ont pas stipulé expressément un règlement en avarie commune. Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR constituent en outre un compromis entre les différents intérêts concernés. (voir l'article 3.7.1.4)

Om flexibele aanpassingen aan de toekomstige wijzigingen van de Regels van York als gevolg van evoluties in de handel en de scheepvaart mogelijk te maken, worden de regels niet volledig overgeschreven, maar worden zij toepasselijk verklaard bij verwijzing.

Als criterium om te bepalen of de Regels van York en Antwerpen dan wel de Avarij-Grosse Regels IVR toepasselijk zijn, kan het onderscheid tussen zee- en binnenschepen worden gehanteerd. De begrippen zeeschip en binnenschip hebben in het Belgisch Scheepvaartwetboek een autonome definitie (zie artikel 1.1.1.3). Aangezien een geval van averij-grosse normaliter betrekking heeft op één schip en zijn lading, maakt dit criterium een duidelijk onderscheid mogelijk.

In bepaalde omstandigheden worden de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR toegepast op duw- of sleepcombinaties. Wanneer een dergelijke combinatie zou bestaan uit zowel zee- als binnenschepen, zal de rechter uit de feitelijke omstandigheden moeten bepalen of hij de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR toepast.

Met de "Regels van York en Antwerpen" worden de door het CMI aangenomen Regels van York en Antwerpen bedoeld.Doorheen hun geschiedenis werd de officiële benaming van deze instrumenten herhaaldelijk gewijzigd. Niets sluit uit dat zij in de toekomst worden vervangen door geheel nieuwe instrumenten (eventueel vastgesteld door andere organisaties). De verwijzingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek dienen te worden geacht ook te slaan op dergelijke desgevallend ter vervanging aangenomen regelen.

Teneinde alle verwarring uit te sluiten, zal de toepasselijke versie overeenkomstig de ontworpen paragraaf 3 worden bepaald bij koninklijk besluit. Dit komt bovendien tegemoet aan eventuele bezwaren op grond van de artikelen 33 en 108 van de Grondwet, als zou de verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen een toewijzing van verordenende bevoegdheid aan privaatrechtelijke instellingen met zich brengen.

Artikel 2.7.1.5

Aanstelling van dispacheurs

Behoudens afwijkend beding tussen alle partijen, dient de dispacheur te worden aangesteld, en de dispache te worden opgemaakt in een haven waar bij de

Pour permettre des adaptations souples aux futures modifications des Règles d'York et d'Anvers dues aux évolutions du commerce et de la navigation, les règles ne sont pas entièrement transcrites mais sont déclarées applicables par renvoi.

Comme critère pour déterminer si ce sont les Règles d'York et d'Anvers ou les Règles d'Avarie-Commune IVR qui sont applicables, on peut utiliser la distinction entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure. Les notions de navire de mer et de bateau de navigation intérieure ont une définition autonome dans le Code belge de la Navigation (voir article 1er.1.1.3). Étant donné qu'un cas d'avarie commune concerne normalement un seul navire et sa cargaison, ce critère permet de faire une distinction claire.

Dans certaines circonstances, les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR sont appliquées aux convois de poussage ou de remorquage. Si un tel convoi se compose tant de navires de mer que de bateaux de navigation intérieure, le juge devra déterminer sur la base des circonstances factuelles s'il applique les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie Commune IVR.

Par "Règles d'York et d'Anvers", on entend les Règles d'York et d'Anvers adoptées par le CMI. Tout au long de leur histoire, ces instruments ont vu leur dénomination officielle modifiée à plusieurs reprises. Rien n'exclut qu'ils seront remplacés à l'avenir par de tout nouveaux instruments (établis éventuellement par d'autres organisations). Les renvois au Code belge de la Navigation doivent être considérés comme portant également sur ces règles adoptées en remplacement le cas échéant.

Pour éviter toute confusion, la version applicable conformément au paragraphe 3 en projet sera établie par arrêté royal. Cela répond en outre aux objections éventuelles sur la base des articles 33 et 108 de la Constitution, selon lesquelles le renvoi aux Règles d'York et d'Anvers entraînerait une attribution de pouvoir normatif à des institutions de droit privé.

Article 2.7.1.5

Désignation van dispacheurs

Sauf clause contraire entre toutes les parties, le dispacheur doit être désigné et la dispache doit être établie dans un port de déchargement des marchandises

averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven.

Zeer vaak wordt de dispacheur aangesteld op buitengerechtelijke wijze. In Antwerpen vormt deze werkwijze reeds lange tijd een vast gebruik. Zij vindt in de Zeewet evenwel geen wettelijke basis.. De ontworpen paragraaf 1 geeft, met het oog op grotere rechtszekerheid, aan het gebruik van de buitengerechtelijke aanstelling van de dispacheur een wettelijke basis.

De aanstelling door de reder wordt de normale wijze van aanstelling van de dispacheur. Hij is de best geplaatste partij om in deze fase van de procedure het initiatief te nemen, ook wanneer hijzelf geen schade heeft geleden. Hij kan immers, door de tussenkomst van de door hem aangestelde gezagvoerder en de uitoefening van het – in het hieronder besproken artikel 2.7.1.7 omschreven – retentierecht, een waarborg van de ladingbelanghebbenden bekomen, en hij beschikt normaliter over de gegevens in verband met de lading en de ladingbelanghebbenden

Onder de nieuwe regeling is de reder niet verplicht om een dispacheur aan te stellen. Hij kan er ook voor kiezen om geen averij-grosseprocedure aan te vatten en zelf de kosten of schade op zich te nemen, of zich te beperken tot het instellen van een aansprakelijkheidsvordering. Het vermijden van averij-grosseprocedures in zaken waar het niet lonend zou zijn, is precies de bedoeling van de zogenaamde “general average absorption clauses” in scheepsverzekeringspolissen.

De reder kan een dispacheur aanstellen indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan. Dit impliceert geenszins een finaal, bindend oordeel over het al dan niet voorhanden zijn van averij-grosse.

Vanzelfsprekend dient de reder de aanstelling van een dispacheur tijdig aan alle andere betrokken partijen mede te delen. Een precieze termijn en procedure wordt hieromtrent niet ingevoerd, aangezien elke averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden. In de regel heeft de reder er geen belang bij om met de communicatie aan de andere partijen te dralen. Hij zal immers het retentierecht op de vervoerde goederen willen uitoefenen en een waarborg van de ladingbelanghebbenden willen verkrijgen.

Een mogelijkheid tot verzet tegen de aanstelling van een dispacheur door de reder wordt niet ingevoerd, aangezien de aanstelling van een dispacheur op zich de belangen van de andere betrokken partijen niet aantast. De rechterlijke beoordeling van het verzet tegen

concernées par l’avarie commune ou, si aucun déchargement n’a lieu, dans le port suivant.

Très souvent, le dispacheur est désigné de façon extrajudiciaire. À Anvers, cette méthode est déjà utilisée depuis longtemps. Elle ne trouve cependant pas de base légale dans la Loi Maritime. En vue d’une plus grande sécurité juridique, le paragraphe 1er en projet donne une base légale à l’usage de la désignation extrajudiciaire du dispacheur.

La désignation par l’armateur devient la façon normale de désigner le dispacheur. Il est la partie la mieux placée pour prendre l’initiative dans cette phase de la procédure, même si lui-même n’a pas souffert de dommage. Il peut en effet obtenir une garantie des intéressés à la cargaison, grâce à l’intervention du commandant qu’il a désigné et à l’exercice du droit de rétention (décrit dans l’article 2.7.1.7 commenté ci-dessous) et il dispose normalement des données relatives à la cargaison et aux intéressés à la cargaison.

Dans le nouveau régime, l’armateur n’est pas tenu de désigner un dispacheur. Il peut également choisir de ne pas entamer de procédure en avarie commune et de prendre à son compte les dépenses ou le dommage ou encore se limiter à engager une action en responsabilité. L’intention desdites “general average absorption clauses” dans les polices d’assurance maritime est justement d’éviter les procédures en avarie commune dans des affaires où elles ne seraient pas rentables.

L’armateur peut désigner un dispacheur si, à son avis, un cas d’avarie commune s’est présenté. Cela n’implique aucunement un jugement final impératif sur la présence ou non d’une avarie commune.

Il va de soi que l’armateur doit communiquer à temps à toutes les parties concernées la désignation d’un dispacheur. Le délai et la procédure ne sont pas précisés à ce sujet, étant donné que chaque règlement d’avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré. En général, l’armateur n’a pas intérêt à différer la communication aux autres parties. Il voudra en effet exercer le droit de rétention sur les marchandises transportées et obtenir une garantie des intéressés à la cargaison.

Une possibilité d’opposition à la désignation d’un dispacheur par l’armateur n’est pas prévue, étant donné que la désignation d’un dispacheur n’affecte pas en soi les intérêts des autres parties concernées. L’appréciation judiciaire de l’opposition à la désignation

de aanstelling van een dispacheur zou bovendien reeds een oordeel over de grond van de zaak meebrengen, met name over de vraag of er zich al dan niet een geval van averij-grosse heeft voorgedaan. Wanneer dergelijk verzet zou worden ingewilligd, en de aanstelling van een dispacheur zou worden herroepen, zou de verdere afhandeling van het schadegeval als averij-grosse trouwens sterk worden bemoeilijkt. Daarenboven dient te worden overwogen dat de reder die ten onrechte een dispacheur heeft aangesteld in een geval dat uiteindelijk geen averij-grosse blijkt uit te maken, zelf de kosten ervan zal dragen.

Wanneer de scheepseigenaar of de rompbevrachter niet binnen redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kunnen de andere betrokken partijen de voorzitter van de ondernemingsrechtbank verzoeken om een dispacheur aan te stellen. Waar volgens de Zeewet steeds de kapitein om de benoeming van een dispacheur moest verzoeken, kan dit luidens de ontworpen paragraaf 2 worden gevorderd door "de meest gerede partij". Dit zou bijvoorbeeld een ladingbelanghebbende kunnen zijn.

De bevoegdheid van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank is vanzelfsprekend onderworpen aan de eventuele toepassing van internationale verdragen of rechtsinstrumenten van de Europese Unie die op de nationale wetgeving voorrang zouden hebben. Allicht kan de vordering tot aanstelling van een dispacheur worden beschouwd als een voorlopige of bewarende maatregel in de zin van artikel 35 van de Brussel I*bis*-Verordening. Bijgevolg zal de voorzitter van de ondernemingsrechtbank doorgaans zijn bevoegdheid onder het Belgisch Scheepvaartwetboek kunnen opnemen.

De aanstelling van een dispacheur kan worden gevorderd bij eenzijdig verzoekschrift. Aangezien de aanstelling van een dispacheur op zich de belangen van de andere betrokken partijen niet aantast, is in deze fase van de procedure geen tegensprekelijkheid vereist. Door het verzoek bij eenzijdig verzoekschrift toe te laten kan worden bespaard op dagvaardingskosten en onnodige formaliteiten. De aangestelde dispacheur zal van zijn aanstelling kennis geven aan alle betrokken partijen. Een precieze termijn en procedure worden ook hiervoor niet ingevoerd, aangezien elk averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden.

De ontworpen regeling vormt een belangrijke wijziging van de bestaande, maar omzeggens nooit toegepaste wettelijke procedure voor de aanstelling van dispacheurs. Zij vergt veel minder vaak een rechterlijke tussenkomst, wat de procedure lichter maakt.

d'un dispacheur apporterait en outre déjà un jugement sur le fond de la cause, c'est-à-dire sur la question de savoir si un cas d'avarie commune s'est produit ou non. S'il est fait suite à cette opposition et que la désignation d'un dispacheur est annulée, la poursuite du traitement du sinistre comme avarie commune serait d'ailleurs fortement entravée. Par ailleurs, il faut considérer que l'armateur qui a désigné à tort un dispacheur pour un cas qui finalement ne s'avère pas être une avarie commune, en supportera lui-même les frais.

Si le propriétaire du navire ou l'affréteur coque nue n'a pas désigné de dispacheur dans un délai raisonnable et l'a communiqué, les autres parties concernées peuvent demander au président du tribunal de l'entreprise de désigner un dispacheur. Alors que selon la Loi Maritime c'était toujours le capitaine qui devait demander la désignation d'un dispacheur, la demande peut être faite par "la partie la plus diligente" selon le paragraphe 2 en projet. Ce pourrait être par exemple une partie intéressée à la cargaison.

La compétence du président du tribunal de l'entreprise est bien entendu soumise à l'application éventuelle de traités internationaux ou d'instruments juridiques de l'Union européenne qui auraient la préséance sur la législation nationale. La demande de désignation d'un dispacheur peut être considérée comme une mesure provisoire ou conservatoire au sens de l'article 35 du Règlement de Bruxelles I *bis*. Par conséquent, le président du tribunal de l'entreprise pourra généralement assumer sa compétence en vertu du Code belge de la Navigation.

La désignation d'un dispacheur peut être demandée par requête unilatérale. Étant donné que la désignation d'un dispacheur n'affecte pas en soi les intérêts des autres parties concernées, aucune contradiction n'est exigée dans cette phase de la procédure. En autorisant la demande par requête unilatérale, on peut économiser des frais de citation et des formalités inutiles. Le dispacheur désigné fera part de sa désignation à toutes les parties concernées. Le délai et la procédure ne sont pas précisés à ce sujet non plus, étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré.

Le règlement en projet constitue une modification importante de la procédure légale existante, mais qui n'est pour ainsi dire jamais appliquée pour la désignation des dispacheurs. Il demande beaucoup moins souvent une intervention judiciaire, ce qui allège la procédure.

Artikel 2.7.1.6

Opmaak en neerlegging van de omslag

De omslag wordt opgesteld door de dispacheur. Dit principe blijft in paragraaf 1 van de ontworpen bepaling onveranderd behouden.

De in paragraaf 2 neergelegde regel dat de goederen van partijen waaraan de aanstelling van de dispacheur niet werd meegedeeld, niet in de omslag kunnen worden opgenomen, is eveneens evident. Geen partij mag buiten haar weten in de averij-grosseregeling worden betrokken.

De wetsbepalingen zijn innovatief waar zij bepalen dat de dispacheur een voorlopige omslag aan de partijen toezendt en dat de partijen opmerkingen kunnen maken. De mogelijkheid om opmerkingen bij de voorlopige omslag te maken, waarmee de dispacheur bij het opstellen van de definitieve omslag rekening dient te houden, kan latere betwistingen voor de rechtbank voorkomen.. Voorts zijn de ontworpen wetsbepalingen geïnspireerd door artikel 976 Ger. W. in verband met het deskundigenonderzoek. De ontworpen wetsbepalingen leggen geen precieze termijnen en procedures op, aangezien elke averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden. Hoewel de ontworpen bepaling niet uitdrukkelijk vermeldt dat ook de technische raadgevers van de partijen opmerkingen bij de voorlopige omslag mogen maken, is het evident dat zulks toegelaten is.

Luidens paragraaf 5 wordt de definitieve omslag door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de eed. Luidens paragraaf 6 wordt de definitieve omslag neergelegd ter griffie van de ondernemingsrechtbank (ook ingeval van aanstelling door de reder) en op dezelfde dag wordt bij een ter post aangetekende brief een afschrift toegezonden aan de partijen. Ook deze bepalingen zijn geïnspireerd door de wetsbepalingen aangaande het gerechtelijk deskundigenonderzoek, met name artikel 978 Ger. W..

Wanneer de partijen die daartoe volgens de omslag verplicht zijn, niet vrijwillig hun bijdrage betalen, kan de meest gerede partij de betaling vorderen in rechte. De dispacheur is een deskundige en geen arbiter, zodat de partijen gerechtigd zijn om de bevindingen en beoordelingen van de dispacheur voor de rechtbank te betwisten.

Article 2.7.1.6

Rédaction et dépôt de la dispache

La dispache est rédigée par le dispacheur. Ce principe reste inchangé dans le paragraphe 1er de la disposition en projet.

La règle contenue dans le paragraphe 2, selon laquelle les marchandises des parties auxquelles la désignation du dispacheur n'a pas été communiquée ne peuvent être reprises dans la dispache, est également évidente. Aucune partie ne peut être impliquée à son insu dans le règlement d'avarie commune.

Les dispositions de loi sont innovatrices là où elles stipulent que le dispacheur envoie une dispache provisoire aux parties et que les parties peuvent formuler des remarques. La possibilité de formuler des remarques sur la dispache provisoire, remarques dont le dispacheur doit tenir compte pour la rédaction de la dispache définitive, peut éviter des litiges ultérieurs devant le tribunal.. Par ailleurs, les dispositions de loi en projet s'inspirent de l'article 976 du C. jud. portant sur l'expertise. Les dispositions de loi en projet n'imposent aucun délai précis ni aucune procédure, étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré. Bien que la disposition en projet ne mentionne pas expressément que les conseillers techniques des parties peuvent également formuler des remarques sur la dispache provisoire, il est évident que c'est autorisé.

En vertu du paragraphe 5, la dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment. En vertu du paragraphe 6, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise (même en cas de désignation par l'armateur) et le même jour, une copie est envoyée aux parties par lettre recommandée à la poste. Ces dispositions s'inspirent également des dispositions de loi relatives à l'expertise judiciaire, notamment l'article 978 du C. jud..

Si les parties qui y sont obligées en vertu de la dispache ne paient pas volontairement leur contribution, la partie la plus diligente peut exiger le paiement en justice. Le dispacheur est un expert et pas un arbitre, de sorte que les parties sont habilitées à contester les constatations et estimations du dispacheur devant le tribunal.

Artikel 2.7.1.7

Voorrecht en retentierecht

In paragraaf 1 wordt aan wie gerechtigd is op een vergoeding in averij-grosse een voorrecht toegekend tot zekerheid van de betaling van de door de belanghebbenden verschuldigde bijdrage. Het voorrecht heeft betrekking op de vervoerde goederen, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord, voor zover zij geen deel uitmaken van het scheepstoebehoren.

Een voorrecht op de goederen wordt ook door artikel 159 van de Zeewet toegekend. In de nieuwe wetsbepaling wordt het echter niet langer toegekend aan de kapitein, maar aan wie gerechtigd is op een vergoeding in averij-grosse. Het voorrecht van de kapitein, zoals het is opgenomen in artikel 159 van de Zeewet, werd hoe dan ook geacht te aan hem te zijn toegekend als vertegenwoordiger en natuurlijke zaakwaarnemer van alle belanghebbende partijen. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de kapitein in principe geacht in naam en voor rekening van de reder op te treden.

Teneinde tot de effectieve betaling van de verschuldigde bijdragen bij te dragen verleent de ontworpen wetsbepaling een ruim voorrecht. Samen met de bepalingen over het scheepsvoorrecht ter zake van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip, dat zich uitstrekt tot het schip én het scheepstoebehoren, heeft zij als gevolg dat op alle bijdrageplichtige goederen en belangen een voorrecht rust.

Het in paragraaf 1 toegekende voorrecht is, in tegenstelling tot het scheepsvoorrecht ten behoeve van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip, niet beperkt tot vorderingen ontstaan tijdens de laatste reis.

De tweede paragraaf betreft het retentierecht op de goederen. Dit recht wordt ook toegekend in artikel 159 van de Zeewet. Het wordt niet toegekend in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. Het is dus aangewezen erin te voorzien in de nationale wetgeving.

Deze regeling verleent de reder een drukkingsmiddel om de betaling van de bijdragen af te dwingen of veilig te stellen. Het retentierecht komt luidens paragraaf 3 slechts te vervallen na het stellen van een waarborg tot zekerheid van de betaling van de voor de goederen verschuldigde bijdrage in averij-grosse.

Het recht wordt in de wettekst niet langer toegekend aan de kapitein, maar aan de reder. Door de

Article 2.7.1.7

Privilège et droit de rétention

Dans le paragraphe 1er, celui qui a droit à une indemnité en avarie commune se voit accorder un privilège pour garantir le paiement de la contribution due par les intéressés. Le privilège porte sur les marchandises transportées, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord, pour autant qu'elles ne fassent pas partie des accessoires du navire.

L'article 159 de la Loi Maritime accorde également un privilège sur les marchandises. Dans la nouvelle disposition de loi, il n'est cependant plus accordé au capitaine, mais à celui qui a droit à une indemnité en avarie commune. Le privilège du capitaine, tel qu'il est repris dans l'article 159 de la Loi Maritime, est quoi qu'il en soit réputé lui être attribué en tant que représentant et gérant d'affaires naturel de toutes les parties intéressées. Dans le Code belge de la Navigation, le capitaine est en principe réputé agir au nom et pour le compte de l'armateur.

Aux fins de contribuer au paiement effectif des contributions dues, la disposition de loi en projet offre un vaste privilège. En même temps que les dispositions sur le privilège sur navire concernant l'action en paiement de la contribution en avarie commune du navire, qui s'étend au navire et à ses accessoires, elle a pour conséquence qu'un privilège repose sur toutes les marchandises et sur tous les intérêts contribuables.

Contrairement au privilège sur navire pour l'action en paiement de la contribution en avarie commune du navire, le privilège accordé au paragraphe 1er n'est pas limité aux créances nées pendant le dernier voyage.

Le deuxième paragraphe porte sur le droit de rétention sur les marchandises. Ce droit est également accordé à l'article 159 de la Loi Maritime. Il n'est pas accordé dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR. Il est donc recommandé de le prévoir dans la législation nationale.

Ce règlement offre à l'armateur un moyen de pression pour obtenir ou garantir le paiement des contributions. En vertu du paragraphe 3, le droit de rétention n'expire qu'après la constitution d'une garantie pour assurer le paiement de la contribution en avarie commune due pour les marchandises.

Dans le texte de loi, le droit n'est plus accordé au capitaine mais à l'armateur. Grâce aux moyens de

hedendaagse communicatiemiddelen is de kapitein niet langer de enige vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de rompbevrachter in de loshaven. Doorgaans zal de reder bij de uitoefening van het retentierecht worden vertegenwoordigd door een scheepsagent. Het retentierecht dient te berusten bij de reder aangezien hij, door toedoen van zijn aangestelden (inzonderheid de kapitein), de effectieve controle over de goederen heeft. Hij is ook degene die in principe het initiatief neemt voor de aanstelling van een dispacheur en de opmaak van de dispache.

In de laatste paragraaf van de wetsbepaling wordt benadrukt dat containers, paletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingstuigen mede als goederen worden beschouwd. In zoverre voor deze zaken een bijdrage in averij-grosse verschuldigd is, kan er een voorrecht en een retentierecht op rusten. Vaak zullen deze goederen een kleine waarde hebben en zal ook hun bijdrage beperkt zijn. Aangezien zij in sommige gevallen wel degelijk een betekenisvolle waarde hebben, werd de bepaling niettemin in de ontworpen bepaling opgenomen.

Artikel 2.7.1.8

Aflevering zonder voorbehoud

Wanneer de gezagvoerder nalaat om een waarborg te eisen en de goederen aflevert zonder voorbehoud, zal de houder van het cognossement, die de goederen in ontvangst heeft genomen, niet verplicht zijn om in de averij-grosse bij te dragen indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. De bijdrage in averij-grosse is immers verschuldigd door de eigenaar van de goederen en niet door de loutere ontvanger ervan.

De reder kan in dergelijk geval wel rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering eigenaar van de goederen was. Dit is immers de werkelijke schuldenaar van de bijdrage in averij-grosse.

Ten aanzien van de andere betrokkenen die op een vergoeding in averij-grosse recht hebben, zal de reder zelf gehouden zijn tot betaling van de bijdrage verschuldigd door de betrokken goederen. De eventuele moeilijkheden bij de invordering van de bijdrage, als gevolg van de afgifte van de goederen zonder voorbehoud, is immers te wijten aan de fout van zijn aangestelde, de gezagvoerder.

Deze materie wordt niet geregeld in de Regels van York en Antwerpen. Zij is thans geregeld door artikel 268 van de Zeewet.

communication modernes, le capitaine n'est plus le seul représentant du propriétaire du navire ou de l'affréteur coque nue dans le port de déchargement. En général, l'armateur sera représenté par un agent maritime pour exercer le droit de rétention. Le droit de rétention doit être accordé à l'armateur, étant donné que par l'intervention de ses préposés (plus particulièrement le capitaine), il a le contrôle effectif des marchandises. C'est aussi lui qui en principe prend l'initiative pour la désignation d'un dispacheur et l'établissement de la dispache.

Le dernier paragraphe de la disposition de loi souligne que les conteneurs, palettes et matériel similaire, ainsi que l'outillage de manutention des marchandises, sont également considérés comme des marchandises. Pour autant qu'une contribution en avarie commune soit due pour ces choses, il peut y avoir un privilège et un droit de rétention. Ces marchandises auront souvent une petite valeur et leur contribution sera également limitée. Étant donné que, dans certains cas, elles ont bel et bien une valeur significative, la disposition a été malgré tout reprise dans la disposition en projet.

Article 2.7.1.8

Livraison sans réserve

Si le commandant omet d'exiger une garantie et livre les marchandises sans réserve, le porteur du connaissement qui a réceptionné les marchandises ne sera pas tenu de contribuer à l'avarie commune s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et qu'il ne les a plus en sa possession. La contribution en avarie commune est en effet due par le propriétaire des marchandises et non par leur simple destinataire.

Dans ce cas, l'armateur peut toutefois intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était propriétaire des marchandises. C'est en effet le vrai débiteur de la contribution en avarie commune.

À l'égard des autres parties concernées qui ont droit à une indemnité en avarie commune, l'armateur sera lui-même tenu au paiement de la contribution due par les marchandises concernées. Les difficultés éventuelles lors du recouvrement de la contribution, suite à la remise des marchandises sans réserve, sont en effet dues à la faute de son préposé, le commandant.

Ce point n'est pas réglementé dans les Règles d'York et d'Anvers. Il est réglementé actuellement par l'article 268 de la Loi Maritime.

Bedoelde regelen zetten de reder ertoe aan om, zelfs indien hij er zelf geen baat bij zou hebben, omdat er bijvoorbeeld enkel door een deel van de lading schade werd geleden, bij de afgifte van de goederen toch een waarborg te eisen.

Artikel 2.7.1.9

Naderhand ongedaan gemaakte schade of verliezen

Wanneer de schade of verliezen waarvoor in de omslag een vergoeding werd toegekend, na de omslag alsnog geheel of gedeeltelijk ongedaan zouden worden gemaakt, dient de vergoeding voor degene die de schade of de verliezen had geleden weg te vallen of te worden verminderd. Het tegendeel zou hem een ongerechtvaardigd vermogensvoordeel verschaffen. Deze hypothese kent geen regeling in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. De kwestie is thans geregeld in artikel 160 van de Zeewet, maar enkel met betrekking tot de eigenaars die na de omslag weer in het bezit van de geworpen goederen komen. De regel behoort te worden uitgebreid tot alle vormen van averij-grosse waarbij de geleden schade na de omslag alsnog zou worden hersteld.

Artikel 2.7.1.10

Verjaring

In de ons omringende landen lopen de verjaringsregelingen met Betrekking tot averij-grosse sterk uiteen. Artikel 270, derde streepje van de Zeewet voorziet thans in een eenjarige verjaringstermijn.

De hier opgenomen bepaling strookt met de betrachting om de verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal te uniformiseren naar twee jaar. Er wordt een verduidelijking opgenomen in verband met het effect van de aanstelling van een dispacheur of de vordering daartoe.

Luidens de ontworpen bepaling begint de verjaringstermijn niet langer te lopen na “de dag van het voorval”, maar na “het einde van het voorval”. Een geval van averij-grosse kan zich immers over meer dan één dag uitstrekken.

De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur heeft stuitende werking tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd. Wanneer de aanstelling van een dispacheur een louter schorsende werking zou hebben, zou de termijn om op basis van de

Les règles en question poussent l’armateur à exiger malgré tout une garantie lors de la remise des marchandises, même s’il n’en retire pas lui-même un avantage parce que, par exemple, seule une partie de la cargaison a souffert un dommage.

Article 2.7.1.9

Dommages ou pertes récupérés par la suite

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée dans la dispache devaient encore être récupérés entièrement ou partiellement après la dispache, l’indemnité à celui qui a souffert les dommages ou les pertes doit être supprimée ou réduite. Le contraire lui fournirait un avantage patrimonial injustifié. Cette hypothèse n’est pas réglée dans les Règles d’York et d’Anvers ni dans les Règles d’Avarie-Commune IVR. Ce point est réglementé actuellement à l’article 160 de la Loi Maritime, mais uniquement en ce qui concerne les propriétaires qui retrouvent la possession des marchandises jetées après la dispache. La règle doit être élargie à toutes les formes d’avarie commune dans lesquelles les dommages soufferts seraient encore récupérés après la dispache.

Article 2.7.1.10

Prescription

Les règlements sur la prescription relatifs à l’avarie commune sont très divergents dans nos pays voisins. L’article 270, troisième tiret, de la Loi Maritime prévoit actuellement un délai de prescription d’un an.

La disposition reprise ici se rallie au souhait d’uniformiser au maximum les délais de prescription dans le Code belge de la Navigation, en les portant à deux ans. Une précision est reprise concernant le résultat de la désignation d’un dispacheur ou de la demande à cet effet.

En vertu de la disposition en projet, le délai de prescription ne prend pas effet après “le jour de l’événement”, mais après “la fin de l’événement”. Un cas d’avarie commune peut en effet s’étendre sur plus d’un jour.

La désignation d’un dispacheur ou la formation d’une demande en désignation d’un dispacheur a un effet interruptif jusqu’au jour où le dispacheur dépose la dispache définitive. Si la désignation d’un dispacheur avait un simple effet suspensif, le délai pour former une demande sur la base de la dispache pourrait être

dispache een vordering in te stellen al te kort kunnen worden, met name wanneer de dispacheur bijna aan het einde van de verjaringstermijn wordt aangesteld. Derhalve wordt geopteerd voor een stuitende werking, zodat men na de neerlegging van de definitieve omslag nog twee jaar de tijd heeft om een vordering in rechte in te stellen.

In de Regels van York en Antwerpen 2004 en 2016 werd een verjaringsregeling opgenomen. Dit is niet het geval met de andere versies van de Regels van York en Antwerpen. Wanneer op grond van artikel 2.7.1.4 de Regels van York en Antwerpen 2004 of 2016 dan wel enige andere toekomstige versie van de Regels van York en Antwerpen met daarin een eigen verjaringsregeling toepasselijk zouden zijn, behoort de aldaar opgenomen verjaringsregeling zo snel mogelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden opgenomen.

HOOFDSTUK 2

Aanvaring

Artikel 2.7.2.1

Internationale toepassing

Paragraaf 1 verzekert dat op aanvaringszaken waarop geen eenvormige verdragsregels, maar wel Belgisch recht van toepassing is, de inhoudelijk gelijkluidende regels van deze titel toepassing vinden.

Ingevolge een vraag uit de binnenvaartsector wordt ervoor geopteerd om aanvaringen waarbij uitsluitend binnenschepen betrokken zijn voortaan af te handelen op grond van het Verdrag van Genève van 15 maart 1960 tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart. Dit verdrag is te beschouwen als een licht gemoderniseerde versie van het Aanvaringsverdrag 1910 van het CMI. In de praktijk zullen veruit de meeste aanvaringen waarbij uitsluitend binnenschepen betrokken zijn, door het Binnenaanvaringsverdrag worden beheerst.

De in deze titel opgenomen nationale aanvaringsbepalingen zijn gestoeld op het Aanvaringsverdrag 1910, dat wereldwijd nog steeds zeer succesrijk is, met enkele aan het Binnenaanvaringsverdrag 1960 ontleende verfijningen. Aldus sluit het Belgisch recht maximaal aan bij wat internationaal gangbaar is. Door deze aanpassingen kan op alle aanvaringen, ongeacht of er enkel

trop court, à savoir lorsque le dispacheur est désigné presque à la fin du délai de prescription. On opte donc pour un effet interruptif, de sorte qu'après le dépôt de la dispache définitive, il reste encore deux ans pour former une demande en justice.

Les Règles d'York et d'Anvers 2004 et 2016 reprennent un règlement sur la prescription. Ce n'est pas le cas pour les autres versions des Règles d'York et d'Anvers. Lorsque les Règles d'York et d'Anvers 2004 ou 2016, ou toute autre version future des Règles d'York et d'Anvers contenant un règlement propre sur la prescription sont applicables sur la base de l'article 2.7.1.4, il convient d'intégrer ce règlement sur la prescription le plus rapidement possible dans le Code belge de la Navigation.

CHAPITRE 2

Abordage

Article 2.7.2.1

Application internationale

Le paragraphe 1er garantit que, dans les cas d'abordage auxquels aucune règle conventionnelle uniforme ne s'applique, mais qui sont régies par le droit belge, les règles similaires au niveau du contenu de ce titre s'appliquent.

Suite à une demande du secteur de la navigation intérieure, il a été décidé de traiter désormais les abordages n'impliquant que des bateaux de navigation intérieure sur la base de la Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure. Cette convention doit être considérée comme une version légèrement modernisée de la Convention sur les Abordages 1910 du CMI. Dans la pratique, la plupart des abordages impliquant uniquement des bateaux de navigation intérieure seront régis par la Convention sur l'abordage en navigation intérieure.

Les dispositions nationales sur l'abordage reprises sous ce titre sont fondées sur la Convention sur les Abordages 1910, encore très populaire dans le monde, avec seulement quelques raffinements empruntés à la Convention sur l'abordage en navigation intérieure 1960. Le droit belge s'aligne ainsi au maximum sur ce qui est pratique courante au niveau international.

zee- of binnenschepen, of beide betrokken zijn hetzelfde regelgevend kader worden toegepast (zie artikel 3.7.2.1).

Artikel 2.7.2.2

Materiële toepassing

Deze bepaling is gebaseerd op de artikelen 1 en 13 van het Aanvaringsverdrag 1910.

De formulering sluit zo nauw mogelijk bij deze van het Aanvaringsverdrag 1910 aan. Uit de formulering "een aanvaring tussen twee of meer schepen" in het eerste lid van paragraaf 1, samengelezen met de in artikel 1.1.1.3, 1°, gegeven brede definitie van het begrip schip, volgt dat de titel geldt voor alle aanvaringen tussen zee- en/of binnenschepen.

In artikel 2.2.7.1 betreffende het statuut van Belgische overheidsschepen wordt met betrekking tot deze schepen doelbewust niet in een uitzondering op de gelding van het aanvaringsrecht voorzien.

Artikel 2.7.2.3

Andere regelgeving

De eerste twee paragrafen bevestigen dat de rechter in voorkomend geval de rechtstreeks werkende bepalingen van het toepasselijke aanvaringsverdrag behoort toe te passen.

De verwijzing in paragraaf 3, 1°, bevestigt wat is bepaald in artikel 10 van het Aanvaringsverdrag 1910 en in artikel 8.1 van het Aanvaringsverdrag 1960.

Artikel 2.7.2.4

Fout van een schip

Deze bepaling is een letterlijke overname van artikel 3 van het Aanvaringsverdrag 1910. De regel is momenteel opgenomen in artikel 251, derde lid van de Zeewet. Het is wenselijk om het huidige artikel 251 van de Zeewet in het Belgisch Scheepvaartwetboek in verschillende wetsartikelen uit te splitsen.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State werd "Fout van een schip" aangepast naar een fout

Ces adaptations permettent d'appliquer le même cadre réglementaire à tous les abordages, qu'il soit question de navires de mer ou de bateaux de navigation intérieure, ou les deux (voir l'article 3.7.2.1).

Article 2.7.2.2

Application matérielle

Cette disposition est basée sur les articles 1 et 13 de la Convention sur les Abordages 1910.

La formulation correspond le plus étroitement possible à celle de la Convention sur les Abordages 1910. Il découle de la formulation "un abordage survenu entre deux ou plusieurs navires" au premier alinéa du paragraphe 1er, lue en même temps que la vaste définition de la notion de navire donnée à l'article 1er.1.1.3, 1°, que le titre est valable pour tous les abordages entre navires de mer et/ou bateaux de navigation intérieure.

Dans l'article 2.2.7.1 concernant le statut des navires publics belges, une exception à la validité du droit d'abordage n'est sciemment pas prévue pour ces navires.

Article 2.7.2.3

Autre réglementation

Les deux premiers paragraphes confirment que le juge doit, le cas échéant, appliquer les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages applicable.

Le renvoi contenu dans le paragraphe 3, 1°confirme ce qui est établi à l'article 10 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 8.1 de la Convention sur les Abordages 1960.

Article 2.7.2.4

Faute d'un navire

Cette disposition est une reprise littérale de l'article 3 de la Convention sur les Abordages 1910. La règle est reprise actuellement à l'article 251, troisième alinéa, de la Loi Maritime. Il est souhaitable de scinder l'actuel article 251 de la Loi Maritime en plusieurs articles dans le Code belge de la Navigation.

En conformité avec la Convention sur les Abordages 1910, l'article en projet mentionne la faute du

van de bemanning. Een schip is immers geen rechtssubject maar een zaak en kan dan ook geen rechten of verplichtingen hebben.

Artikel 2.7.2.5

Fout van twee of meer schepen

De in dit artikel opgenomen regels berusten in wezen op artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910 en zijn momenteel opgenomen in artikel 251, vierde tot zesde lid van de Zeewet.

Uit artikel 1 van het Aanvaringsverdrag 1910 blijkt dat dat het verdrag zonder onderscheid van toepassing is op alle zaken die zich aan boord van de schepen bevinden. Uit de voorbereidende werken ervan blijkt niet dat artikel 4 daarvan heeft willen afwijken. Bijgevolg mag worden aangenomen dat de ontworpen tekstuele aanpassing het Aanvaringsverdrag 1910 geen geweld aandoet en de intenties ervan slechts expliciteert.

De derde paragraaf is een aangepaste overname van het derde lid van artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910.

Wel werd geopteerd voor explicitering van de thans reeds impliciet uit het Aanvaringsverdrag 1910 volgende regel dat de schepen in fout *in solidum* aansprakelijk zijn voor der schade veroorzaakt aan de onschuldige derde schepen en aan de zaken aan boord van deze schepen. Deze regel zit wel vervat in artikel 4.1 van het Aanvaringsverdrag 1960. Met betrekking tot het derde onschuldige schip, waarvan de positie niet (uitdrukkelijk) in het Aanvaringsverdrag 1910 geregeld is, wordt hier wel van een aansprakelijkheid *in solidum* gewaagd, hoewel dit laatste in wezen geen wetgevend, maar een jurisprudentieel concept is. De regel codificeert een bestaande Belgische zienswijze. Het begrip wordtonder meer ook gehanteerd in de elders toegelichte regeling met betrekking tot de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Ook hier werd de in het vorig artikel toegelichte wijzigingen naar bemanning van het schip doorgevoerd.

De tweede zin geeft uitvoering aan artikel 4, laatste lid van het Aanvaringsverdrag 1910 en is een toevoeging aan het regime van de huidige Zeewet.

navire et pas la faute de l'équipage ou de l'armateur; il ne parle pas non plus de la "faute" du navire. Conformément à l'avis du Conseil d'État, la "Faute d'un navire" a été remplacée par la "faute de l'équipage". En effet, un navire n'est pas un sujet de droit mais une chose qui ne peut dès lors pas avoir de droits ni obligations.

Article 2.7.2.5

Faute de deux ou plusieurs navires

Les règles reprises dans cet article reposent en substance sur l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1910 et sont reprises actuellement à l'article 251, alinéas 4 à 6, de la Loi Maritime.

Il ressort de l'article 1er de la Convention sur les Abordages 1910 que la convention s'applique sans distinction à tous les effets qui se trouvent à bord des navires. Il ne ressort pas des travaux préparatoires que l'article 4 a voulu y déroger. Par conséquent, on peut admettre que l'adaptation du texte en projet ne trahit pas la Convention sur les Abordages 1910 et ne fait qu'expliciter ses intentions.

Le troisième paragraphe est une reprise adaptée du troisième alinéa de l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1910.

On a bel et bien choisi d'expliciter la règle découlant déjà implicitement de la Convention sur les Abordages 1910 disant que les navires en faute sont responsables *in solidum* des dommages causés aux navires tiers innocents et aux effets se trouvant à bord de ces navires. On retrouve cette règle à l'article 4.1 de la Convention sur les Abordages 1960. En ce qui concerne le navire tiers innocent dont la position n'est pas réglée (expressément) dans la Convention sur les Abordages 1910, on mentionne ici une responsabilité *in solidum*, bien que celle-ci ne soit pas un concept législatif en soi, mais un concept jurisprudentiel. La règle codifie un point de vue belge existant. Ce concept est également utilisé notamment dans le règlement commenté ailleurs portant sur la responsabilité du propriétaire du navire. Le remplacement par l'équipage du navire, tel qu'expliqué à l'article précédent, a également été effectué ici.

La deuxième phrase donne exécution à l'article 4, dernier alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910 et est un ajout aux prescriptions de la Loi Maritime actuelle.

Artikel 2.7.2.6

Vermoedens van fout

Dit artikel is de overname van artikel 6, tweede lid van het Aanvaringsverdrag 1910.

Artikel 2.7.2.7

Toeval, overmacht en twijfel

De ontworpen bepaling neemt artikel 2 van het Aanvaringsverdrag 1910 over, dat momenteel is opgenomen in artikel 251, eerste en tweede lid van de Zeewet.

Artikel 2.7.2.8

Navires mouillés

Les règles de cas fortuit, force majeure et doute restent reste d'application au cas où les navires ou l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.

Artikel 2.7.2.9

Protesten en formaliteiten

Dit artikel is een letterlijke overname van artikel 6, eerste lid van het Aanvaringsverdrag 1910, dat is opgenomen in artikel 252 van de Zeewet.

Artikel 2.7.2.10

Verplichting tot hulpverlening

Deze bepaling is de inwerking van artikel 8, derde lid, van het Aanvaringsverdrag 1910. Het eerste en tweede lid werden ingewerkt in de titel met betrekking tot de scheepvaartvergrijpen.

Artikel 2.7.2.11

Verjaring

Dit artikel neemt het eerste en het tweede lid van artikel 7 van het Aanvaringsverdrag 1910 over, die momenteel zijn verwerkt in artikel 270, eerste streepje van de Zeewet. Een in wezen identieke verjaringsregeling is opgenomen in artikel 7 van het Aanvaringsverdrag 1960.

Article 2.7.2.6

Présomptions de faute

Cet article est la reprise de l'article 6, deuxième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910.

Article 2.7.2.7

Cas fortuit, force majeure et doute

La disposition en projet reprend l'article 2 de la Convention sur les Abordages 1910, lequel est repris actuellement à l'article 251, premier et deuxième alinéa de la Loi Maritime.

Article 2.7.2.8

Geankerde schepen

De regels van toeval, overmacht en twijfel blijven van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.

Article 2.7.2.9

Protêts et formalités

Cet article est une reprise littérale de l'article 6, premier alinéa de la Convention sur les Abordages 1910, lequel est repris à l'article 252 de la Loi Maritime.

Article 2.7.2.10

Obligation de prêter assistance

Cette proposition est l'effet de l'article 8, troisième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910. Le premier et le deuxième alinéa sont intégrés dans le titre relatif aux infractions maritimes.

Article 2.7.2.11

Prescription

Cet article reprend le premier et le deuxième alinéa de l'article 7 de la Convention sur les Abordages 1910, qui sont incorporés pour le moment dans l'article 270, premier tiret, de la Loi Maritime. Un règlement sur la prescription identique en substance est repris à l'article 7 de la Convention sur les Abordages 1960.

Wegens de noodzaak om aan te sluiten bij de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910, moet een tweejarige verjaringstermijn worden behouden (met weliswaar een termijn van één jaar voor regresvorderingen). Dit sluit volledig aan bij de optie om alle verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal tot tweejarige termijnen te uniformiseren.

De verjaringstermijn van twee jaar geldt ook wanneer wegens de aanvaring een strafrechtelijke vervolging mogelijk is. Door het hierboven reeds toegelichte artikel 2.7.2.3, § 4, wordt artikel 26 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering ten aanzien van aanvaringsvorderingen buiten werking gesteld.

De in dit artikel bepaalde verjaringstermijn geldt voor alle in deze titel geregelde vorderingen, ook wanneer deze niet onder het Aanvaringsverdrag 1910 vallen (bijvoorbeeld vorderingen van onschuldige derde schepen tegen de schuldige schepen of vorderingen wegens aanvaringen tussen binnenschepen of met overheidsschepen). Dit is verantwoord en zelfs noodzakelijk met het oog op de kenbaarheid en voorspelbaarheid van de wetgeving en de gelijke behandeling van vergelijkbare situaties.

HOOFDSTUK 3

Verontreiniging

Afdeling 1

CLC-Verdrag 1992

Artikel 2.7.3.1

Rechtsmacht en bevoegdheid

De § 1 en 3 zijn gebaseerd op artikel IX.1 respectievelijk IX.3 van het CLC-Verdrag 1992.

De Antwerpse ondernemingsrechtbank wordt bevoegd gemaakt in plaats van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Dit is een algemene optie welke beoogt de geschillenbeslechting maximaal op te dragen aan de ter zake meest ervaren rechtbank. Het is logisch om scheepvaartrechtelijke aansprakelijkheidsbetwistingen maximaal bij een ondernemingsrechtbank te concentreren, en de tussenkomst van de ter zake niet-gespecialiseerde rechtbanken van eerste aanleg (onder de huidige wetgeving, naargelang de materie, deze van Brussel en Antwerpen) uit te sluiten. Het feit dat ook niet-handelaars door olieschade kunnen worden getroffen en desgevallend partij zouden moeten worden bij een geding voor een ondernemingsrechtbank vormt

En raison de la nécessité de s'associer aux dispositions de la Convention sur les Abordages 1910, il faut conserver un délai de prescription de deux ans (avec il est vrai un délai d'un an pour les actions récursives). Cela rejoint entièrement l'option consistant à uniformiser tous les délais de prescription à un délai maximum de deux ans dans le Code belge de la Navigation.

Le délai de prescription de deux ans vaut également lorsqu'une poursuite pénale est possible en raison de l'abordage. L'article 2.7.2.3, § 4, déjà commenté ci-dessus rend inapplicable l'article 26 du titre préliminaire du Code de Procédure pénale portant sur les actions relatives à l'abordage.

Le délai de prescription déterminé dans cet article vaut pour toutes les actions régies dans ce titre, même si elles ne tombent pas sous la Convention sur les Abordages 1910 (p. ex. les actions de navires tiers innocents contre les navires en faute ou les actions pour abordages entre bateaux de navigation intérieure ou avec des navires publics). C'est justifié et même nécessaire en vue de la lisibilité et de la prévisibilité de la législation et du traitement égal de situations comparables.

CHAPITRE 3

Pollution

Section 1re

Convention CLC 1992

Article 2.7.3.1

Juridiction et compétence

Les § 1er et 3 proposés sont respectivement basés sur l'article IX.1 et l'article IX.3 de la Convention CLC 1992.

Le tribunal de l'entreprise d'Anvers se voit attribuer la compétence à la place du tribunal de première instance de Bruxelles. Il s'agit d'une option générale qui vise à assigner au maximum la résolution des litiges au tribunal le plus expérimenté en la matière,. Il est logique de concentrer au maximum auprès d'un tribunal de l'entreprise les contestations relatives à la responsabilité en droit maritime et d'exclure l'intervention de tribunaux de première instance non spécialisés en la matière (selon la législation actuelle et en fonction des matières, ceux de Bruxelles et d'Anvers). Le fait que des non-commerçants puissent être également touchés par les dommages causés par les hydrocarbures et le cas échéant que ces personnes doivent devenir partie dans

geen bezwaar, aangezien ook nu reeds bij toepassing van de algemene bevoegdheid voor vorderingen inzake zee- en binnenvaart regelmatig niet-handelaars optreden in geschillen voor de ondernemingsrechtbank

Paragraaf 2 is gebaseerd op artikel 2, § 2, van de CLC-Uitvoeringswet, welke bepaling in 2013 werd overgeheveld naar het Gerechtelijk Wetboek (artikel 569, eerste lid, 21°) maar omwille van de overzichtelijkheid en de samenhang beter thuishoort in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 2.7.3.2.

Andere regelgeving

De meeste bepalingen van het CLC-Verdrag 1992, inzonderheid deze betreffende de aansprakelijkheid, hebben rechtstreekse werking. Tot een uitbreiding van het regime tot niet onder het verdrag vallende situaties bestaat geen aanleiding. Het publiekrechtelijke regime van de verplichte verzekering is opgenomen in het boek 3 betreffende de reders.

Artikel 2.7.3.3

Beperkingsfonds

Deze bepaling sluit aan bij artikel V van het CLC-Verdrag 1992 en komt in de plaats van artikel 3 van de CLC-Uitvoeringswet van 20 juli 1976.

Artikel 2.7.3.3

Rechtstreekse vordering

Deze bepaling berust op artikel VII.8 van het CLC-Verdrag 1992.

Artikel 2.7.3.5

Erkenning en tenuitvoerlegging

Deze bepaling voegt een aan artikel X van het CLC-Verdrag 1992 complementaire nationale regel toe.

une instance menée devant un tribunal de l'entreprise ne constitue pas une objection, étant donné que dès à présent, en application de la compétence générale pour les actions en matière de navigation maritime et de navigation intérieure, il arrive régulièrement que des non-commerçants interviennent dans des litiges devant le tribunal de l'entreprise.

Le paragraphe 2 est basé sur l'article 2, § 2 de la loi d'exécution de la Convention CLC 1992, disposition qui a été transférée au Code judiciaire en 2013 (article 569, premier alinéa, 21°), mais par souci de clarté et de tolérance, elle a plus sa place dans le Code belge de la Navigation.

Article 2.7.3.2

Autre réglementation

La plupart des dispositions de la Convention CLC 1992, notamment celles concernant la responsabilité, sont directement applicables. Il n'y a pas lieu d'étendre le régime à des situations qui ne sont pas visées par la convention. Le régime de droit public de l'assurance obligatoire est repris dans le livre 3 relatif aux armateurs.

Article 2.7.3.3

Fonds de limitation

Cette disposition est conforme à l'article V de la Convention CLC 1992 et remplace l'article 3 de la loi d'exécution de la Convention CLC du 20 juillet 1976.

Article 2.7.3.4

Action directe

Cette disposition repose sur l'article VII.8 de la Convention CLC 1992.

Article 2.7.3.5

Reconnaissance et exécution

Cette disposition ajoute une règle nationale complémentaire à l'article X de la Convention CLC 1992.

Afdeling 2

FUND-Verdrag 1992

Artikel 2.7.3.6

Begrippen

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Artikel 2.7.3.7

Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Artikelen 2.7.3.8. tot en met 7.3.12

Deze bepalingen nemen de artikelen 3 tot 7*bis* van de FUND-Uitvoeringswet van 6 augustus 1993 over.

Artikel 2.7.3.13

Aangiften

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 8 van de FUND-Uitvoeringswet. De bevoegde overheid is de Algemene Directie Energie van de FOD Economie.

Artikel 2.7.3.14

Mededelingen aan de Internationale Olieverontreinigingsfondsen

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 9 van de FUND-Uitvoeringswet.

Afdeling 3

BUNKER-Verdrag

Artikel 2.7.3.15

Rechtsmacht en bevoegdheid

Paragraaf 1 is gebaseerd op artikel 9 van het BUNKER-Verdrag.

Paragraaf 2 correspondeert met het reeds toegelichte artikel 2.7.3.1, § 2.

Paragraaf 3 correspondeert met de vergelijkbare regeling in het reeds toegelichte artikel 2.7.3.1, § 4.

Section 2

Convention FUND 1992

Article 2.7.3.6

Notions

Cette disposition n'exige aucune explication.

Article 2.7.3.7

Autre réglementation

Cette disposition n'exige aucune explication.

Articles 2.7.3.8. jusqu' à 2.7.3.12.

Ces dispositions reprennent les articles 3 à 7*bis de* la loi d'exécution de la Convention FUND du 6 août 1993.

Article 2.7.3.13

Déclarations

Cette disposition remplace l'article 8 de la loi d'exécution de la Convention FUND. L'autorité compétente est la Direction générale de l'Energie du SPF Economie.

Article 2.7.3.14

Communications aux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

Cette disposition remplace l'article 9 de la loi d'exécution de la Convention FUND.

Section 3

Convention BUNKER

Article 2.7.3.15

Juridiction et compétence

Le paragraphe 1er est basé sur l'article 9 de la Convention BUNKER.

La paragraphe 2 correspond à l'article 2.7.3.1, § 2, déjà commenté.

Le paragraphe 3 correspond au règlement comparable de l'article 2.7.3.1, § 4, déjà commenté.

Artikel 2.7.3.16

Andere regelgeving

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Artikel 2.7.3.17

Immuniteit van aangestelden, lasthebbers en dienstverleners

Deze bepaling vervolledigt artikel 3 van het BUNKER-Verdrag in overeenstemming met een Resolutie van de Conferentie die het Bunkerolieverdrag vaststelde.

Artikel 2.7.3.18

Rechtstreekse vordering

Dit artikel berust op artikel 7.10 van het Bunkerolieverdrag.

Artikel 2.7.3.19

Erkenning en tenuitvoerlegging

Paragraaf 1 is de woordelijke overname van het voorbehoud van België bij het Bunkerolieverdrag, zoals bepaald bij Beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002. Deze overname werd door de Raad van State aanbevolen met het oog op de rechtszekerheid ten aanzien van de burger en ook om zekerheid te hebben dat de Kamers met deze verklaring hebben ingestemd.

Paragraaf 2 correspondeert met het reeds toegelichte artikel 7.3.6.

Afdeling 4

Nucleaire schade

Artikel 2.7.3.20

Schade door nucleaire schepen

Deze bepaling berust op de thans vigerende Atoomschepenwet, met dien verstande dat het limitatiebedrag is aangepast aan de muntontwaarding en dat de ondernemingsrechtbank te Antwerpen bevoegd wordt verklaard i.p.v. de rechtbank van eerste aanleg

Article 2.7.3.16

Autre réglementation

Cette disposition n'exige aucune explication.

Article 2.7.3.17

Immunité des préposés, mandataires et prestataires de services

Cette disposition complète l'article 3 de la Convention BUNKER conformément à la Résolution de la Conférence qui a établi la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Artikel 2.7.3.18

Action directe

Cet article repose sur l'article 7.10 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Article 2.7.3.19

Reconnaissance et exécution

La paragraphe 1er est la reprise littérale de la réserve de la Belgique à la Convention sur les hydrocarbures de soute, telle que définie par la Décision 2002/762/CE du Conseil du 19 septembre 2002. Cette reprise a été recommandée par le Conseil d'État en vue de la sécurité juridique à l'égard du citoyen et aussi pour avoir la certitude que les Chambres ont approuvé cette déclaration.

Le paragraphe 2 correspond à l'article 7.3.6, déjà commenté plus haut.

Section 4

Dommage nucléaire

Article 2.7.3.20

Dommage par des navires nucléaires

Cette disposition repose sur la Loi en vigueur sur la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire, étant bien entendu que le montant de la limitation est adapté à l'érosion monétaire et que le tribunal de l'entreprise d'Anvers est déclaré compétent à la place du tribunal

te Antwerpen. In verband met de bevoegdheid om het limitatiebedrag te actualiseren wordt verduidelijkt dat zij de aanpassing van het bedrag aan de muntontwaarding beoogt.

Artikel 2.7.3.21

Ontheffing van aansprakelijkheid overeenkomstig de NUCLEAR-Overeenkomst

Deze bepaling bevestigt de gelding van de NUCLEAR-Overeenkomst.

HOOFDSTUK 4

Toevluchtsoorden

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven.

Dit hoofdstuk heeft tot doel artikel 1, punten 10 en 11, van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart om te zetten in nationale regelgeving.

Richtlijn 2009/17/EG maakt deel uit van het derde maritieme veiligheidspakket dat in 2005 door de Europese Commissie werd voorgesteld. Het doel van artikel 1, punten 10 en 11, van richtlijn 2009/17/EG is het zo klein mogelijk houden van de risico's voor de maritieme veiligheid en het mariene milieu in situaties waarbij een schip in nood is.

Dit hoofdstuk laat de regels die van toepassing zijn op reddingsoperaties zoals bepaald in het Internationale Verdrag inzake opsporing en redding op zee en de Bijlage, ondertekend te Hamburg op 27 april 1979, hierna het SAR-verdrag genoemd, onverlet wanneer de veiligheid van mensenlevens in het gedrang is. Resolutie A.949(23) van 5 december 2003 van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) bepaalt uitdrukkelijk dat operaties voor het redden van mensenlevens voorrang hebben op al de andere maatregelen voor de bescherming van de maritieme veiligheid en het mariene milieu, opgenomen in het voorliggende ontwerp van wet.

Ingevolge de verschillende staatshervormingen zijn de bevoegdheden op zee verspreid over diverse federale en gewestelijke overheidsdiensten.

de première instance d'Anvers. En ce qui concerne la compétence de l'actualisation du montant de la limitation, il est précisé qu'elle vise l'adaptation du montant à l'érosion monétaire.

Article 2.7.3.21

Exonération de responsabilité conformément à la Convention nucléaire

Cette disposition confirme la validité de la Convention nucléaire.

CHAPITRE 4

Lieux de refuge

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

Le présent chapitre a pour but de transposer en droit belge l'article 1er, points 10 et 11, de la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

La directive 2009/17/CE fait partie du troisième paquet de sécurité maritime proposé par la Commission européenne en 2005. L'article 1er, points 10 et 11, de la directive 2009/17/CE a pour but de limiter autant que possible les risques pour la sécurité maritime et le milieu marin lorsqu'un navire est en détresse.

Le présent chaptire ne porte pas préjudice aux règles applicables aux opérations de sauvetage prévues par la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes et de l'Annexe, faites à Hambourg le 27 avril 1979 (convention SAR), lorsque la sécurité de vies humaines est menacée. La résolution A.949(23) du 5 décembre 2003 de l'Organisation maritime internationale (OMI) stipule expressément que les opérations visant à sauver des vies humaines ont priorité sur toutes les autres mesures visant à protéger la sécurité maritime et le milieu marin, mentionnées dans le présent projet de loi.

Suite aux différentes réformes institutionnelles, les compétences en matière de mer sont réparties entre divers services publics fédéraux et régionaux.

Om tot een efficiënte bevoegdheidsuitoefening te komen, is het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht gesloten. Het beleidsorgaan is binnen de structuur Kustwacht de stuurgroep waarin de coördinatie en de beleidsvoorbereiding plaatsvindt op het hoogste administratieve niveau.

Richtlijn 2009/17/EG bepaalt dat België een bevoegde instantie moet aanwijzen, die de vereiste deskundigheid en bevoegdheid heeft om onafhankelijk en autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen die bijstand behoeven.

Bij het ontstaan van een dreiging voor de maritieme veiligheid en het mariene milieu door een schip in de territoriale zee, de exclusief economische zone of het continentaal plat van België, moeten de nodige maatregelen en beslissingen zeer snel genomen kunnen worden. Het beleidsorgaan van de Justwacht voldoet niet aan de eisen van onafhankelijkheid en autonomie die in voormelde richtlijn 2009/17/EG zijn opgenomen.

Het beleidsorgaan van de Kustwacht heeft op 10 november 2009 onder meer beslist dat “de gouverneur moet kunnen beslissen en dit gaat ruimer dan enkel coördineren. Het ideale vehikel voor de omzetting is een wet om de federale bevoegdheden te bundelen en de beslissingbevoegdheid te geven aan de gouverneur. Dit met respect van elkaars bevoegdheden en zonder het toekennen van nieuwe bevoegdheden.”

Om aan de hiervoor gestelde eisen te voldoen wordt op het federale niveau een bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven opgericht.

De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen wordt aangeduid als bevoegde instantie. Krachtens artikel 26, § 1, van het voormelde Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 is de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen de coördinator van het “Rampenplan Noordzee”. Om die reden wordt de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen ook aangeduid als de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven.

De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wordt bijgestaan door de door de Koning aan te duiden vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee. Het betreft de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee zoals bepaald in artikel 7, § 1, 1°, van het voormelde Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 en de Federale Overheidsdienst Justitie.

Pour un exercice efficace de ces compétences, un accord de coopération entre l’État fédéral et la Région flamande concernant la création d’une structure de garde côtière et la coopération au sein de celle-ci a été conclu le 8 juillet 2005. L’organe stratégique au sein de la structure de Garde côtière se charge de la coordination et de la préparation de la politique au plus haut niveau administratif.

La directive 2009/17/CE stipule que la Belgique doit désigner une autorité compétente ayant l’expertise requise et le pouvoir de prendre, de sa propre initiative, des décisions en ce qui concerne l’accueil de navires ayant besoin d’assistance.

Si un navire, présent dans la mer territoriale, la zone économique exclusive ou le plateau continental de la Belgique, constitue une menace pour la sécurité maritime et le milieu marin, des mesures et des décisions doivent pouvoir être prises rapidement. L’organe stratégique de la Garde côtière ne répond pas aux exigences d’indépendance et d’autonomie requises par la directive 2009/17/CE précitée.

Le 10 novembre 2009, l’organe stratégique de la Garde côtière a décidé entre autre que “le gouverneur doit pouvoir décider et ceci dans le sens plus large que seulement coordonner. Le moyen idéal pour la transposition est une loi regroupant les compétences fédérales et donnant au gouverneur, le pouvoir de décision. Tout en respectant les compétences de chacun et sans attribuer des nouvelles compétences.”

Pour satisfaire à ces exigences, il est créé, au niveau fédéral, une autorité compétente pour l’accueil des navires ayant besoin d’assistance.,

Le gouverneur de la province de Flandre occidentale est désigné comme l’autorité compétente. En vertu de l’article 26, § 1er, de l’Accord de coopération précité du 8 juillet 2005, le gouverneur de la province de Flandre occidentale est le coordinateur pour le “Plan d’urgence et d’intervention Mer du Nord”. Pour cette raison, il est aussi désigné comme l’autorité compétente pour l’accueil des navires ayant besoin d’assistance.

L’ autorité compétente pour l’accueil des navires ayant besoin d’assistance est assistée par les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par le Roi. Il s’agit des services publics fédéraux ayant compétence en mer, tels que visés à l’article 7, § 1er, 1°, de l’Accord de coopération précité du 8 juillet 2005 et le Service public fédéral Justice.

Wanneer er zich een situatie voordoet waarbij een schip dat bijstand behoeft zich in de maritieme zones bevindt (territoriale zee of exclusieve economische zone) worden de bevoegdheden van alle federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee uitgeoefend door bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven vanaf het ogenblik zoals bepaald in de plannen bedoeld in artikel 2.7.4.4.

Aldus wordt één persoon voor het federale niveau bevoegd en verantwoordelijk om de nodige maatregelen te nemen die zich op dat ogenblik opdringen. Door het uitoefenen van deze bevoegdheden kan de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven namens alle federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee met één stem beslissingen nemen en maatregelen treffen en wordt er dienaangaande duidelijkheid geschapen ten opzicht van de betrokken partijen, zoals de exploitant, de agent, de verzekeraars of de bergers van het schip en andere overheden.

In strikt afgebakende situaties worden bevoegdheden uitgeoefend door de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven. Aldus dienen er geen wijzigingen te worden aangebracht aan de bestaande regelgeving.

Wanneer de bevoegdheden van de federale overheidsdiensten op zee worden uitgeoefend door de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, kan deze onder meer alle maatregelen nemen die door de Koning worden vastgesteld. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen evalueert op regelmatige basis de genomen maatregelen en kan voorstellen om deze aan te passen en te verbeteren.

Overeenkomstig artikel 2.7.4.7. kan de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven beslissen over de aanvaarding van een schip dat bijstand behoeft in een toevluchtsoord. De toelating tot het toevluchtsoord wordt eveneens door de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven gegeven wanneer hij van oordeel is dat een dergelijke opvang de beste oplossing biedt voor de bescherming van mensenlevens en het mariene milieu.

De toestemming tot het verlenen van een toevluchtsoord kan ook betrekking hebben op schepen die bijstand behoeven in de wateren van de buurlanden wanneer blijkt dat een Belgisch toevluchtsoord de beste oplossing is.

De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven moet het advies inwinnen van alle leden van de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven en van de door

A partir du moment où un navire a besoin d'assistance dans une zone maritime (mer territoriale, zone économique exclusive ou plateau continental) visée dans le projet de loi autorité compétente, les compétences de tous les services publics fédéraux ayant compétence en mer sont exercées par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, au moment établi dans les plans visés à l'article 2.7.4.4.

Une seule personne au niveau fédéral devient donc responsable et compétente pour prendre les décisions nécessaires qui s'imposent à ce moment. L'exercice de ces compétences permet à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de décider d'une seule voix, au nom de tous les services publics fédéraux ayant compétence en mer, des mesures à prendre et présente l'avantage d'être sans équivoque pour les parties concernées, telles que l'exploitant, l'agent, les assureurs ou les sauveurs de navire ainsi que pour les autres autorités.

Des compétences sont donc exercées dans des situations bien définies par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, sans que des modifications doivent être apportées à la réglementation existante.

Lorsque les compétences des services publics fédéraux sont exercées par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, celle-ci peut prendre notamment toutes les mesures fixées par le Roi. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance évalue régulièrement les mesures prises et peut proposer de les adapter et de les corriger.

Conformément à l'article 2.7.4.7, l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance décide de l'acceptation d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance accepte également d'accueillir le navire dans un lieu de refuge s'il considère qu'un tel accueil est la meilleure ligne d'action aux fins de protéger des vies humaines et le milieu marin.

L'acceptation dans un lieu de refuge peut également s'appliquer à des navires ayant besoin d'assistance dans les eaux des pays voisins, si le lieu de refuge belge est la meilleure option.

L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance recueille les avis motivés de tous les membres de l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance et des autorités

het Vlaamse Gewest aangewezen instanties. Deze procedure heeft tot doel de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven te helpen om met de nodige kennis van de concrete situatie zijn beslissing te nemen. Deze adviezen zijn niet bindend, maar dienen als ondersteuning voor de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven. De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven kan onafhankelijk zijn beslissingen nemen.

Doordat het nemen van een maatregel snel moet gebeuren, ontslaat het ontbreken van een advies de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven niet van zijn verplichting om maatregelen met betrekking tot het schip dat bijstand behoeft te nemen.

Om de uitoefening van de bevoegdheden van de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven niet onmogelijk te maken door het leggen van beslag op een schip dat bijstand behoeft, werd een bepaling opgenomen waardoor de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven in voorkomend geval niet verhinderd wordt om de nodige maatregelen te nemen.

Een soortgelijke bepaling is ook opgenomen in artikel 14 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, waarin gesteld wordt dat enige beslag- of dwangmaatregel de uitoefening van de betreffende bevoegdheden met betrekking tot een gezonken of gestrand vaartuig niet mag verhinderen.

Een zelfde bepaling is eveneens noodzakelijk met betrekking tot schepen die bijstand behoeven. Als te lang gewacht wordt, wordt de redding van het schip door de inwerking van de natuurelementen of door de reeds ontstane schade snel moeilijker. Daarom mag geen beslag of dwangmaatregel de uitvoering van de beslissingen van de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven blokkeren.

Dit hoofdstuk bepaalt dat de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven plannen opstelt voor de opvang van schepen teneinde te reageren op de dreigingen die uitgaan van bijstand behoevende schepen welke zich in de maritieme zones bevinden, in voorkomend geval met inbegrip van dreigingen voor mensenlevens en het mariene milieu.

De plannen zijn operationele plannen zoals bedoeld in artikel 6, 6°, van het voormelde Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005, dat bepaalt dat het beleidsorgaan van de structuur kustwacht deze plannen goedkeurt nadat ze

désignées par la Région flamande. Cette procédure a pour but d'aider l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance à prendre une décision en toute connaissance de cause eu égard à la situation concrète. Ces avis ne sont pas contraignants mais servent d'appui pour l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance. L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance peut prendre ses décisions en toute indépendance.

Etant donné qu'une mesure doit être prise rapidement, l'absence d'un avis ne dispense pas l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de son obligation de prendre des mesures en faveur du navire ayant besoin d'assistance.

Pour éviter que la saisie d'un navire ayant besoin d'assistance empêche l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance d'exercer ses compétences, une disposition du projet de loi autorité compétente stipule que cette situation éventuelle ne peut pas retenir l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de prendre les mesures nécessaires.

Une disposition similaire à l'article 14 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime stipulait déjà que l'exercice des attributions conférées pour sauver un bâtiment coulé ou échoué ne peut être empêché ni par saisie, ni par contrainte.

La même disposition est également nécessaire pour les navires ayant besoin d'assistance. En cas d'atermoiement, l'action des éléments de la nature ou les dégâts déjà présents rendront rapidement plus difficile le sauvetage du navire. C'est pourquoi, une saisie ou une mesure de contrainte ne peut pas bloquer l'exécution des décisions de l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

Le présent chapitre prévoit que l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance établit des plans pour l'accueil des navires en vue de répondre au risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance dans les zones maritimes, le cas échéant y compris les risques pour les vies humaines et le milieu marin.

Les plans sont des plans opérationnels conformément à l'article 6, 6°, de l'Accord de coopération précité du 8 juillet 2005, qui prévoit que l'organe stratégique de la structure de garde côtière approuve des plans

werden uitgewerkt in het overlegorgaan. Op deze wijze worden de plannen met de nodige kennis en ervaring opgesteld.

Op verzoek van de aangrenzende lidstaten van de Europese Unie wordt hun de relevante informatie over de plannen verstrekt. Voormelde richtlijn 2009/17/EG voorziet immers in deze verplichting waardoor de bevoegde instantie voor de opvang van schepen eveneens de relevante informatie over de plannen van deze lidstaten kan opvragen. Samenwerking tussen Nederland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en België zal bij situaties in de Noordzee met betrekking tot waarbij een schip dat bijstand behoeft vaak noodzakelijk zijn.

Artikel 2.7.4.1

Richtlijn 2002/59/EG

De bepalingen van artikel 1, punten 10 en 11, van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart worden omgezet in nationale regelgeving door dit hoofdstuk.

Artikel 2.7.4.2

Begrippen

Dit artikel bevat grotendeels definities die werden overgenomen uit richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, zoals gewijzigd bij richtlijn 2009/17/EG evenals een aantal andere definities.

De aandacht wordt erop gevestigd dat de definitie van “schip” gebaseerd is op de omschrijving ervan in artikel 3, f), van richtlijn 2002/59/EG, zoals gewijzigd bij richtlijn 2009/17/EG maar uitgebreid wordt tot vaste of drijvende kunstwerken waardoor ook boorplatforms onder het toepassingsgebied vallen.

opérationnels, élaborés au sein de l’organe de concertation. De cette manière, les plans sont établis avec les connaissances et l’expertise nécessaires.

Il est communiqué aux États membres voisins, à leur demande, les informations pertinentes concernant les plans. L’obligation de communiquer ces données est prévue par la directive 2009/17/CE, qui autorise d’ailleurs l’autorité compétente pour l’accueil des navires ayant besoin d’assistance de demander également les informations pertinentes concernant les plans des autres États membres. Par ailleurs, une coopération entre les Pays-Bas, la France, le Royaume-Uni et la Belgique sera souvent nécessaire pour assister un navire ayant besoin d’assistance en Mer du Nord.

Article 2.7.4.1

Directive 2002/59/CE

Les dispositions de l’article 1er, points 10 et 11, de la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d’un système communautaire de suivi du trafic des navires et d’information sont transposées en droit belge par le présent chapitre.

Article 2.7.4.2

Notions

Cet article contient principalement les définitions reprises de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d’un système communautaire de suivi du trafic des navires et d’information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, modifiée par la directive 2009/17/CE, ainsi qu’un certain nombre d’autres définitions.

L’attention est attirée sur le fait que la définition du mot “navire” est basée sur celle visée à l’article 3, f), de la directive 2002/59/CE, telle que modifiée par la directive 2009/17/CE, mais qu’elle a été étendue à tout ouvrage d’art fixe ou flottant, de sorte que les plateformes de forage font partie du champ d’application.

Artikel 2.7.4.3

Materiële en ruimtelijke toepassing

In dit artikel wordt het toepassingsgebied van dit hoofdstuk beperkt tot de opvang van bijstandbehoevende schepen die zich bevinden in de Belgische maritieme zones, zoals bepaald in artikel 1.1.1.4.3°, of in een Belgisch toevluchtsoord.

Article 2.7.4.3

Application matérielle et spatiale

Le champ d'application du présent chapitre est limité dans le présent article à l'accueil des navires demandeurs d'aide qui se trouvent dans les zones maritimes belges, tel que déterminé à l'article 1er.1.1.4.3°, ou dans un lieu de refuge belge.

Artikel 2.7.4.4

Bevoegde instantie

In dit artikel wordt de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven opgericht. De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen wordt aangeduid als deze bevoegde instantie.

Voorts wordt bepaald dat de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wordt bijgestaan door de vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, die moeten worden aangeduid bij koninklijk besluit.

De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven beschikt op het ogenblik van de operatie aldus over de vereiste deskundigheid en bevoegdheid om onafhankelijk en autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen die bijstand behoeven.

Vanaf het ogenblik zoals bepaald in de plannen bedoeld in artikel 2.7.4.6. oefent de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven de toegewezen bevoegdheden van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee uit. Hierdoor wordt één persoon bevoegd en verantwoordelijk om de nodige maatregelen te nemen die zich op dat ogenblik opdringen teneinde een ramp te vermijden of de gevolgen voor de veiligheid van de scheepvaart of het mariene milieu te beperken.

Aldus kan een besluit over de opvang van een schip in een toevluchtsoord noodzakelijk blijken wanneer een schip bijstand behoeft. Dit is vooral belangrijk bij situaties die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of de scheepvaart kunnen opleveren.

De bevoegdheid van de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand wordt strikt beperkt tot de situaties bedoeld in artikel 2.7.4.5. § 1en § 2en artikel 2.7.4.7.

Article 2.7.4.4

Autorité compétente

Cet article crée l'autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale est désigné comme l'autorité compétente.

En outre, il est stipulé que l'autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance est assistée par les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par un arrêté royal.

Il est stipulé que l'autorité compétente pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance doit avoir l'expertise requise et le pouvoir, lors de l'opération, de prendre de sa propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires ayant besoin d'assistance

À partir du moment établi dans les plans visés à l'article 2.74.6, l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer. De la sorte, une seule personne est compétente et responsable pour prendre les mesures nécessaires qui s'imposent à cet instant pour éviter une catastrophe ou limiter les conséquences pour la sécurité de la navigation ou le milieu marin.

Une décision concernant l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge peut s'avérer nécessaire s'il a besoin d'assistance. Cette décision est d'autant plus importante dans des situations qui pourraient entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation.

La compétence de l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de prendre des décisions est délimitée aux décisions visées par l'article 2.7.4.5, § 1er, et l'article 2.7.4.7.

Artikel 2.7.4.5

Veiligheids- en milieumaatregelen

De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven optredend overeenkomstig de in dit hoofdstuk bepaalde gevallen kan alle maatregelen nemen die op een niet-exhaustieve wijze worden opgesomd door de Koning.

De eventuele tussenkomst buiten de maritieme zones onder Belgische rechtsbevoegdheid moet geschieden volgens de vigerende bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende maatregelen in volle zee, in geval van een ongeval dat verontreiniging door olie tot gevolg heeft of kan hebben, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, en het Protocol van 1973 betreffende de maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen, andere dan oliën, opgemaakt te Londen op 2 november 1973. Bovendien zal dergelijke tussenkomst buiten de maritieme zones onder Belgische rechtsbevoegdheid in gezamenlijk overleg met de aangrenzende staten moeten gebeuren onder andere overeenkomstig de bepalingen van het Akkoord inzake samenwerking bij het bestrijden van de verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen, en van de Bijlage, opgemaakt te Bonn op 13 september 1983 (Akkoord van Bonn) en de Technische Regeling tussen België, Frankrijk en Groot-Brittannië genomen bij toepassing van artikel 6 van de op 9 juni 1969 te Bonn gesloten overeenkomst betreffende de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie, gedaan te Parijs op 28 juli 1972.

Paragraaf 2 van dit artikel bepaalt dat scheepsbeslag, roerend beslag of enige andere dwangmaatregel met betrekking tot een schip dat bijstand behoeft de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven op grond van dwingende redenen van algemeen belang niet verhindert om de betreffende maatregelen te nemen.

Paragraaf 3 van dit artikel bepaalt dat de Belgische Staat burgerrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld voor de maatregelen die al dan niet genomen worden door de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven. De maatregelen die de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven al dan niet zal nemen in uitvoering van een federale wet betreffen uiteraard enkel federale bevoegdheden.

Article 2.7.4.5

Mesures de sécurité et de protection de l'environnement

L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, agissant dans les cas prévus par le présent projet de loi, peut prendre toutes les mesures énumérées de manière non exhaustive par le Roi.

L'intervention éventuelle en dehors des zones maritimes sous juridiction de la Belgique doit avoir lieu conformément aux dispositions en vigueur de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, et le Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que des hydrocarbures, fait à Londres le 2 novembre 1973. En outre, une telle intervention en dehors des zones maritimes sous juridiction de la Belgique doit avoir lieu en concertation avec les États voisins, notamment conformément aux dispositions de l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, fait à Bonn le 13 septembre 1983 (Accord de Bonn), et de l'Arrangement technique entre la Belgique, la France et la Grande-Bretagne, pris en application de l'article 6 de l'accord signé à Bonn, le 9 juin 1969 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la Mer du Nord par les hydrocarbures, fait à Paris le 28 juillet 1972.

Le paragraphe 2 de cet article stipule que la saisie du navire, la saisie mobilière ou toute autre mesure de contrainte appliquée à un navire ayant besoin d'assistance ne doit pas empêcher l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de prendre les mesures nécessaires pour des raisons impérieuses d'intérêt général.

Le paragraphe 3 de cet article stipule que l'État belge peut être tenu civilement responsable des mesures prises ou non par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance. Les mesures prises ou non par l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance en exécution d'une loi fédérale concernent bien entendu uniquement des compétences fédérales.

Artikel 2.7.4.6

Plannen

Dit artikel bepaalt dat de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven plannen moet opstellen om, wanneer de situatie dat vereist, schepen in nood in zo goed mogelijke omstandigheden te kunnen opvangen in havens of op andere beschutte plaatsen teneinde de consequenties van ongevallen op zee te beperken. Deze plannen zijn operationele plannen zoals bedoeld in artikel 6, 6°, van het voormelde Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005.

De plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven worden opgesteld overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) houdende richtsnoeren inzake toevluchtsoorden voor schepen die bijstand behoeven en van resolutie A.950(23) van de IMO met betrekking tot maritieme hulpdiensten.

Er moet worden bepaald welke informatie in de plannen voor de opvang van schepen moet worden opgenomen ongeacht tot wiens bevoegdheid de betreffende aangelegenheden behoren. Het louter bepalen van de op te nemen informatie raakt niet aan de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest zoals bijvoorbeeld met betrekking tot het redden van mensenlevens op zee.

De namen en contactadressen van de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven en van de federale overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, alsmede van de door het Vlaamse Gewest voor de ontvangst en behandeling van noodsignalen aangewezen instanties dienen te worden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

De bevoegdheden met betrekking tot het opstellen van de plannen laten de operationele gewestelijke bevoegdheden inzake onder meer het redden van mensenlevens onverlet.

Artikel 2.7.4.7

Voorafgaande beoordeling

Wanneer een schip bijstand behoeft, kan een beslissing over de opvang van dat schip in een toevluchtsoord noodzakelijk blijken. Dit is vooral belangrijk bij situaties die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of de scheepvaart kunnen opleveren. Het is ook belangrijk dat de beslissing van de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven wordt genomen na een voorafgaande beoordeling van de

Article 2.7.4.6

Plans

Cet article stipule que l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance doit élaborer des plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance, en vue de les accueillir, si la situation l'exige, et dans les meilleures conditions, dans des ports ou dans d'autres zones abritées, afin de limiter les conséquences d'accidents en mer. Ces plans sont des plans opérationnels conformément à l'article 6, 6°, de l'Accord de Coopération précité du 8 juillet 2005.

Les plans pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance sont établis conformément aux dispositions de la résolution A.949(23) de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant les directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance et de la résolution A.950(23) de l'OMI concernant les services d'assistance maritime.

Il faut définir les informations qui doivent être reprises dans les plans pour l'accueil des navires, peu importe qui est compétent pour ces questions. La seule définition de ces informations ne porte pas atteinte aux compétences de la Région flamande, comme par exemple celle qui a trait au sauvetage de la vie humaine en mer.

Le nom et les adresses de contact de l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance et des services publics fédéraux ayant compétence en mer, ainsi que des autorités désignées par la Région flamande pour recevoir et traiter les alertes, doivent être publiés au *Moniteur belge*

Les compétences relatives à la rédaction des plans n'affectent pas les compétences régionales opérationnelles concernant notamment le sauvetage des vies humaines.

Article 2.7.4.7

Évaluation préalable

Lorsqu'un navire a besoin d'assistance, il se peut qu'il faille prendre une décision quant à l'accueil de ce navire dans un lieu de refuge. Cette démarche est surtout importante en cas de situations pouvant entraîner un naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation. Il importe également que la décision de l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance soit prise après une évaluation

situatie op basis van de gegevens die in het relevante plan voor de opvang van schepen in een toevluchtsoord zijn opgenomen.

Artikel 2.7.4.8

Verzekeringscertificaat

Het ontbreken van de financiële verzekeringsbewijzen ontheft de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven niet van de verplichting om een voorafgaande beoordeling te maken en te beslissen over de toelating van een schip in een toevluchtsoord. Het ontbreken van verzekeringsbewijzen wordt op zich niet als een voldoende reden beschouwd om te weigeren een schip op te vangen in een toevluchtsoord.

De bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven mag wel nagaan of voor het schip verzekeringen zijn afgesloten of andere effectieve vormen van financiële zekerheden zijn gesteld, waarmee de kosten en de schade kunnen worden vergoed die door de opvang in een toevluchtsoord kunnen ontstaan. Het opvragen van deze informatie mag echter de reddingsoperatie niet vertragen.

HOOFDSTUK 5

Berging

Artikel 2.7.5.1

Begrippen

Deze definities zijn ontleend aan het Bergingsverdrag 1989. Zij horen niet thuis in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek omdat de bedoelde begrippen in dit hoofdstukl een specifieke betekenis hebben.

De omschrijving van het begrip berging onder 1° is overgenomen uit artikel 1(a) van het Bergingsverdrag 1989. Het is uiteraard van essentieel belang om het toepassingsgebied van deze titel af te bakenen. De begripsbepaling kan niet in boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgenomen omdat het begrip met een andere definitie wordt gebruikt in het internationaal eengemaakte recht inzake aansprakelijkheidsbeperking (zie artikel 1.3 LLMC).

De definitie van het schip onder 2° stemt eveneens overeen met die uit het Bergingsverdrag 1989. Met

préalable de la situation en se fondant sur les données du plan pertinent pour l'accueil des navires dans un lieu de refuge.

Article 2.7.4.8

Certificat d'assurance

L'absence des certificats d''assurance financière ne dispense pas l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance de l'obligation d'effectuer une évaluation préalable et de prendre une décision sur l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge. L'absence de certificats d'assurance n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour que l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

L'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance peut toutefois vérifier si le navire est couvert par une assurance ou une autre forme effective de garantie financière permettant une indemnisation des frais et dommages liés à son accueil dans un lieu de refuge. La recherche de ces informations ne peut toutefois pas retarder l'opération de sauvetage.

CHAPITRE 5

Assistance

Article 2.7.5.1

Notions

Ces définitions sont empruntées à la Convention sur l'assistance 1989. Elles n'ont pas leur place dans le livre 1 du Code belge de la Navigation, car les notions concernées dans ce chapitre ont une signification spécifique.

La description de la notion d'assistance dans le 1° est reprise de l'article 1(a) de la Convention sur l'assistance 1989. Il est évidemment essentiel de limiter le champ d'application de ce titre. La définition ne peut pas être reprise dans le livre 1 du Code belge de la Navigation, car cette notion est utilisée avec une autre définition dans le droit international uniformisé en matière de limitation de responsabilité (voir article 1er.3 LLMC).

La définition du navire sous 2° correspond à celle de la Convention sur l'assistance 1989. Dans la

"vessel" wordt in het verdrag bedoeld "any ship or craft, or any structure capable of navigation" (artikel 1(b)). Deze definitie is allicht ruimer dan de algemene definitie van het schip in het Belgisch Scheepvaartwetboek (zie artikel 1.1.1.3, § 1, 1°), aangezien bijvoorbeeld watervliegtuigen er mede onder kunnen vallen. Alle schepen die onder het Belgisch Scheepvaartwetboek vallen lijken ook onder de ruime definitie van het Bergingsverdrag 1989 te vallen. Door het hieronder toegelichte artikel 2.7.5.4, § 1, 1°, wordt verzekerd dat het regime van het Bergingsverdrag 1989, zoals overgenomen in de nationale wetgeving, ook geldt voor schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek die toch niet zouden worden gevat onder de definitie van het begrip in het verdrag.

Het begrip "zaak" (3°) is een algemeen begrip dat in de bepalingen betreffende berging een specifieke betekenis heeft. De definitie is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 1(c)).

Ook de begrippen "milieuschade" (4°) en "betaling" (5°) worden in de bepalingen betreffende berging in een specifieke betekenis gebruikt. Zij zijn eveneens uit het Bergingsverdrag 1989 overgenomen (artikel 1(d) respectievelijk (e)).

Artikel 2.7.5.2

Rechtsmacht

Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake berging op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door het Scheepbeslagverdrag 1952, de Brussel I*bis*-Verordening of het WIPR. Eén van de doelstellingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek is om het Belgische forum aantrekkelijk te maken voor maritieme betwistingen. Om efficiënt te zijn, dienen de daartoe getroffen maatregelen versterkt te worden met een ruime rechtsmacht van de Belgische rechters.

Artikel 2.7.5.3

Internationale toepassing

Samen met artikel 7.5.4 verzekert paragraaf 1 dat het stelsel van het Bergingsverdrag 1989, via de nationale wetsbepalingen, mede geldt voor bergingen die niet onder het verdrag vallen. Zulks ligt in lijn met de traditionele

Convention, "navire" signifie "tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer" (article 1(b)). Cette définition est sans doute plus large que la définition générale de navire du Code belge de la Navigation (voir article 1er.1.1.3, § 1er, 1°), étant donné qu'elle peut couvrir, par exemple, les hydravions. Tous les navires couverts par le Code belge de la Navigation semblent aussi répondre à la définition large de la Convention sur l'assistance 1989. Par l'article 2.7.5.4, § 1er, 1°, présenté ci-après, on garantit que le régime de la Convention sur l'assistance 1989, tel que repris dans la législation nationale, s'applique aussi aux navires au sens du Code belge de la Navigation qui ne seraient quand même pas repris dans la définition de la notion dans la convention.

La notion de "bien" (3°) est une notion générale qui a une signification spécifique dans les dispositions relatives à l'assistance. La définition est reprise dans la Convention sur l'assistance 1989 (article 1(c)).

Les notions de "dommage à l'environnement" (4°) et de "paiement" (5°) sont utilisées avec un sens spécifique dans les dispositions relatives à l'assistance. Elles ont également été reprises de la Convention sur l'assistance 1989 (article 1(d) et (e) respectivement).

Article 2.7.5.2

Juridiction

Il est souhaitable de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, une disposition particulière concernant la juridiction internationale compétente en matière d'assistance, qui s'applique dans la mesure où le juge compétent n'est pas désigné par la Convention sur la saisie conservatoire des navires 1952, le Règlement de Bruxelles I *bis* ou le CDIP. Un des objectifs du Code belge de la Navigation consiste à rendre le forum belge attrayant pour des litiges maritimes. Pour être efficaces, les mesures prises à cet effet doivent être renforcées par une large juridiction des tribunaux belges.

Article 2.7.5.3

Application internationale

Conjointement à l'article 7.5.4, le paragraphe 1er garantit que le système de la Convention sur l'assistance 1989, par l'intermédiaire des dispositions de loi nationales, s'applique aussi à l'assistance non couverte

werkwijze om rechtstreeks werkende eenvormige verdragsregels over te nemen in de interne wetgeving.

Paragraaf 2 maakt duidelijk dat een aantal nationale bepalingen eveneens van toepassing zijn wanneer de rechtstreeks werkende bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 behoren te worden toegepast.

Paragraaf 3 is een eengemaakte objectieve verwijzingsregel, ontleend aan artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989. Wanneer het schip geen vlag voert, kan op grond van een verdragsconforme interpretatie allicht worden teruggevallen op het recht van de thuishaven of de gewoonlijke ligplaats. Zo niet dient te worden teruggegrepen naar het gemeen IPR, voor zover dat de materie van de verdeling van het bergloon beheerst. Wat België betreft, bepaalt de huidige wetgeving niets over de verdeling, en wordt ook in het Belgische Scheepvaartwetboek geen verdelingsregel ingevoerd. De materie wordt overgelaten aan collectieve arbeidsovereenkomsten.

De paragrafen 4 en 5 zijn gestoeld op artikel 5 van het Bergingsverdrag 1989.

Artikel 2.7.5.4

Materiële toepassing

De in paragraaf 1 ontworpen bepaling verruimt, via nationale bepalingen, het toepassingsgebied van het regime vervat in het Bergingsverdrag 1989. De drie vermelde categorieën van schepen vallen immers buiten de rechtstreeks werkende verdragsregels (wat het punt onder 2° betreft, zie artikel 3 van het verdrag; wat 3° betreft, zie artikel 4.1 van het verdrag).

Door § 2 wordt de toepassing van de titel over berging gemoduleerd in het licht van artikel 4 van het UNESCO-Verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water en de ter uitvoering ervan aangenomen wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water.

Artikel 2.7.5.5

Andere regelgeving

Paragraaf 1 bevestigt de rechtstreekse werking van de meeste bepalingen van het Bergingsverdrag 1989.

par la convention. Ceci est conforme à la méthode traditionnelle de transposition dans la législation interne de règles conventionnelles uniformes directement applicables.

Le paragraphe 2 indique clairement qu'un certain nombre de dispositions nationales s'appliquent aussi lorsque les dispositions directement applicables de la Convention sur l'assistance 1989 doivent être appliquées.

Le paragraphe 3 est une règle objective unifiée de conflit, empruntée à l'article 15.2 de la Convention sur l'assistance 1989. Lorsque le navire ne porte pas de pavillon, il est possible, sur la base d'une interprétation conforme à la convention, de recourir au droit du port d'attache ou de l'emplacement habituel. À défaut, il convient de renvoyer au DIP commun, dans la mesure où il régit la répartition de la rémunération du chef d'assistance. En ce qui concerne la Belgique, la législation actuelle ne détermine pas la répartition et le Code belge de la Navigation n'introduit pas non plus de règle de répartition. La question est laissée aux conventions collectives de travail.

Les paragraphes 4 et 5 reposent sur l'article 5 de la Convention sur l'assistance 1989.

Article 2.7.5.4

Application matérielle

La disposition en projet du paragraphe 1er élargit, au moyen de dispositions nationales, le champ d'application de du régime contenu dans la Convention sur l'assistance 1989. Les trois catégories de navires mentionnées ne relèvent en effet pas des règles conventionnelles directement applicables (en ce qui concerne le point 2°, voir article 3 de la convention; en ce qui concerne le 3°, voir article 4.1 de la convention).

Avec le § 2, l'application du titre sur l'assistance est modulée à la lumière de l'article 4 de la Convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique et de sa loi d'exécution du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique.

Article 2.7.5.5

Autre réglementation

Le paragraphe 1er confirme l'application directe de la plupart des dispositions de la Convention sur

In het merendeel van de gevallen zal de rechter of scheidsrechter het verdrag toepassen, desgevallend in combinatie met de nationale bepalingen opgesomd in artikel 2.7.5.3, § 2.

Paragraaf 2 beoogt opheldering te brengen rond de verhouding tussen het specifieke zeerechtelijke regime van de berging en enkele andere, verwante regelingen.

In paragraaf 2, 1°, wordt verduidelijkt dat deze titel geen afbreuk doet aan de titel betreffende wrakken, die verplichtingen in verband met de verwijdering van wrakken omschrijft, de overheid de bevoegdheid verleent om ambtshalve maatregelen te nemen op kosten en risico van de eigenaar en van de voor het scheepsongeval aansprakelijke persoon, en voorts een aantal bepalingen bevat die tot doel hebben om de effectieve kostenrecuperatie door de overheid te verzekeren.

In paragraaf 2, 2°, wordt erop geattendeerd dat de bepalingen van deze titel betreffende de berging geen afbreuk doen aan de gelding van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. Bedoelde wet bevat, in zijn artikelen 22 tot 24*ter*, een aantal bepalingen waarin aan de overheid met bevoegdheid op zee de bevoegdheid wordt verleend om aan de kapitein, de scheepseigenaar, de bergers of een exploitant van een economische activiteit instructies te geven, of om ambtshalve maatregelen te nemen met het oog op het voorkomen, beperken of ongedaan maken van verontreiniging of schade. De scheepseigenaar of de exploitant van de economische activiteit draagt de kosten van de maatregelen en van hem kan worden geëist een borgsom te storten of een garantie te stellen.

De relevante bepalingen van de wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en de bepalingen van dit wetboek in verband met wrakverwijdering zijn met het Bergingsverdrag 1989 verenigbaar.

Het Wrakkenruimingsverdrag 2007 maakt zelf voorbehoud omtrent de gelding van het bergingsrecht (zie artikel 11.2).

In paragraaf 2, 3°, wordt gespecificeerd dat deze titel geen wijziging brengt in de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van bergers.

De bepaling belet niet dat bijvoorbeeld de gemeenrechtelijke regels betreffende de zaakwaarneming zouden worden toegepast op de redding van

l'assistance 1989. Dans la plupart des cas, le juge ou l'arbitre appliquera la convention, le cas échéant en combinaison avec les dispositions nationales énumérées à l'article 2.7.5.3, § 2.

Le paragraphe 2 vise à faire la clarté sur la relation entre le régime spécifique de droit maritime en matière d'assistance et d'autres régimes connexes.

Dans le paragraphe 2, 1°, il est précisé que le présent titre ne porte pas préjudice au titre relatif aux épaves, qui décrit les obligations en matière d'élimination des épaves, donne à l'autorité publique le pouvoir de prendre des mesures d'office, aux coûts et risques du propriétaire et de la personne responsable de la fortune de mer, et contient en outre un certain nombre de dispositions qui ont pour but d'assurer que l'autorité publique récupère effectivement ses coûts.

Le paragraphe 2, 2°, attire l'attention sur le fait que les dispositions de ce titre en matière d'assistance ne portent pas préjudice à la validité de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des les espaces marins sous juridiction de la Belgique. La loi en question contient, dans ses articles 22 à 24*ter*, certaines dispositions qui donnent à l'autorité publique ayant compétence en mer le pouvoir de donner des instructions au capitaine, au propriétaire du navire, aux assistants ou à l'exploitant d'une activité économique, ou de prendre des mesures d'office en vue de prévenir, de limiter ou de supprimer une pollution ou un dommage. Le propriétaire du navire ou l'exploitant de l'activité économique supporte les coûts des mesures, et il peut être exigé de lui qu'il verse une caution ou constitue une garantie.

Les dispositions pertinentes de la loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et les dispositions de ce code sur l'enlèvement des épaves semblent compatibles avec la Convention sur l'assistance 1989.

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 formule elle-même une réserve concernant la validité du droit de l'assistance (voir article 11.2).

Le paragraphe 2, 3°, précise que ce titre n'apporte pas de modification aux dispositions concernant la limitation de la responsabilité des assistants.

La disposition n'empêche pas par exemple que les règles de droit commun concernant la gestion d'affaires s'appliquent au sauvetage de vies humaines, étant

mensenlevens, omdat dat op zich geen berging is in de zin van artikel 7.5.1, 1°.

Artikel 2.7.5.6

Afwijkende bedingen

Het sluit de contractvrijheid uit met betrekking tot de mogelijkheid tot vernietiging en wijziging van de overeenkomsten, zoals omschreven in artikel 2.7.5.9, en met betrekking tot de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade.

Artikel 2.7.5.7

Berging door of onder toezicht van de overheid

Deze bepaling is een maximaal vereenvoudigde en verhelderde, maar toch verdragsconforme overname van de principes vervat in het artikel 5 van het Bergingsverdrag 1989.

Het principe is dat berging door de overheid onderworpen is aan het gewone bergingsrecht, maar dat er geen recht op bergloon is wanneer de overheid verplicht is om kosteloos hulp te verlenen of wanneer voor de betrokken berging een publiekrechtelijke vergoedingsregeling voorhanden is. Overeenkomstig de verdragsregeling kan de onder toezicht van de overheid optredende berger zich op de vergoedingsregelingen van het bergingsrecht beroepen. In voorkomend geval zal artikel 2.7.5.18 toepassing kunnen vinden.

Artikel 2.7.5.8

Sluiting van bergingsovereenkomsten

Deze bepaling neemt artikel 6.2 van het Bergingsverdrag 1989 over, waarvan de formulering licht werd aangepast, en waaraan met het oog op de overzichtelijkheid ook een indeling in paragrafen werd toegevoegd.

De vertegenwoordigingsbevoegdheid met betrekking tot bergingscontracten die in de ontworpen bepaling wordt toegekend, vormt een *lex specialis* ten aanzien van de algemene vertegenwoordigingsbevoegdheden van de gezagvoerders, zoals geregeld in de artikel 2.4.2.6 van het wetboek. Om de sluiting van bergingsovereenkomsten te faciliteren, wordt in het artikel een uitdrukkelijke kruisverwijzing opgenomen.

donné qu'il ne s'agit pas d'assistance au sens de l'article 2.7.5.1, 1°.

Article 2.7.5.6

Clauses dérogatoires

Il exclut la liberté contractuelle s'agissant de la possibilité d'annulation et de modification des contrats, telle que décrite à l'article 2.7.5.9, et s'agissant de l'obligation de prévenir ou de limiter le dommage à l'environnement.

Article 2.7.5.7

Assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques

Cette disposition a été simplifiée et clarifiée au maximum, mais constitue néanmoins une reprise, conforme à la convention, des principes de l'article 5 de la Convention sur l'assistance 1989,.

Le principe veut que l'assistance par les autorités publiques soit soumise au droit ordinaire de l'assistance, mais qu'il n'y ait pas droit à rémunération du chef d'assistance lorsque l'autorité publique est obligée de fournir une assistance à titre gratuit ou lorsqu'il existe pour l'assistance concernée un régime d'indemnisation de droit public. Conformément au régime de la convention, l'assistant agissant sous la surveillance de l'autorité publique peut s'appuyer sur les régimes d'indemnisation du droit de l'assistance. Le cas échéant, l'article 2.7.5.18 s'appliquera.

Article 2.7.5.8

Conclusion de contrats d'assistance

Cette disposition reprend l'article 6.2 de la Convention sur l'assistance 1989, dont la formulation a été légèrement adaptée, et pour laquelle, dans un souci de clarté, une répartition en paragraphes a été ajoutée.

Le pouvoir de représentation en matière de contrats d'assistance qui est octroyé dans la disposition en projet constitue une *lex specialis* vis-à-vis des pouvoirs généraux de représentation des commandants, tels que réglementés à l'article 2.4.2.6 du code. Pour faciliter la conclusion de contrats d'assistance, un renvoi explicite est repris dans l'article.

Artikel 2.7.5.9

Vernietiging en wijziging van bergingsovereenkomsten

Deze wetsbepaling is eveneens overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 7). Een equivalente bepaling was opgenomen in artikel 7, tweede lid van het Bergingsverdrag 1910, dat werd overgenomen in artikel 262 van de Zeewet.

De regel betreft twee gevallen waarin een overeenkomst betreffende berging geheel of gedeeltelijk kan worden vernietigd of gewijzigd. Het tweede geval betreft geen wilsgebrek, maar de hypothese waarin de overeengekomen betaling in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten buitensporig hoog of laag blijkt te zijn. De rechter mag het verstrekte loon evalueren op zijn conformiteit met het verdragsregime. De beloning van berging moet echter hoog genoeg zijn om bergers aan te zetten in de toekomst hun diensten te verlenen. Hierboven werd reeds benadrukt dat de begrotingen moeten aansluiten bij de ter zake leidende Londense arbitragepraktijk.

Article 2.7.5.9

Annulation et modification de contrats d'assistance

Cette disposition de loi a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 7). Une disposition équivalente figurait déjà à l'article 7, deuxième alinéa de la Convention de sauvetage 1910, qui avait été repris à l'article 262 de la Loi Maritime.

La règle concerne deux cas où un contrat en matière d'assistance peut être entièrement ou partiellement annulé ou modifié. Le deuxième cas ne concerne pas un vice de consentement, mais l'hypothèse selon laquelle le paiement convenu se révèle exagérément élevé ou faible par rapport aux services réellement fournis. Le juge peut évaluer la rémunération octroyée en termes de conformité avec le régime conventionnel. La rémunération de l'assistance doit cependant être suffisamment élevée pour encourager les assistants à offrir leurs services à l'avenir. Il a déjà été souligné ci-dessus que les budgets doivent correspondre à la pratique londonienne de l'arbitrage, prépondérante en la matière.

Artikel 2.7.5.10

Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder

Deze bepalingen betreffen de verplichtingen van de berger en van de belanghebbenden bij de in gevaar verkerende zaken bij de uitvoering van de berging. Zij zijn overgenomen uit artikel 8 van het Bergingsverdrag 1989.

Article 2.7.5.10

Obligations de l'assistant, du propriétaire et du commandant

Ces dispositions concernent les obligations de l'assistant et des parties intéressées s'agissant des biens se trouvant en danger lors de la fourniture de l'assistance. Celles-ci sont reprises de l'article 8 de la Convention sur l'assistance 1989.

Artikel 2.7.5.11

Verplichting tot hulpverlening

Deze bepaling neemt artikel 10.3 van het Bergingsverdrag 1989 in het Belgisch Scheepvaartwetboek over.

Article 2.7.5.11

Obligation de prêter assistance

La disposition intègre l'article 10.3 de la Convention sur l'assistance 1989 dans le Code belge de la Navigation.

Artikel 2.7.5.12

Samenwerking

Deze bepaling berust op artikel 11 van het Bergingsverdrag 1989.

Article 2.7.5.12

Coopération

Cette disposition repose sur l'article 11 de la Convention sur l'assistance 1989.

Artikel 2.7.5.13

Voorwaarden voor de gerechtigdheid op bergloon

Deze bepaling is overgenomen uit artikel 12 van het Bergingsverdrag 1989.

De paragrafen 1 en 2 bevestigen het aloude principe “no cure, no pay”. Het principe geldt echter niet absoluut. Ook dit wordt in paragraaf 2 tot uitdrukking gebracht.

Paragraaf 3 verduidelijkt, in overeenstemming met artikel 12.3 van het Bergingsverdrag 1989, dat de artikelen 2.7.5.13 tot 2.7.5.20 ook van toepassing zijn wanneer het schip dat hulp heeft verleend en het schip dat hulp heeft ontvangen aan dezelfde eigenaar toebehoren. Deze bepaling was ook opgenomen in artikel 5 van het Bergingsverdrag 1910 en artikel 260 van de Zeewet. Zij is vooral van belang voor het geval dat de onderscheiden schepen, ofschoon zij aan dezelfde eigenaar toebehoren, verschillende verzekeraars hebben. De regel is ook van belang voor de rechten van de kapitein en de bemanning van het hulpverlenende schip. Ten slotte geeft hij ook aan de scheepseigenaar de nodige aansporing om zijn schepen aan elkaar hulp te laten verlenen, aangezien het bergloon grotendeels zal worden betaald door zijn verzekeraar, maar door de scheepseigenaar zelf, als eigenaar van het helpende schip, zal worden ontvangen.

Article 2.7.5.13

Conditions ouvrant droit à une rémunération

Cette disposition est reprise de l’article 12 de la Convention sur l’assistance 1989.

Les paragraphes 1 et 2 confirment l’antique principe “no cure, no pay”. Cependant, ce principe ne s’applique pas absolument. Le paragraphe 2 le formule d’ailleurs explicitement.

Le paragraphe 3 précise clairement, conformément à l’article 12.3 de la Convention sur l’assistance 1989, que les articles 2.7.5.13 à 2.7.5.20 sont également d’application lorsque le navire qui a porté assistance et le navire qui a reçu assistance appartiennent au même propriétaire. Cette disposition avait déjà été reprise à l’article 5 de la Convention de sauvetage 1910 et à l’article 260 de la Loi Maritime. Elle est surtout importante dans le cas où les différents navires, bien qu’ils appartiennent au même propriétaire, ont des assureurs différents. Cette règle est également essentielle pour les droits du capitaine et de l’équipage du navire ayant porté assistance. Enfin, elle encourage suffisamment le propriétaire du navire afin que ces navires se prêtent mutuellement assistance, étant donné que la rémunération du chef d’assistance sera en grande partie payée par son assureur, mais sera perçue par le propriétaire du navire lui-même, en tant que propriétaire du navire ayant porté assistance.

Artikel 2.7.5.14

Criteria voor de vaststelling van het bergloon

Deze bepalingen zijn in essentie overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 13).

Paragraaf 1 bepaalt de criteria aan de hand waarvan het bergloon dient te worden vastgesteld.

Paragraaf 2 bepaalt dat de betaling van het bergloon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarden daarvan.

Paragraaf 3 bepaalt ten slotte dat het basisbedrag van het bergloon de geredde waarde van het schip en de andere zaken niet mag overtreffen.

Article 2.7.5.14

Critères d’évaluation de la rémunération

Ces dispositions ont pour l’essentiel été reprises de la Convention sur l’assistance 1989 (article 13).

Le paragraphe 1er détermine les critères à l’aide desquels la rémunération du chef d’assistance doit être fixée.

Le paragraphe 2 précise que le paiement de la rémunération du chef d’assistance est effectué par toutes les parties intéressées du navire et des autres biens, proportionnellement aux valeurs sauvées. C

Le paragraphe 3 précise enfin que le montant de base de la rémunération du chef d’assistance ne peut excéder la valeur sauvée du navire et des autres biens.

Artikel 2.7.5.15

Bijzondere vergoeding

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 14).

Om redenen van consistentie wordt het begrip "scheepeigenaar" gebruikt in plaats van "eigenaar van het schip".

In paragraaf 7 is de aan het Bergingsverdrag 1989 toegevoegde *Common Understanding* overgenomen.

Artikel 2.7.5.16

Verdeling tussen bergers

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 15.1; artikel 15.2 is overgenomen in het reeds toegelichte artikel 2.7.5.3, § 3, van het wetboek).

Artikel 2.7.5.17

Redding van personen

Deze wetsbepaling regelt de verschuldigdheid van en de gerechtigdheid op bergloon met betrekking tot de redding van personen. Ook zij is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 16). In essentie stemt zij overeen met de regel van artikel 264 van de Zeewet en met de Belgische rechtstraditie op dit vlak.

De hier toegelichte regelen doen geen afbreuk aan de mogelijkheid om bijvoorbeeld een kostenvergoeding te vorderen op grond van het gemeen recht inzake zaakwaarneming. Ook de verschuldigdheid van bijvoorbeeld een specifiek ingestelde publiekrechtelijke retributie of administratieve geldboete is niet uit te sluiten.

Artikel 2.7.5.18

Diensten verleend krachtens bestaande overeenkomsten

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 17).

Zij is een logische uitbreiding van het principe dat reeds in artikel 4 van het Bergingsverdrag 1910 en in

Article 2.7.5.15

Indemnité spéciale

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 14).

Pour des raisons de cohérence, la notion de "scheepeigenaar" est utilisée à la place de "eigenaar van het schip".

Le *Interprétation commune* joint à la Convention sur l'assistance 1989 a été repris au paragraphe 7.

Article 2.7.5.16

Répartition entre assistants

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 15.1; l'article 15.2 a été repris de l'article 2.7.5.3, § 3, du code, qui a déjà été commenté plus haut).

Article 2.7.5.17

Sauvetage des personnes

Cette disposition de loi réglemente l'exigibilité de la rémunération du chef d'assistance et le droit à cette rémunération dans le cas de sauvetage de personnes. Elle a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 16). Pour l'essentiel, elle correspond à la règle de l'article 264 de la Loi Maritime et à la tradition juridique belge en la matière.

Les règles commentées ici ne portent pas préjudice à la possibilité de réclamer, par exemple, une indemnisation des coûts en vertu du droit commun en matière de gestion d'affaires. L'exigibilité, par exemple d'une redevance spécifique introduite par le droit public ou d'une amende administrative n'est pas à exclure.

Article 2.7.5.18

Services rendus en vertu de contrats existants

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 17).

Elle représente un élargissement logique du principe qui avait déjà été repris à l'article 4 de la Convention

artikel 259 van de Zeewet was opgenomen met betrekking tot sleepdiensten.

Zij heeft, naast de sleepdiensten, bijvoorbeeld ook betrekking op de bemanning die haar eigen schip van gevaren vrijwaart.

Artikel 2.7.5.19

Gevolgen van fouten van de berger

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 18).

Artikel 2.7.5.20

Verbod tot berging

Deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 19).

De betrokken regel kwam reeds voor in artikel 3 van het Bergingsverdrag 1910 en in artikel 258 van de Zeewet. Het is belangrijk om te onderlijnen dat het recht op betaling slechts dan wegvalt wanneer twee voorwaarden vervuld zijn: het verbod tot berging dient zowel uitdrukkelijk als redelijk te zijn.

Artikel 2.7.5.21

Uitoefening van het scheepsvoorrecht

De berger beschikt, wat betreft de tijdens de laatste reis ontstane vordering tot betaling van bergloon, over een scheepsvoorrecht. Dit wordt toegekend in de titel van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende scheepszekerheidsrechten. Artikel 20.1 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat aan dit scheepsvoorrecht geen afbreuk wordt gedaan. Voor de duidelijkheid wordt deze verdragsbepaling in de ontworpen paragraaf 1 overgenomen.

Paragraaf 2 is de overname van artikel 20.2 van het Bergingsverdrag 1989.

Artikel 2.7.5.22

Verplichting tot het verstrekken van zekerheid

Deze bepaling is eveneens overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 21).

de sauvetage 1910 et à l'article 259 de la Loi Maritime à propos des services de remorquage.

Elle concerne par exemple, outre les services de remorquage, également l'équipage qui sauve d'un danger son propre navire.

Article 2.7.5.21

Conséquences de la faute de l'assistant

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 18).

Article 2.7.5.20

Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Cette disposition a été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 19).

La règle concernée figurait déjà à l'article 3 de la Convention de sauvetage 1910 et à l'article 258 de la Loi Maritime. Il est important de souligner que le droit au paiement ne cesse d'exister que lorsque deux conditions sont remplies: l'interdiction d'assistance doit être aussi bien expresse que raisonnable.

Article 2.7.5.21

Exercice du privilège maritime

L'assistant dispose, en ce qui concerne l'action en paiement de la rémunération du chef d'assistance née durant le dernier voyage, d'un privilège maritime. Il lui est octroyé dans le titre du Code belge de la Navigation consacré aux sûretés sur navire. L'article 20.1 de la Convention sur l'assistance 1989 précise qu'il n'est pas porté préjudice à ce privilège maritime. Par souci de clarté, cette disposition de la convention est reprise dans le paragraphe 1er en projet.

Le paragraphe 2 est la reprise de l'article 20.2 de la Convention sur l'assistance 1989.

Article 2.7.5.22

Obligation de fournir une garantie

Cette disposition a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 21).

Artikel 2.7.5.23

Voorschot

Ook deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 22).

Artikel 2.7.5.24

Interesten

Artikel 24 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat het recht van de berger op interest over een krachtens het Verdrag verschuldigde betaling wordt bepaald door de wet van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak aanhangig is. Het recht van de berger op interest wordt dus overgelaten aan het nationaal recht. Deze IPR-regel behoeft in het hierboven toegelichte artikel 7.5.3 niet te worden overgenomen.

De hier toegelichte bepaling verschaft een duidelijke wettelijke grondslag om naar Belgisch recht op het bergloon en de bijzondere vergoeding interesten toe te kennen.

Artikel 2.7.5.25

Ladingen die toebehoren aan een Staat

Deze bepaling neemt volledigheidshalve artikel 25 van het Bergingsverdrag 1989 over.

Artikel 2.7.5.26

Humanitaire ladingen

Deze bepalingen zijn evenzo overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 26).

Artikel 2.7.5.27

Verjaring

Ook deze bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (artikel 23).

Paragraaf 1 legt de verjaringstermijn van vorderingen op grond van deze titel op twee jaar. Dit sluit aan bij de betrachting om de verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek tot een tweejarige termijn te uniformiseren.

Artikel 2.7.5.23

Paiement provisoire

Cette disposition a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article 22).

Article 2.7.5.24

Intérêts

L'article 24 de la Convention sur l'assistance 1989 précise que le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la convention est déterminé par la législation de l'État où siège le tribunal saisi du litige. Le droit de l'assistant à des intérêts est donc laissé au droit national. Cette règle DIP ne doit pas être reprise à l'article 7.5.3 commenté plus haut.

La disposition présentée ici fournit une base légale claire pour octroyer en droit belge le droit à des intérêts sur la rémunération du chef d'assistance et l'indemnité spéciale. Il s'agit actuellement d'une pratique judiciaire courante. en droit anglais, allemand et néerlandais.

Article 2.7.5.25

Cargaisons appartenant à un État

Cette disposition reprend, par souci d'exhaustivité, l'article 25 de la Convention sur l'assistance 1989.

Article 2.7.5.26

Cargaisons humanitaires

Ces dispositions ont également été reprises de la Convention sur l'assistance 1989 (article 26).

Article 2.7.5.27

Prescription

Cette disposition a également été reprise de la Convention sur l'assistance 1989 (article. 23).

Le paragraphe 1er fixe le délai de prescription sur les actions intentées sur la base du présent titre à deux ans. Il répond à la tentative d'harmoniser, dans le Code belge de la Navigation, les délais de prescription sur la base d'un délai de deux ans.

Paragraaf 2 creëert een bijzondere wijze van verlenging van de verjaringstermijn. Deze kan meer bepaald worden verlengd door middel van een verklaring gericht aan de eisende partij door de partij tegen wie een vordering is ingesteld. Uiteraard wordt met de bewoordingen "een vordering is ingesteld" niet bedoeld dat de vordering reeds in rechte aanhangig is gemaakt. Een schrijven waaruit blijkt dat de berger aanspraak maakt op de betaling kan volstaan. Teneinde een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure te vermijden, kan de veronderstelde schuldenaar de verjaringstermijn op uitnodiging van de berger door middel van een verklaring verlengen.

Artikel 23.3 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat een verhaalsvordering ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn toepasselijk op de vordering van de berger, moet worden ingesteld binnen de termijn "die is vastgesteld door de wet van de Staat waar het geding aanhangig is gemaakt". Voor deze verhaalsvordering kan de nationale wet derhalve een afzonderlijke verjaringstermijn vaststellen. Aldus kan worden vermeden dat de persoon die door de berger tot betaling van het bergloon of de bijzondere vergoeding wordt aangesproken, zelf geen verhaalsvordering meer kan instellen doordat deze reeds zou zijn verjaard.

In overeenstemming met een en ander bepaalt paragraaf 3 dat een vordering tot verhaal door een voor het bergloon aansprakelijke persoon nog kan worden ingesteld na de verjaringstermijn van twee jaar, met name binnen drie maanden nadat hij de vordering heeft geregeld of tegen hem een procedure aanhangig is gemaakt.

HOOFDSTUK 6

Wrakverwijdering

De ruiming van wrakken wordt momenteel geregeld in hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart.

Sinds de Zesde Staatshervorming behoren niet alleen de "waterwegen en hun aanhorigheden", "het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis" en de "havens en hun aanhorigheden", maar ook "de regels van politie over het verkeer op waterwegen" tot de gewestbevoegdheden. Daaruit volgt dat de verwijdering van wrakken in de binnenwateren niet langer tot de federale bevoegdheden behoort.

Op 18 mei 2007 is te Nairobi het IMO-WRC-Verdrag ondertekend. Met dit verdrag werd ingestemd bij de

Le paragraphe 2 crée une modalité spéciale de prolongation du délai de prescription. Celui-ci peut plus particulièrement être prolongé au moyen d'une déclaration adressée à la partie requérante par la partie contre laquelle l'action a été introduite. Bien entendu, la formulation "une action a été formée" ne signifie pas qu'un tribunal est déjà saisi du litige. Un écrit dont il appert que l'assistant réclame le paiement peut suffire. Afin d'éviter une procédure judiciaire ou arbitrale, le débiteur présumé peut prolonger le délai de prescription, sur invitation de l'assistant, au moyen d'une déclaration.

L'article 23.3 de la Convention sur l'assistance 1989 précise qu'une action récursoire, intentée après l'expiration du délai de prescription de deux ans applicable à la demande de l'assistant, doit être introduite dans le délai "fixé par la législation de l'État où la procédure est engagée". Pour cette action récursoire, la loi nationale peut par conséquent fixer un délai de prescription distinct. Il est donc possible d'éviter que la personne qui est sommée par l'assistant de payer la rémunération du chef d'assistance ou l'indemnité spéciale ne puisse elle-même plus engager d'action récursoire parce que celle-ci aurait déjà été prescrite.

Conformément à cela, le paragraphe 3 précise qu'une action récursoire de la part d'une personne rendue responsable du paiement de la rémunération du chef d'assistance peut encore être introduite après le délai de prescription de deux ans, à savoir dans les trois mois après qu'elle a réglé la créance ou qu'une procédure a été engagée contre elle.

CHAPITRE 6

Enlèvement des épaves

Le dégagement des épaves est actuellement réglementé au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime.

Depuis la Sixième réforme de l'État, non seulement les "les voies hydrauliques et leurs dépendances", "le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques" et les "ports et leurs dépendances", mais aussi "les règles de police de la navigation sur les voies navigables" relèvent des compétences régionales. Il s'ensuit que l'enlèvement des épaves dans les eaux intérieures ne relève plus des compétences fédérales.

Le 18 mai 2007, la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (Convention WRC

wet van 8 januari 2017 en trad in werking voor België op 17 april 2017. Dit verdrag is uit zichzelf van toepassing in de exclusieve economische zone van de Verdragspartijen, maar kan op basis van een nationale beslissing ook op de territoriale zee worden toegepast (artikel 3.2 van het verdrag). Dergelijke "opt-in" heeft als voordeel dat een eenvormig regime geldt, en dat de wrakkenverwijdering wordt bevorderd door bepalingen inzake de verplichte verzekering en de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar. Toch heeft België er vooralsnog niet voor geopteerd dit te doen en in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt evenmin in dergelijke uitbreiding voorzien. Krachtens het VN-Zeerechtverdrag oefent de kuststaat over de territoriale zee soevereiniteit uit en beschikt hij voor een nationale regeling voor het verwijderen van wrakken, zoals in de bestaande Wrakkenwet, sowieso over een internationaalrechtelijke rechtsgrond. Vooralsnog wordt voornoemde nationale regeling voor de territoriale zee niet door het WRC-Verdrag vervangen, hoofdzakelijk omdat de bestaande Wrakkenwet de bevoegdheden van de overheid beter uitwerkt, omdat enkele bepalingen van het WRC-Verdrag over deze bevoegdheden buiten toepassing blijven ingeval het verdrag in de territoriale zee wordt toegepast, en omdat het verdrag een beperkter toepassingsgebied dan de nationale wetgeving heeft, doordat het alleen scheepswrakken betreft, en geen wrakken van vliegtuigen of niet-drijvende installaties, en het vereiste van een "gevaar" hanteert).

Ingevolge bovenvermelde uitgangspunten omvat de ontworpen nieuwe regeling dan ook twee luiken: een over de verwijdering van wrakken en andere zaken in de territoriale zee, en een over de verwijdering van wrakken en andere zaken in de exclusieve economische zone.

Afdeling 1

Territoriale zee

In de bepalingen die corresponderen met de Wrakkenwet kan de "overheid" niet langer worden gedefinieerd als "de openbare overheid of haar gemachtigde zoals vermeld in het politie- of scheepvaartreglement voor de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee" (artikel 12, 3°, W. 11 april 1989). Niet alleen strekken de bepalingen zich, zoals uiteengezet, niet langer uit tot de waterwegen en havens, maar voorts werd het toepassingsgebied van de bepalingen van de Wrakkenwet uitgebreid tot de exclusieve economische zone door de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke

de l'OMI) a été signée. Par la loi du 8 janvier 2017, il a été porté assentiment à cette convention qui est entrée en vigueur pour la Belgique le 17 avril 2017. Cette convention est en soi d'application dans la zone économique exclusive des parties à la Convention, mais peut aussi s'appliquer à la mer territoriale sur la base d'une décision nationale (article 3.2 de la convention). Un tel "opt-in" présente l'avantage qu'un régime uniforme est de vigueur, et que l'enlèvement des épaves est favorisé par des dispositions sur l'assurance obligatoire et l'action directe contre l'assureur. Pourtant, pour le moment, la Belgique n'a pas choisi cette solution et le Code belge de la Navigation ne prévoit pas non plus une telle extension. La Convention des NU sur le droit de la mer offre une base juridique générale de droit international en vertu de laquelle l'État côtier exerce la souveraineté sur la mer territoriale et dispose d'une réglementation nationale pour l'enlèvement des épaves, comme dans la loi sur les épaves existante. Pour le moment, la réglementation nationale susnommée concernant la mer territoriale n'est pas remplacée par la Convention WRC, principalement parce que la loi sur les épaves existante définit plus efficacement les compétences de l'autorité publique, parce que certaines dispositions de la Convention WRC sur ces compétences restent inapplicables si la convention est appliquée dans la mer territoriale, et parce que la convention a un champ d'application plus limité que la législation nationale, car elle ne concerne que les épaves de navires, et omet les épaves d'avions et les installations non flottantes, et exige la présence d'un "danger".

En conséquence des principes de base susmentionnés, les nouvelles règles en projet ici comprennent deux volets: un sur l'enlèvement des épaves et autres biens dans la mer territoriale, et un sur l'enlèvement des épaves et autres biens dans la zone économique exclusive.

Section 1re

Mer territoriale

Dans les dispositions qui correspondent à la loi sur les épaves, l'"autorité" ne peut plus être définie comme "l'autorité publique ou son délégué désigné dans le règlement de police ou de navigation de la voie navigable, du port ou de la mer territoriale" (article 12, 3°, L. 11 avril 1989). Non seulement les dispositions ne s'étendent plus, comme exposé, aux voies navigables et ports, mais le champ d'application des dispositions de la Loi sur les épaves a également été étendu à la zone économique exclusive par la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction

planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België; in de exclusieve economische zone geldt geen in het interne recht voorkomend politie- of scheepvaartreglement. Sowieso kan worden volstaan met de algemene definitie van de "bevoegde overheid" in artikel 1.1.1.2, 2°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De verwijderingsplicht (inzonderheid deze omschreven in artikel 2.7.6.3, § 2) geldt mede voor vliegtuig- en satellietwrakken die in het water terechtkomen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 14, eerste lid van de wet van 11 april 1989 (artikel 2.7.6.4, § 1, laatste lid van het ontwerp) werd voor de goede orde verduidelijkt dat de mogelijkheid van de overheid om ambtshalve maatregelen te nemen geen afbreuk doet aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar. Het spreekt voor zich dat de verwijderingsverplichting van de eigenaren door het ambtshalve optreden van de overheid niet vervalt.

In de bepaling die correspondeert met artikel 14, derde lid van de wet van 11 april 1989 (artikel 2.7.6.4, § 2) werd, voor de bepaling van de wijze van bekendmaking van het besluit van de overheid om ambtshalve maatregelen te nemen, de verwijzing naar het toepasselijke politiereglement weggelaten.. In het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt bepaald dat het besluit "op een passende wijze" wordt bekendgemaakt. Dit geeft de bevoegde overheid de mogelijkheid om de wijze van bekendmaking te kiezen in functie van de concrete omstandigheden. Dit sluit naadloos aan bij het daarop volgende lid, dat bepaalt dat deze bekendmaking achterwege kan worden gelaten "in spoedgevallen waarover de overheid oordeelt".

Artikel 16 van de wet van 11 april 1989 werd overgenomen in licht aangepaste vorm (artikel 2.7.6.6).

Ook artikel 17 van de wet van 11 april 1989 werd eveneens in licht aangepaste vorm behouden (artikel 2.7.6.7). Het creëert de mogelijkheid voor de overheid om het wrak, de gezonken tuigen of de voorwerpen in beslag te nemen en desgevallend te verkopen om er de gemaakte kosten mee te dekken. De formulering van de bekendmakingsvereisten is aangescherpt en afgestemd op deze van andere bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek over verplichte bekendmakingen.

De bepalingen van artikel 17, § 5, van de wet van 11 april 1989 werden verwerkt in het boek 4 betreffende de handhaving.

Artikel 18 van de wet van 11 april 1989, dat een aansprakelijkheidsbeperking ten voordele van de scheepseigenaar bevat, werd niet overgenomen. Artikel 10 van

de la Belgique; dans la zone économique exclusive, aucun règlement préventif de police ou de navigation dans le droit interne n'est d'application. En tout état de cause, la définition générale d'"autorité compétente" à l'article 1er.1.1.2, 2°, du Code belge de la Navigation peut suffire.

L'obligation d'enlèvement (notamment celle décrite à l'article 2.7.6.3, § 2) s'applique aussi aux épaves d'avions et de satellites qui s'écrasent en mer.

Dans la disposition correspondant à l'article 14, premier alinéa, de la loi du 11 avril 1989 (article 2.7.6.4, § 1er, dernier alinéa du projet), il a été précisé à toutes fins utiles que la possibilité de l'autorité de prendre des mesures d'office ne porte pas atteinte à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire. Il va de soi que l'obligation d'enlèvement des propriétaires par l'intervention d'office de l'autorité ne cesse pas.

Dans la disposition correspondant à l'article 14, troisième alinéa, de la loi du 11 avril 1989 (article 2.7.6.4, § 2,), pour la disposition du mode de publication de l'arrêté de l'autorité à prendre des mesures d'office, le renvoi au règlement de police applicable a été omis. Cela confère à l'autorité compétente la possibilité de choisir le mode de publication en fonction des circonstances concrètes. Voilà qui correspond parfaitement à l'alinéa suivant, qui stipule que cette publication peut être omise "dans les cas d'urgence jugés comme tels par l'autorité".

L'article 16 de la loi du 11 avril 1989 a été repris sous une forme légèrement adaptée (article 2.7.6.6).

L'article 17 de la loi du 11 avril 1989 a également été conservé sous une forme légèrement adaptée (article 2.7.6.7). Cela crée la possibilité pour l'autorité de saisir l'épave, les engins ou les objets immergés et, le cas échéant, de les vendre en vue de couvrir les frais générés. La formulation des exigences de publication a été renforcée et alignée sur celle des autres dispositions du Code belge de la Navigation sur l'obligation de publication.

Les dispositions de l'article 17, § 5, de la loi du 11 avril 1989 ont été traitées dans le livre 4 relatif à la mise en application.

L'article 18 de la loi du 11 avril 1989, qui comprend une limitation de responsabilité à l'avantage du propriétaire de navire, n'a pas été repris. L'article 10 de la

het WRC-Verdrag, dat weliswaar niet uit zichzelf van toepassing is op de territoriale zee, bepaalt dat het Verdrag geen afbreuk doet aan het recht op aansprakelijkheidsbeperking van de geregistreerde scheepseigenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken, inzonderheid op grond van het LLMC-Verdrag. Het LLMC-Verdrag laat toe dat Staten vorderingen in verband met wrakkenruiming (in brede zin) aan de toepassing van de algemene regels inzake aansprakelijkheidsbeperking onttrekken door het maken van een voorbehoud. België heeft dat gedaan maar tegelijk een afzonderlijk beperkingsregime ingevoerd in Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart. Dat regime laat de scheepseigenaar toe een afzonderlijk fonds te vormen, waarvoor andere limitatiebedragen gelden dan in het algemene stelsel van het LLMC-Verdrag

Het Belgische beperkingsregime met betrekking tot wrakkenruiming is niet langer adequaat.

Ten eerste liggen de erin opgenomen specifieke beperkingsbedragen voor wrakkenruiming lager dan de inmiddels herhaaldelijk verhoogde bedragen van het algemene aansprakelijkheidsregime. Dit benadeelt de betrokken overheden financieel en is trouwens geen aanmoediging om proactief om te gaan met risicoschepen. Daarenboven is vastgesteld dat sommige bergingen bijzonder hoge onkosten met zich kunnen brengen.

Anders dan de Belgische wetgever in 1989 overwoog, heeft de (eventuele) beperkingsregeling met betrekking tot wrakkenruiming geen impact meer op de concurrentiepositie van de havens. In de huidige goede verzekeringspraktijk zijn de kosten van wrakkenruiming immers begrepen in de standaard P&I-dekking waarover alle bona fide reders beschikken. Deze dekking is hoog genoeg om de werkelijke kosten van de verwijdering van een wrak te dekken en overschrijdt ruim de limieten van het LLMC-Verdrag.

Verder gaf het bestaan van een beperking van de aansprakelijkheid aanleiding tot onduidelijkheid over de primaire plicht van de eigenaar om het wrak te ruimen. Het is alleszins onbillijk om een eigenaar die zijn wrak niet verwijdert, hoewel dat vereist is, het recht te geven om zijn aansprakelijkheid voor de kosten te beperken indien de overheid ambtshalve het wrak verwijdert, terwijl een eigenaar die zelf het wrak verwijdert voor de gehele kost instaat. Feitelijk vraagt de overheid, desgevallend middels een kortgedingprocedure en een dwangsom, dat de eigenaar zijn primaire verwijderingsplicht nakomt, in welk verband geen recht op aansprakelijkheidsbeperking bestaat. Deze ongelimiteerde aansprakelijkheid verhindert niet dat de scheepseigenaar de kosten van

Convention WRC, qui il est vrai ne s'applique pas en soi à la mer territoriale, stipule que la Convention ne porte pas atteinte au droit de limitation de responsabilité du propriétaire de navire enregistré, notamment sur la base de la Convention LLMC. La Convention LLMC permet que les États retiennent des créances en lien avec le dégagement des épaves (au sens large) à l'application des règles générales en matière de limitation de responsabilité par l'émission d'une réserve. La Belgique a procédé de la sorte, mais a en même temps introduit un régime de limitation distinct au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime. Ce régime permet au propriétaire de navire de constituer un fonds séparé, auquel s'appliquent des montants de limitation différents de ceux du régime général de la Convention LLMC.

Le régime de limitation belge relatif au dégagement des épaves n'est plus approprié.

Tout d'abord, des montants de limitation spécifiques qui y sont repris pour le dégagement des épaves sont plus faibles que les montants entre-temps majorés de manière répétée du régime général de responsabilité. Cela lèse les autorités concernées sur le plan financier et n'est d'ailleurs pas un encouragement à traiter les navires à risque de façon proactive. En outre, il a été établi que certains enlèvements peuvent entraîner des coûts particulièrement élevés.

Contrairement à ce que le législateur belge a envisagé en 1989, le régime de limitation (éventuel) concernant le dégagement des épaves n'a plus d'impact sur la position concurrentielle des ports. Dans la bonne pratique d'assurance actuelle, les coûts de dégagement des épaves sont en effet compris dans la couverture P&I standard dont tous les armateurs bona fide disposent. Cette couverture est suffisamment élevée pour couvrir les coûts réels de l'enlèvement d'une épave et dépasse largement les limites de la Convention LLMC.

De plus, l'existence d'une limitation de la responsabilité a donné lieu à de l'incertitude concernant l'obligation primaire du propriétaire de dégager l'épave. Il est en tout cas injuste de donner le droit à un propriétaire qui n'enlève pas son épave, alors que ceci est exigé, de limiter sa responsabilité pour les frais si l'autorité enlève d'office l'épave, alors qu'un propriétaire qui enlève lui-même l'épave assume le coût total. En réalité, les autorités demandent, le cas échéant au moyen d'une procédure de référé et d'une astreinte, que le propriétaire respecte son obligation d'enlèvement primaire, pour laquelle il n'existe aucun droit de limitation de responsabilité. Cette responsabilité illimitée n'empêche pas que le propriétaire de navire récupère les coûts de

de wrakverwijdering terugvordert van diegene die het ongeval heeft veroorzaakt.

Om de hierboven vermelde redenen is het dus niet meer gerechtvaardigd de beperking te behouden.

HOOFDSTUK 2

Exclusieve economische zone

In dit hoofdstuk wordt uitvoering gegeven aan het WRC-Verdrag, waarvan de materiële bepalingen kunnen worden geacht rechtstreekse werking te bezitten (zie het ontworpen artikel 2.7.6.8). De ontworpen wetsbepalingen zijn dan ook beperkt tot strikt het noodzakelijke.

Een algemene interne bevoegdheidstoewijzing is wenselijk (artikel 2.7.6.10, § 1), net als een specificatie dat de bevoegde overheid nadere verplichtingen kan opleggen, met inbegrip van termijnen (artikel 2.7.6.10, § 2). De bepaling in verband met beslag- en dwangmaatregelen strookt met wat is bepaald in hoofdstuk 1 (artikel 2.7.6.3, § 3, derde lid en artikel 7.6.4, § 1, laatste lid). De meldingsplicht voor kapiteins en exploitanten van Belgische schepen moet overeenkomstig het WRC-Verdrag (artikel 5.1) worden opgelegd bij nationale wet. Voor de rechtstreekse vordering is een nationale wettelijke basis aangewezen (artikel 7.6.15).

De bepalingen van hoofdstuk 1 betreffende wrakkenruiming in de territoriale zee worden echter mede van toepassing gemaakt op in de exclusieve economische zone gezonken tuigen en voorwerpen die niet afkomstig zijn van een schip en die rechtstreeks of onrechtstreeks gevaar opleveren voor het mariene milieu (artikel 2.7.6.21). Een gezonken tuig of voorwerp kan door zijn locatie een gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart en een risico op verontreiniging met zich brengen. Het VN-Zeerechtverdrag biedt een algemene internationaalrechtelijke rechtsgrond voor het optreden van de kuststaat in zijn exclusieve economische zone met het oog op het voorkomen van verontreiniging van het marien milieu.

Deze bepalingen zijn uiteraard alleen van toepassing op wrakken zoals omschreven in het WRC-verdrag en hebben dus bijvoorbeeld geen betrekking op mijnen.

l'enlèvement de l'épave auprès de celui qui a provoqué l'accident.

Pour les raisons mentionnées ci-dessus, il n'est donc plus justifié de conserver la limitation.

CHAPITRE 2

Zone économique exclusive

Ce chapitre donne exécution à la Convention WRC, dont les dispositions matérielles peuvent être considérées comme étant directement applicables (voir l'article 2.7.6.8). Les dispositions de loi en projet sont dès lors limitées au strict nécessaire.

Une attribution d'une compétence interne générale est souhaitable (article 2.7.6.10, § 1er), tout comme il doit être spécifié que les autorités compétentes peuvent imposer des obligations supplémentaires, y compris des délais (article 2.7.6.10 § 2). La disposition concernant les mesures de saisie et de coercition est conforme à ce qui est prévu au chapitre 1er (article 2.7.6.3, § 3, troisième alinéa et article 7.6.4, § 1er, dernier alinéa). L'obligation d'information pour les capitaines et les exploitants des navires belges doit, conformément à la Convention WRC (article 5.1), être imposée par le droit national. Pour l'action directe, une base légale nationale est indiquée (article 7.6.15).

Les dispositions du chapitre 1er relatif au dégagement des épaves dans la mer territoriale sont toutefois également applicables aux engins et objets immergés dans la zone économique exclusive qui ne proviennent pas d'un navire et qui représentent un danger direct ou indirect pour le milieu marin (article 2.7.6.21). Un engin ou objet immergé peut, par sa localisation, entraîner un danger pour la sécurité du navire et un risque de pollution. La Convention des NU sur le droit maritime offre une base juridique générale de droit international pour l'intervention de l'État côtier dans sa zone économique exclusive pour prévenir la pollution du milieu marin.

Ces dispositions sont bien entendu uniquement applicables sur des épaves, tel que décrit dans la Convention WRC, et n'ont par exemple pas trait aux mines.

HOOFDSTUK 7

Onderzoeken

In deze titel werden de bepalingen verwerkt van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals gewijzigd door de wet van 11 augustus 2017.

De bepalingen van artikel 34 van de wet van 2 juni 2012 werden verwerkt in het boek 4 betreffende de handhaving.

La loi du 11 août 2017 a instauré un nouveau financement pour l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN).

La contribution à l'OFEAN est un impôt et non une rétribution. En effet, chaque contribution ne donne pas systématiquement lieu une contrepartie par l'OFEAN. Toutefois, c'est le pool d'exploitants de navires belges et le pool d'exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans un port maritime belge, qui supportent conjointement la charge. Il est économiquement injustifié d'imputer les frais d'une enquête à un seul exploitant. En outre, le principe de désigner un seul payeur est contraire au principe de base de ne pas effectuer d'enquête pour désigner les responsables. L'enquête de sécurité vise uniquement à diminuer à l'avenir le risque d'accidents de navigation. En effet, l'article 6 de la loi du 2 juin 2012 stipule que l'enquête n'a pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes. Conformément à l'article 29 de la loi du 2 juin 2012, les rapports et les recommandations de sécurité de l'OFEAN ne peuvent pas non plus être utilisés dans le cadre de procédures pénales, disciplinaires ou de droit civil.

Vu l'arrêt 158/2013 du 21 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle, les exploitants de navires autorisés à battre le pavillon belge et les exploitants de navires sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge sont désignés comme redevables. Ce ne sont plus les six ports précités qui sont les redevables comme indiqué à l'article 15 annulé de la loi du 2 juin 2012.

Hormis une indexation, la contribution de base à charge des exploitants sous pavillon belge reste inchangée par rapport à l'ancien régime. Un montant de 0,0128 euro est dû par jauge brute. La contribution minimale de l'exploitant d'un navire autorisé à battre le pavillon

CHAPITRE 7

Enquêtes

Ont été traitées dans ce titre les dispositions de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, telle que modifiée le 11 août 2017.

Les dispositions de l'article 34 de la loi du 2 juin 2012 ont été traitées dans le livre 4 relatif à l'application.

De wet van 11 augustus 2017 heeft een nieuwe financieringsregeling ingevoerd voor de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO) ingevoerd.

De bijdrage aan de FOSO is een belasting, geen retributie. Immers is er niet voor elke bijdrage een tegenprestatie door de FOSO. Het is echter de pool van exploitanten van Belgische schepen en de pool van exploitanten van schepen onder vreemde vlag die een Belgische zeehaven aandoen, die gezamenlijk de last dragen. Het is economisch niet verantwoord om de kosten van een onderzoek op te leggen aan één enkele exploitant. Bovendien gaat het principe om één betaler aan te duiden in tegen het basisprincipe om geen schuldonderzoek te voeren. Het veiligheidsonderzoek heeft enkel tot doel om de kans op toekomstige scheepvaartongevallen te verminderen. Artikel 6 van de wet van 2 juni 2012 bepaalt immers dat het onderzoek niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag dient. Overeenkomstig artikel 29 van de wet van 2 juni 2012 mogen de rapporten en de veiligheidsaanbevelingen van de FOSO ook niet gebruikt worden in strafrechtelijk, tuchtrechtelijke of administratieve procedures.

Gelet op het arrest 158/2013 van 21 november 2013 van het Grondwettelijk Hof worden de exploitanten van schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en de exploitanten van schepen onder vreemde vlag die de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge aandoen als belastingplichtige aangeduid. Het zijn niet meer de zes voornoemde havens die de belastingplichtige zijn zoals onder het vernietigde artikel 15 van de wet van 2 juni 2012.

De basisbijdrage voor de exploitanten onder Belgische vlag wordt niet gewijzigd ten opzichte van de oude regeling, met uitzondering van een indexering. Per brutotonnenmaat is een bedrag van 0,013 euro verschuldigd. De minimale bijdrage van een exploitant

belge s'élève à 25 euros par navire qu'il exploite. La contribution maximale s'élève à 1 500 euros par navire exploité sous pavillon belge.

Les exploitants sous pavillon étranger sont redevables d'une contribution pour chaque escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge. Il est fixé un nombre maximum d'escales pour lesquelles une contribution est due (voir plus loin dans la discussion des articles).

La contribution de base par escale à charge de l'exploitant d'un navire étranger dépend de 2 facteurs, à savoir:

1° la composition de la flotte belge. Les contributions de la flotte belge sont déduites de la contribution fixe totale de 250 000 euros. C'est logique étant donné que la composition et la taille de la flotte belge influencent le risque d'accident de navigation avec un navire belge;

2° le nombre total d'escales dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge. Toutes les escales donnant lieu au paiement d'une contribution par l'exploitant d'un navire sous pavillon étranger sont additionnées, et plafonnées par navire (voir plus loin dans la discussion des articles). Le montant obtenu après déduction de la contribution des exploitants des navires belges de la contribution fixe totale de 250 000 euros, est divisé par ce nombre total d'escales.

BOEK 3

Binnenvaart

TITEL 1

Algemene bepalingen

Artikel 3.1.1.1

Toepassingsgebied

Dit artikel bepaalt voor de duidelijkheid dat dit boek enkel van toepassing is op binnenschepen en op het vervoer via binnenschepen. Dit moet in de meest ruime zin worden geïnterpreteerd. De volgende titels en hoofdstukken kunnen het toepassingsgebied nog verder afbakenen indien hier nood aan is.

van een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren bedraagt per schip dat hij exploiteert 25 euro. De maximale bijdrage is 1 500 euro per geëxploiteerd schip onder Belgische vlag.

De exploitanten onder vreemde vlag zijn een bijdrage verschuldigd per aanloop in de haven van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende of Zeebrugge. Er wordt een maximum bepaald van aanlopen die bijdrageplichtig zijn (zie verder in de artikelsgewijze bespreking).

De basisbijdrage die een exploitant van een vreemd schip per aanloop moet betalen is afhankelijk van 2 factoren, namelijk:

1° de samenstelling van de Belgische vloot. De bijdragen van de Belgische vloot worden afgetrokken van de totale vaste bijdrage van 250 000 euro. Dit is logisch aangezien de samenstelling en grootte van de Belgische vloot een invloed heeft op de kans om een scheepvaartongeval met een Belgisch schip te hebben;

2° het totaal aantal aanlopen in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge. Alle aanlopen die in hoofde van een exploitant van een schip onder vreemde vlag een bijdrage impliceren, worden opgeteld, met een maximum aantal aanlopen per schip (zie verder in de artikelsgewijze bespreking). Het bedrag dat na aftrek van de bijdrage van de exploitanten van de Belgische schepen van de totale vaste bijdrage van 250 000 euro wordt bekomen, wordt gedeeld door dit totaal aantal aanlopen.

LIVRE 3

Navigation interieure

TITRE 1ER

Dispositions générales

Article 3.1.1.1

Champs d'application

Par souci de clarté, le présent article détermine que le présent livre s'applique uniquement aux bateaux de navigation intérieure et au transport via des bateaux de navigation intérieure. Ceci doit être interprété au sens le plus large. Les titres et chapitres suivants peuvent définir davantage le champ d'application si cela s'avère nécessaire.

Artikel 3.1.1.2

Beheer

Zoals in de algemene inleiding reeds werd toegelicht bleek het noodzakelijk om aparte definities op te nemen voor de binnevaartsector. Immers worden, door de specificiteit van de sector niet alle definities die geldig zijn voor de zeevaart zomaar worden overgenomen. In de definities die betrekking hebben op het beheer van het schip zijn er reeds grondige verschillen tussen de zee- en de binnenvaart.

Voor de definitie van scheepseigenaar kan verwezen worden naar de commentaar bij aritkel 2.1.1.2.

De begrippen “reder” en “rederschap” hebben in de binnenvaart niet de juridische draagwijdte die in boek 2 daaraan voor de zeevaart wordt gegeven. In de binnenvaartpraktijk wordt veelal onder reder verstaan diegene die meer dan één schip, al dan niet in eigendom, exploiteert. In de Nederlandse binnenvaartwetgeving wordt onder rederij in wezen zelfs niets ander verstaan dan het feit dat uit het scheepsregister blijkt dat het schip aan twee of meer personen gezamenlijk toebehoort. In de Nederlandse wetgeving is overigens slechts sprake van een rederij wanneer schepen van een onderneming onder een gemeenschappelijke naam in de vaart worden gebracht. De naam is uitdrukkelijk bij akte overeengekomen, en deze akte is ingeschreven in het register.

De exploitant wordt gelinkt aan diegene die het economische zeggenschap heeft over het binnenschip, dit is het zelf en voor eigen rekening gebruiken of exploiteren van het binnenschip. De kosten en risico’s die het gebruik of de exploitatie met zich meebrengt komen worden gedragen door de persoon die het economisch zeggenschap heeft.

Artikel. 3.1.1.3

Opvarenden

Ook voor de opvarenden was het noodzakelijk om aparte begrippen te maken. Gezagvoerder of kapitein zijn begrippen die niet gebruikt worden in de praktijk. Bovendien staan deze niet gedefinieerd in de Europese richtlijn 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad. Om rekening te houden met de zesde staatshervorming waarbij de beroepskwalificaties voor de binnenvaart aan de gewesten werden overgedragen,

Article 3.1.1.2

Gestion

Comme déjà exposé dans l’introduction générale, il s’est avéré nécessaire d’établir des définitions différentes pour le secteur de la navigation intérieure. En effet, en raison de la spécificité du secteur, toutes les définitions valables pour la navigation maritime ne sont pas juste reprises. Dans les définitions relatives à la gestion du navire, il existe déjà d’importantes différences entre la navigation maritime et la navigation intérieure.

Pour la définition du propriétaire de navire, il peut être fait référence au commentaire à l’article 2.1.1.2.

Dans la navigation intérieure, les notions d’ “armateur” et de “gestion nautique” n’ont pas la portée juridique qui y est donnée dans le livre 2 relatif à la navigation maritime. Dans la pratique de navigation intérieure, on entend généralement par armateur la personne qui exploite plus qu’un navire, en propriété ou non. Dans la législation néerlandaise relative à la navigation intérieure, on entend essentiellement par armement le fait qu’il ressort du registre naval que le navire appartient conjointement à deux ou plusieurs personnes. Dans la législation néerlandaise, il est d’ailleurs uniquement question d’un armement lorsque les navires d’une entreprise ont une dénomination commune dans la navigation. La dénomination est expressément convenue par acte, et cet acte est inscrit dans le registre.

L’exploitant est lié à la personne qui a la direction économique du navire, à savoir la personne qui a l’utilisation ou l’exploitation pour son compte du bateau de navigation intérieure. Les frais et risques engendrés par l’utilisation ou l’exploitation sont supportés par la personne qui a la direction économique.

Article 3.1.1.3

Personnes embarquées

Il était également nécessaire d’établir des notions différentes pour les personnes embarquées. Commandant de bord ou capitaine sont des notions qui ne sont pas utilisées dans la pratique. Par ailleurs, ces notions ne sont pas définies dans la directive européenne 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE. Afin de tenir compte de la sixième réforme de l’État dans le cadre de laquelle les qualifications professionnelles

is het noodzakelijk om de in de federale regelgeving dezelfde begrippen te gebruiken voor die aspecten die nog tot de federale bevoegdheid behoren.

Ook de verplichting zoals in de zeevaart om een arbeidscontract te hebben om tot de bemanning te worden gerekend, kan niet behouden blijven voor de binnenvaart. Die kwalificatie ondermijnt het traditioneel familiaal karakter van heel wat binnenvaartbedrijven alsook het gegeven dat vaak beroep wordt gedaan op zelfstandigen (aflossers), vaak oud-varenden die nog actief zijn/wensen te blijven in de binnenvaart, of die deze activiteit als nevenactiviteit combineren met een activiteit in vast dienstverband.

Voor de passagiersvaart op de binnenvaart is er ook een nieuwe definitie nodig voor de personen die niet betrokken worden bij de bediening van een binnenschip, maar andere werkzaamheden verrichten aan boord, bijvoorbeel bij binnenvaartcruises. Conform de internationale regelgeving wordt hiervoor het begrip “boordpersoneel” gebruikt.

Artikel 3.1.1.4

Bevrachtingen

Enkel de basisdefinities van bevrachtingsovereenkomst en rompbevrachtingsovereenkomst werden opgenomen. Zoals in de inleiding reeds uiteengezet,werd na overleg met de binnenvaartsector beslist om de bepalingen die betrekking hebben op het bevrachten en het vervoer grondiger te bespreken en op een later tijdstip in te voeren in het Belgisch Scheepvaartwetboek. De verschillende bevrachtingsovereenkomsten zullen dan ook bij deze invoering een definitie krijgen.

Wel werd een definitie toegevoegd van huurkoop, een financieringsvorm die in de binnenvaart steeds meer aan populariteit wint.

dans le domaine de la navigation intérieure sont transférées aux régions, il est nécessaire d’utiliser les mêmes notions dans la réglementation fédérale pour ces aspects qui relèvent encore de la compétence fédérale.

L’obligation, telle qu’imposée dans la navigation maritime, de conclure un contrat de travail pour considérer qu’il est question d’un équipage ne peut pas non plus être maintenue pour la navigation intérieure. Cette qualification compromet le caractère familial traditionnel de nombreuses entreprises de navigation intérieure et le fait qu’il soit souvent fait appel à des indépendants (temporaires), souvent des anciens navigateurs qui sont encore actifs/souhaitent rester dans la navigation intérieure, ou qui combinent cette activité comme activité secondaire avec une activité dans un emploi fixe.

Pour le transport de passagers dans la navigation intérieure, une nouvelle définition est également nécessaire pour les personnes qui ne sont pas impliquées dans l’utilisation d’un bateau de navigation intérieure, mais qui exécutent d’autres tâches à bord, par exemple pour les croisières de navigation intérieure. Conformément à la réglementation internationale, la notion de “personnel de bord” est utilisée à cet égard.

Article 3.1.1.4

Affrètements

Seules les définitions de base du contrat d’affrètement et du contrat d’affrètement coque nue ont été reprises. Comme déjà exposé dans l’introduction, il a été décidé après concertation avec le secteur de la navigation intérieure d’examiner de plus près les dispositions relatives à l’affrètement et au transport et de les introduire ultérieurement dans le Code belge de la Navigation. Les différents contrats d’affrètement recevront dès lors une définition lors de cette introduction.

La définition la location-vente a toutefois été ajoutée, une forme de financement qui gagne de plus en plus en popularité dans le secteur de la navigation intérieure.

TITEL 2

Binnenschepen

HOOFDSTUK 1

Teboekstelling en openbaarheid

Afdeling 1

Teboekstelling van binnenschepen

Artikel 3.2.1.1

Certificaat van teboekstelling

en artikel 3.2.1.2

Teboekstelling

Dit hoofdstuk bevat een nieuwe regeling van de materie welke is geregeld in 272*bis* van de Zeewet. De in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen zijn herschreven rekening houdend met de bepalingen betreffende de registratie van zeeschepen en de wenselijkheid van analoge machtigingen aan de Koning. De Raad van State gaf de aanbevelign om ook de terminologie van “registratie” te gebruiken in plaats van “teboekstelling” Omwille van het verschil in draagwijdte en gevolgen ten aanzien van de registratie van zeeschepen (inzonderheid. het feit dat de registratie aan het zeeschip een nationaliteit verleent) en om de in de binnenvaartsector gangbare terminologie niet te verstoren, wordt voor binnenschepen de term “teboekstelling” behouden. Het is evident dat de teboekstelling moet onderscheiden worden van de publiekrechtelijke beveogdheden die door de zesde staatshervorming aan de gewesten werden overgedragen, zoals de technische voorschriften. Het toekennen van een Uniebinnenvaartcertificaat en bijgevolg het Uniek Europees Identificatienummer behoren tot de bevoegdheid van de gewesten.

Artikel 3.2.1.3

Wijzigingen

Deze delegatie aan de Koning is noodzakelijk om van het Belgisch Scheepsregister een uniek bron te maken voor de zakelijke rechten op een binnenschip. Immers is het hiervoor noodzakelijk dat alle wijzigingen in het zakenrechtelijk statuut onverwijld worden doorgegeven aan het Belgische Scheepsregister, zodat deze tegenstelbaar zijn aan derden.

TITRE 2

Bateau de navigation intérieure

CHAPITRE 1ER

Immatriculation et publicité

Section 1re

Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Article 3.2.1.1

Certificat d’immatriculation

et article 3.2.1.2

Immatriculation

Ce chapitre contient une nouvelle réglementation de la matière réglée à l’article 272*bis* de la Loi Maritime. Les dispositions reprises dans le Code belge de la Navigation ont été reformulées compte tenu des dispositions relatives à l’enregistrement des navires de mer et du caractère souhaitable d’autorisations analogues au Roi. Le Conseil d’État a recommandé d’utiliser également la terminologie d’ “enregistrement” au lieu d’ “immatriculation”.En raison de la différence de portée et des conséquences par rapport à l’enregistrement des navires (notamment le fait que l’enregistrement accorde une nationalité au navire) et pour ne pas perturber la terminologie employée dans le secteur de la navigation intérieure, le terme “immatriculation” est conservé pour les bateaux de navigation intérieure. Il est évident que l’immatriculation doit être distinguée des compétences de droit public qui ont été transférées aux régions par la sixième réforme de l’État, comme les prescriptions techniques. L’octroi d’un certificat de l’Union pour bateaux de navigation intérieure et, par conséquent, le numéro d’identification européen unique relèvent de la compétence des régions.

Article 3.2.1.3

Modifications

Cette délégation au Roi est nécessaire afin de faire du registre naval belge l’unique source en ce qui concerne les droits réels appliqués à un bateau de navigation intérieure. En effet, il est nécessaire que toutes les modifications apportées dans le statut de droit réel soient immédiatement transmises au registre naval belge afin qu’elles soient opposables à tous tiers.

Artikel 3.2.1.4

Doorhaling

De regeling betreffende de doorhaling van de teboekstelling is mede geïnspireerd door suggesties van de Scheepshypotheekbewaarder.

Artikel 3.2.1.5

Bijzondere registers voor bepaalde binnenschepen

Desgevallend kunnen bijzondere registers in het leven worden geroepen, bijvoorbeeld voor niet voor beroeps- of bedrijfsmatige doeleinden gebruikte binnenschepen of schepen die geringe afmetingen bezitten. Deze bepaling correspondeert met artikel 17*quater* van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, in de mate dat het de rechtsgrond vormt voor de teboekstelling van dergelijke schepen in een afzonderlijk register. Hoewel de bestaande wettekst van een registratie gewaagt, is in de ontworpen tekst geopteerd voor de eenvormige term “teboekstelling” (in een of meer bijzondere registers).

Afdeling 2

Openbaarheid van rechten

Artikel 3.2.1.6

Toepassingsgebied

Al de regels betreffende de openbaarheid van de rechten die op de zeevaart van toepassing zijn, zijn van ananloge toepasisng op de binnenvaart. (zie artikelsgewijze commentaar bij de artikelen 2.2.2.12 tot en met 2.2.2.28).

HOOFDSTUK 2

Zaakstatuut

Artikel 3.2.2.1

Internationale toepassing

De ontworpen bepaling voert omtrent het zakenrechtelijk statuut van binnenschepen een duidelijke IPR-verwijzingsregel in. In de Zeewet komt dergelijke regel niet voor. De desbetreffende bepaling die momenteel is opgenomen in artikel 89 van het WIPR schenkt, om

Article 3.2.1.4

Doorhaling

Les règles relatives à la radiation de l’immatriculation s’inspirent en partie de suggestions du Conservateur des hypothèques maritimes.

Article 3.2.1.5

Registres particuliers pour certains bateaux de navigation intérieure

Le cas échéant, des registres spéciaux peuvent être créés, par exemple pour des bateaux de navigation intérieure non utilisés à des fins professionnelles ou des navires de petites dimensions. Cette disposition correspond à l’article 17*quater* de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, dans la mesure où elle forme la base juridique pour l’immatriculation de tels navires dans un registre distinct. Bien que le texte de loi existant fasse mention d’un enregistrement, il a été opté dans le texte en projet pour le terme uniforme d’“immatriculation”.

Section 2

Publicité des droits

Article 3.2.1.6

Champs d’application

Toutes les règles relatives à la publicité des droits applicables à la navigation maritime s’appliquent de manière analogue à la navigation intérieure. (Voir le commentaire aux articles 2.2.2.12 à 2.2.2.28).

CHAPITRE 2

Statut réel

Article. 3.2.2.1

Application internationale

La disposition en projet introduit une règle claire de renvoi de droit international privé concernant le statut de droit réel des bateaux de navigation intérieure. Une telle règle n’existe pas dans la Loi Maritime. La disposition correspondante actuellement reprise à l’article 89 du

hieronder uiteengezette redenen, geen bevrediging, en wordt wat schepen betreft opgeheven via een bepaling in de Invoeringswet. De ontworpen bepaling komt in de plaats en past in de algemene doelstelling om de IPR-regels betreffende het scheepvaartrecht zoveel mogelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren.

In tegenstelling tot de zeevaart wordt er door de registratie geen nationaliteit gevestigd op een binnenschip (zie artikel 3.1.2.1 en 3.1.2.2). Hierdoor wordt een binnenschip ook niet ingeschreven in een rompbevrachtingsregister. Evenmin heeft een binnenschip noodzakelijkerwijs een thuishaven. Hierdoor kunenn enkel de de criteria van "Staat van teboekstelling", "Staat waar het gewoonlijk wordt gebruikt" en tot slot "Staat waar het binnenschip zich bevindt".

In paragraaf 2 wordt een specifieke regel ingevoerd voor schepen in aanbouw of in verbouwing. Ingeval een schip in aanbouw is geregistreerd of teboekgesteld, geldt de *lex registrationis*. Bij ontstentenis van registratie of teboekstelling wordt teruggegrepen naar het recht van de staat waar het schip wordt gebouwd. Indien bouwwerkzaamheden tegelijkertijd plaatsvinden in verschillende landen, heeft – bij gebreke van registratie of teboekstelling – het recht van de plaats van kiellegging de voorrang. Ingeval het schip in aanbouw van het ene land naar het andere wordt verplaatst, en de *lex registrationis* geen oplossing biedt, verandert ook het toepasselijke recht.

Een binnenschip in aanbouw kan echter voor de toepassing van dit artikel niet worden beschouwd als een binnenschip totdat de aanbouw effectief gestart is. Bij de zeevaart is dit mogelijk zodra het bouwcontract is ondertekend.

Voor het overige wordt verwezen naar de commentaar bij artikel 2.2.4.1.

Artikel 3.2.2.2. tot artikel 3.2.2.8

Zie commentaar bij de artikelen 2.2.4.2 tot 2.2.4.8.

Code belge de droit international privé n'est pas satisfaisante pour les raisons exposées ci-dessous et est abrogée en ce qui concerne les navires, par le biais d'une disposition dans la Loi d'introduction. La disposition en projet y est substituée, ce qui cadre dans l'objectif général d'intégrer les règles de droit international privé en matière de droit de la navigation dans la mesure du possible dans le Code belge de la Navigation.

Contrairement à la navigation maritime, l'enregistrement des bateaux de navigation intérieure n'établit pas leur nationalité (voir l'article 3.1.2.1 et 3.1.2.2). De ce fait, un bateau de navigation intérieure n'est pas inscrit dans le registre des affrètements à coque nue. Un bateau de navigation intérieure ne nécessite pas de port d'attache. Seuls les critères "État d'immatriculation", "État où il est utilisé habituellement", et enfin "État où se trouve le bateau de navigation intérieure".

Le paragraphe 2 introduit une règle spécifique pour des navires en construction ou en transformation. Si un navire en construction a été enregistré ou immatriculé, la *lex registrationis* est d'application. À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, il est recouru au droit de l'État où le navire est construit. Si les travaux de construction ont lieu dans différents pays, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit du lieu où est posée la quille prime. Au cas où le navire en construction est déplacé d'un pays à l'autre, et si la *lex registrationis* n'offre pas de solution, le droit applicable change également.

Un bateau de navigation intérieure en construction ne peut toutefois pas être considéré, pour l'application de cet article, comme un bateau de navigation intérieure jusqu'à ce que la construction ait effectivement commencé. Dans la navigation maritime, ceci est possible dès que le contrat de construction est signé.

Pour le reste, il est fait référence au commentaire à l'article 2.2.4.1.

Article 3.2.2.2. à l'article 3.2.2.8

Voir le commentaire aux articles 2.2.4.2 à 2.2.4.8.

HOOFDSTUK 3

Scheepszekerheidsrechten

Afdeling 1

Algemene bepalingen

Artikel 3.2.3.1

Internationale toepassing

Net zoals bij het zaakstatuut, moet ook hier de verwijzing naar het register van oorsprong in geval van een rompbevrachting niet worden overgenomen uit de zeevaart. Voor het overige kan verwezen worden naar de commentaar bij artikel 2.2.5.1 en de corrigerende commentaar betreffende een binnenschip in aanbouw bij artikel 3.2.2.1.

Artikel 3.2.3.2. tot artikel 3.2.3.10

Zie commentaar bij de artikelen 2.2.5.2 tot 2.2.5.10.

Afdeling 2

Scheepsvoorrangsrechten

Artikel 3.2.3.11 en artikel 3.2.3.12

Zie commentaar bij de artikelen 2.2.5.11 tot 2.2.5.12.

Artikel 3.2.3.13 tot artikel 3.2.3.20

Zie commentaar bij de artikelen 2.2.5.13 tot 2.2.5.10. Sinds de zesde staatshervorming behoren de inspecties en technische schouwingen inzake de binnenvaart tot de bevoegdheid van de gewesten. Het bij de zeevaart onder artikel 2.2.5.14, § 1, 4°, bepaalde voorrecht voor gemaake onkosten door de Federale Staat voor inspecties, werd dan ook om evidente redenen niet opgenomen voor de binnenvaart.

Het voorrecht voor administratieve geldboetes bedoeld in artikel 3.2.3.14, § 1, 4°, is enkel van toepassing op boetes die overeenkomstig het Belgische Scheepvaartwetboek worden opgelegd. Sinds de zesde staatshervorming zijn deze beveogdheden beperkt en zijn er ook bijna geen publiekrechtelijke sancties in het Belgisch Scheepvaartwetboek die van toepassing zijn op de binnenschepen. De impact van deze maatregel op de scheepsfinaciëring zal dan ook te verwaarlozen zijn.

CHAPITRE 3

Sûretés sur navires

Section 1re

Dispostions générales

Article. 3.2.3.1

Application internationale

Tout comme pour le statut de droit réel, la référence au registre d'origine ne doit pas non plus être reprise de la navigation maritime en cas d'un affrètement coque nue. Pour le reste, il peut être fait référence au commentaire à l'article 2.2.5.1 et au commentaire rectificatif relatif à un bateau de navigation intérieure en construction tel que visé à l'article 3.2.2.1.

Article 3.2.3.2. à l'article 3.2.3.10

Voir le commentaire aux articles 2.2.5.2 à 2.2.5.10.

Section 2

Droits de priorité sur navires

Article 3.2.3.11 et l'article. 3.2.3.12

Voir le commentaire aux articles 2.2.5.11 à 2.2.5.12.

Article 3.2.3.11 à l'article 3.2.3.12

Voir le commentaire aux articles 2.2.5.13 à 2.2.5.10. Depuis la sixième réforme de l'État, les inspections et les visites techniques relatives à la navigation intérieure relèvent de la compétence des régions. Pour des raisons évidentes, le privilège déterminé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 4°, pour les frais exposés par l'État fédéral pour les inspections dans le cadre de la navigation maritime n'est pas repris pour la navigation intérieure.

Le privilège relatif aux amendes administratives visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 4°, s'applique uniquement aux amendes qui sont infligées conformément au Code belge de la Navigation. Depuis la sixième réforme de l'État, ces compétences sont limitées et il n'existe presque plus de sanctions de droit public dans le Code belge de la Navigation qui s'appliquent aux bateaux de navigation intérieure. L'impact de cette mesure sur le financement des navires sera dès lors négligeable.

Afdeling 4

Scheepsretentierechten

Artikel 3.2.3.21 tot artikel 3.2.3.23

Zie commentaar bij de artikelen 2.2.5.21 tot 2.2.5.23. Het voorrecht neemt evenwel maar rang in na de hypotheekhouder om de negatieve invloed van het nieuwe retentierecht op de scheepsfinanciering te vermijden.

Afdeling 5

Scheepshypotheken

Artikel 3.2.3.24

Toepasselijk recht

Voor wat betreft de hypotheken op binnenschepen zijn de regels die gelden voor de zeeschepen van toepassing. Deze worden op exact dezelfde wijze behandeld, met uitzondering van de bevoegde rechtbank die in de zeevaart is gelinkt aan het arrondisement waar de thuishaven van het zeeschip is gelegen.

Artikel 3.2.3.25

Bevoegde rechtbank

Zoals reeds toegelicht beschikt een binnenschip niet noodzakelijk over een thuishaven waardoor een ander objectief aanknopingspunt voor de bevoegde rechtbank moet worden bepaald. De vestigingsplaats van de hypotheekverstiger is in deze het criterium. Bij ontstentenis hiervan is de rechtbank te Brussel bevoegd.

Section 4

Droits de rétention sur navires

Article 3.2.3.21 à l'article 3.2.3.23

Voir le commentaire aux articles 2.2.5.21 à 2.2.5.23. Cependant, le privilège prend uniquement rang après le créancier hypothécaire afin d'éviter l'effet négatif du nouveau droit de rétention sur le financement des navires.

Section 5

Hypothèques sur navires

Article 3.2.3.24

Droit applicable

Les règles applicables aux navires de mer s'appliquent également aux hypothèques sur les bateaux de navigation intérieure. Ces règles sont appliquées de manière exactement identique, à l'exception du tribunal compétent qui, dans le cadre de la navigation maritime, est lié à l'arrondissement dans lequel est situé le port d'attache du navire de mer.

Article 3.2.3.25

Tribunal compétent

Comme déjà exposé, un navire de mer ne dispose pas d'un port d'attache, de sorte qu'un autre point d'attache objectif doit être déterminé pour le tribunal compétent. En ce sens, le lieu d'établissement du créancier hypothécaire constitue le critère. À défaut, le tribunal de Bruxelles est compétent.

HOOFDSTUK 4

Scheepsbeslag

Afdeling 1

Bewarend beslag

Onderafdeling 1

Bewarend beslag op binnenschepen

Artikel 3.2.4.1

Materiële toepassing

Deze bepaling behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 3.2.4.2

Grondvereisten

Deze bepaling expliciteert dat bewarend beslag op binnenschepen wordt beheerst door de algemene bepalingen betreffende het bewarend beslag, welke zijn beschreven in de artikelen 1413 en volgende. Ger.W. Vereist zijn met name machtiging door de rechter, vervat in een veroordelend vonnis of in een verlof wegens een schuldvordering die zeker en opeisbaar is, en vaststaande of vatbaar voor een voorlopige raming. Met betrekking tot binnenschepen is de allegatie van een zeevordering met andere woorden noch een noodzakelijk, noch een voldoende grondvereiste.

Artikel 3.2.4.3

Procedure

Over de vraag welke bepalingen van het hoofdstuk van het Gerechtelijk Wetboek over bewarend beslag op zee- en binnenschepen precies op binnenschepen van toepassing zijn bestaat enige verwarring.

De hier toegelichte bepaling creëert ter zake duidelijkheid. De op binnenschepenbeslag toepasselijke bepalingen zijn inzonderheid de procedurele bepalingen. De op het Scheepsbeslagverdrag 1952 berustende bepalingen gelden in principe alleen voor zeeschepen.

CHAPITRE 4

Saisie sur navire

Section 1re

Saisie conservatoire

Sous-section 1re

Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

Article 3.2.4.1

Application matérielle

Cette disposition ne nécessite pas d'explication supplémentaire.

Article 3.2.4.2

Exigences de base

Cette disposition explique qu'une saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure est régie par les dispositions générales relatives à la saisie conservatoire, qui sont décrites dans les articles 1413 et suiv. C. jud. Il faut notamment une autorisation par le juge, rendue dans un jugement de condamnation ou dans une autorisation en raison d'une créance qui est certaine, exigible et liquide ou susceptible d'une estimation provisoire. En ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, l'allégation d'une créance maritime n'est en d'autres termes une exigence de base ni nécessaire ni suffisante.

Article 3.2.4.3

Procédure

Il règne une certaine confusion sur la question des dispositions du chapitre du Code judiciaire consacrées à la saisie conservatoire sur navires de mer et bateaux de navigation intérieure qui sont précisément d'application aux bateaux de navigation intérieure.

La disposition commentée ici fait la clarté sur ce point. Les dispositions applicables à la saisie sur des bateaux de navigation intérieure sont en particulier les dispositions procédurales. Les dispositions reposant sur la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne sont en principe d'application que pour les navires de mer.

De betekening aan de scheepseigenaar wordt verplicht gesteld omdat beslag alleen mogelijk is wegens schulden van de eigenaar en omdat vaak niemand aan boord is (bijvoorbeeld bij beslag op een duwbak).

Artikel 3.2.4.4

Varend beslag

Ingevolge een suggestie van de binnenvaartsector is hier een regeling met betrekking tot het varend beslag opgenomen. Hoewel reeds in de mogelijkheid is voorzien om voor de vordering waarvoor beslag gelegd is een borgtocht of zekerheid stellen, kunnen er zich gevallen voordoen waarin het omwille van de hoogte van de vordering waarvoor beslag is gelegd zo goed als onmogelijk is om daarvan gebruik te maken. Het varend beslag biedt een oplossing die, zonder dat het beslag wordt opgeheven, toelaat het schip toch verder te exploiteren, wat in het voordeel is zowel van degene ten laste van wie het beslag is gelegd als van de beslaglegger. Anders dan zeeschepen zal het binnenschip, dat zich immers beweegt op binnenwateren, niet verdwijnen. Via de huidige informatiesystemen is het mogelijk binnenschepen te traceren. Voor de redactie van de bepaling is gebruik gemaakt van artikel 18 van het Tweede Protocol bij het Binnenschepenverdrag 1965, met de precisering dat de rechter eventueel andere, of nadere voorwaarden kan opleggen (“onder meer”).

Onderafdeling 2

Bewarend beslag op goederen aan boord

Artikel 3.2.4.5

Toepassing

Zie commentaar bij de artikelen 2.2.6.24 en 2.2.6.25.

Afdeling 2

Uitvoerend scheepsbeslag

Artikel 3.2.4.6

Toepassing

Zie commentaar bij de artikelen 2.2.6.26 tot 2.2.6.68.

La signification au propriétaire du navire est rendue obligatoire, la saisie n’étant possible qu’en raison de dettes du propriétaire et parce qu’il n’y a souvent personne à bord (par exemple, en cas de saisie sur une barge de poussage).

Article 3.2.4.4

Saisie navigatoire

À la suite d’une suggestion du secteur de la navigation intérieure, un régime relatif à la saisie navigatoire est repris ici. Même s’il est déjà possible de constituer une caution ou sûreté pour la créance pour laquelle la saisie a été pratiquée, il peut se présenter des cas où il est pratiquement impossible de l’utiliser en raison de la hauteur de la créance pour laquelle la saisie a été pratiquée. La saisie navigatoire offre une solution qui, sans que la saisie soit levée, permet la poursuite d’exploitation du navire, ce qui profite tant à la personne à charge de laquelle la saisie a été pratiquée qu’au saisissant. Contrairement aux navires de mer, le bateau de navigation intérieure, qui se déplace effectivement sur les eaux intérieures, ne disparaîtra pas. Les systèmes d’information actuels permettent la traçabilité des bateaux de navigation intérieure. Pour la rédaction de la disposition, on utilise l’article 18 du Deuxième Protocole à la Convention relative à l’immatriculation des bateaux de navigation intérieure de 1965, en précisant que le juge peut éventuellement imposer des conditions différentes ou plus précises (“par exemple”).

Sous-section 2

Saisie conservatoire sur les biens à bord

Articles 3.2.4.5

Application

Voir le commentaire aux articles 2.2.6.24 et 2.2.6.25.

Section 2

Saisie-exécution sur navire

Article 3.2.4.6

Application

Voir le commentaire aux articles 2.2.6.26 à 2.2.6.68.

TITEL 3

Reders

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Afdeling 1

Scheepsmede-eigendom

Artikel 3.3.1.1

Toepassing

Voor wat betreft de mede-eigendom van binnenschepen zijn de regels die gelden voor de zeeschepen van toepassing. Deze worden op exact dezelfde wijze behandeld, met uitzondering van de bevoegde rechtbank die voor de binnenvaart Brussel is in plaats van Antwerpen. De reden hiervoor is dat de binnenvaart, in tegenstelling tot de zeevaart over het ganse Belgische grondgebied wordt uitgeoefend.

Afdeling 2

Aansprakelijkheid van de exploitant

Artikel 3.3.1.2

Andere regelgeving

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.19.

Artikel 3.3.2.2

Afwijkende bedingen

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.20.

Artikel 3.3.2.3

Eigen daden

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.21.

Artikel 3.3.1.5

Daden van de schipper

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.23.

TITRE 3

ARMATEURS

CHAPITRE 1ER

Dispostions générales

Section 1re

Copropriété quirataire

Article 3.3.1.1

Application

Les règles applicables aux navires de mer s'appliquent également à la copropriété des bateaux de navigation intérieure. Ces règles sont appliquées de manière exactement identique, à l'exception du tribunal compétent qui est Bruxelles au lieu d'Anvers en ce qui concerne la navigation intérieure. La raison est que la navigation intérieure, contrairement à la navigation maritime, s'étend sur l'ensemble du territoire belge.

Section 2

Responsabilité de l'exploitant

Article 3.3.1.2

Autre réglementation

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.19.

Article 3.3.2.2

Clauses dérogatoires

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.20.

Article 3.3.1.4

Propres faits

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.21.

Article 3.3.1.5

Faits du batelier

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.23.

Artikel 3.3.1.6

Daden van aangestelden

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.24.

Artikel 3.3.1.7

Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.25.

Artikel 3.3.1.8

Gehoudenheid in solidum

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.26.

Artikel. 3.3.1.9

Verhaalsrecht

Zie commentaar bij artikel 2.3.1.27.

HOOFDSTUK 2

Toegang tot het vervoer

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren.

Verder zijn de basisregelen opgenomen inzake de toegang tot het vervoer over de binnenwateren, die tot op heden, wat het interne recht betreft, louter in koninklijke besluiten waren vervat. Deze regeling krijgt dus een uitdrukkelijke wettelijke grondslag.

De bepalingen van de artikelen 5, 6 en 7 van de wet van 8 juli 1976 werden verwerkt in het Boek 4 – Handhaving.

Article 3.3.1.6

Faits des préposés

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.24.

Artikel 3.3.1.7

Responsabilité après cession de propriété

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.25.

Artikel 3.3.1.8

Obligation in solidum

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.26.

Artikel 3.3.1.9

Droit de recours

Voir le commentaire à l'article 2.3.1.27.

CHAPITRE 2

Accès au transport

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie.

Ont également été reprises les règles de base en matière d'accès au transport par batellerie, qui étaient jusqu'à présent, en ce qui concerne le droit interne, purement contenues dans des arrêtés royaux. Ces règles se voient donc recevoir une base légale expresse.

Les dispositions des articles 5, 6 et 7 de la loi du 8 juillet 1976 ont été traitées dans le Livre 4 – Application.

HOOFDSTUK 3

Beperking van aansprakelijkheid

Afdeling 1

Algemene bepalingen

Artikel 3.3.3.1

Begrippen

De begripsbepalingen in paragraaf 1 berusten op die in de artikelen 1.2, 8.2 en 9.1, eerste zin van het CLNI-Verdrag 2012. Zij moeten verdragsconform worden uitgelegd.

Hoewel het CLNI-Verdrag 2012 het heeft over de "hulpverlener", wordt in de Nederlandstalige versie van dit hoofdstuk omwille van de wetgevingstechnische consistentie vastgehouden aan de ook elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek gebruikte term "berger". Nu het bedoelde begrip nader, en wel breed, wordt gedefinieerd, en sowieso een verdragsconforme uitlegging vereist is, levert deze terminologische aanpassing geen bezwaar op.

Paragraaf 2 berust op artikel 1.4 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.3.2

Internationale en materiële toepassing

Hier wordt een onderscheid gemaakt analoog aan dat betreffende het LLMC-Verdrag:

— paragraaf 1 verzekert inzonderheid dat ook niet-bedrijfsmatig gebruikte schepen, welke buiten het verdragsregime vallen – overigens in lijn met huidig Belgisch recht – beperkingsgerechtigd zijn; daarop zijn uitsluitend de nationale bepalingen van toepassing;

— paragraaf 2 specificeert welke bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek van overeenkomstige toepassing zijn wanneer het CLNI-Verdrag 2012 rechtstreekse toepassing vindt;

— paragraaf 3 bevat een elementaire IPR-regel, die minder is uitgewerkt dan die in verband met het LLMC-Verdrag, omdat het CLNI-Verdrag 2012 ter zake geen bepalingen bevat.

CHAPITRE 3

Limitation de responsabilité

Section 1re

Dispositions générales

Article 3.3.3.1

Notions

Les définitions au paragraphe 1er reposent sur celles des articles 1.2, 8.2 et 9.1, première phrase de la Convention CLNI 2012. Elles doivent être interprétées dans un sens conforme à la convention.

Même si la Convention CLNI 2012 évoque le terme "hulpverlener", dans la version en langue néerlandaise de ce chapitre, pour des questions de cohérence légistique, le choix a été fait de maintenir le terme de "berger", également utilisé ailleurs dans le Code belge de la Navigation. Étant donné que la notion visée est définie plus amplement et largement, et que, quoi qu'il en soit, une interprétation conforme à la convention est requise, cette adaptation terminologique ne suscite pas d'objection.

Le paragraphe 2 repose sur l'article 1er.4 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.3.2

Application internationale et matérielle

On établit ici une distinction de façon analogue aux dispositions relatives à la Convention LLMC:

— le paragraphe 1er veille en particulier à ce que les navires utilisés à des fins non commerciales, qui ne relèvent pas du régime conventionnel – conformément d'ailleurs au droit belge actuel – aient aussi droit à la limitation; seules les dispositions nationales y sont applicables;

— le paragraphe 2 précise les dispositions du Code belge de la Navigation qui sont d'application conforme lorsque la Convention CLNI 2012 s'applique directement;

— le paragraphe 3 comprend une règle de DIP élémentaire, moins élaborée que celle relative à la Convention LLMC, parce que la Convention CLNI 2012 ne comprend pas de dispositions en la matière.

Wat betreft de strekking van de overeenkomstige toepassing wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 2.3.2.31.

Artikel 3.3.3.3

Andere regelgeving

Deze bepaling bevestigt de rechtstreekse toepasselijkheid van het CLNI-Verdrag 2012 op de gevallen bedoeld in 15.1 van dat verdrag, rekening houdend met het Belgische voorbehoud betreffende vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

Afdeling 2

Het recht op beperking

Artikel 3.3.3.4

Personen die gerechtigd zijn
hun aansprakelijkheid te beperken

Deze bepaling berust op artikel 1.1, 1.3 en 1.5 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.3.5

Erkenning van aansprakelijkheid

Deze bepaling berust op artikel 1.6 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.3.6

Vorderingen vatbaar voor beperking

Deze bepaling berust op artikel 2 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.3.7

Vorderingen uitgezonderd van beperking

Deze bepaling berust op artikel 3 van het CLNI-Verdrag 2012, met toevoeging van het Belgische voorbehoud.

Concernant l'intention de l'application par analogie, il est renvoyé au commentaire de l'article 2.3.2.31.

Article 3.3.3.3

Autre réglementation

Cette disposition confirme l'applicabilité directe de la Convention CLNI 2012 sur les cas visés au 15.1 de cette convention, compte tenu de la réserve belge relative aux créances pour dommages, à la suite de la modification de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Section 2

Le droit à la limitation

Article 3.3.3.4

Personnes en droit de
limiter leur responsabilité

Cette disposition repose sur les articles 1.1, 1.3 et 1.5 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.3.5

Reconnaissance de responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 1er.6 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.3.6

Créances soumises à la limitation

Cette disposition repose sur l'article 2 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.3.7

Créances exclues de la limitation

Cette disposition repose sur l'article 3 de la Convention CLNI 2012, en ajoutant la réserve belge.

Artikel 3.3.3.8

Gedragingen die de beperking opheffen

Deze bepaling berust op artikel 4 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.3.9

Verrekening van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 5 van het CLNI-Verdrag 2012.

Afdeling 3

Aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 3.3.3.10

Algemene aansprakelijkheidsgrenzen

Deze bepaling berust op artikel 6 van het CLNI-Verdrag 2012.

Wat betreft de nationale voorrangsregeling met betrekking tot vorderingen wegens beschadiging van waterweg- en haveninfrastructuur die mogelijk wordt gemaakt door artikel 6.2 van het CLNI-Verdrag 2012, is hier geen bepaling opgenomen, omdat deze kwestie wordt overgelaten aan de gewestelijke regelgevers.

Artikel 3.3.3.11

Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit

Deze bepaling berust op artikel 7 van het CLNI-Verdrag 2012.

Artikel 3.3.3.12

Aansprakelijkheidsgrens
voor vorderingen van passagiers

Deze bepaling berust op artikel 8.1 van het CLNI-Verdrag 2012. De begripsomschrijving vervat in artikel 8.2 van het verdrag is geïntegreerd in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.3.13, § 1, 6°.

Article 3.3.3.8

Conduite supprimant la limitation

Cette disposition repose sur l'article 4 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.3.9

Compensation des créances

Cette disposition repose sur l'article 5 de la Convention CLNI 2012.

Section 3

Limites de la responsabilité

Article 3.3.3.10

Limites générales de la responsabilité

Cette disposition repose sur l'article 6 de la Convention CLNI 2012.

En ce qui concerne les règles nationales en matière de priorité dont les créances pour dommages à l'infrastructure des voies d'eau et des ports peuvent bénéficier en raison de l'article 6.2 de la Convention CLNI 2012, aucune disposition n'en a été reprise ici parce que cette question est laissée aux législateurs régionaux.

Article 3.3.3.11

Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses

Cette disposition repose sur l'article 7 de la Convention CLNI 2012.

Article 3.3.3.12

Limite applicable aux
créances des passagers

Cette disposition repose sur l'article 8.1 de la Convention CLNI 2012. La définition contenue à l'article 8.2 de la convention a été intégrée à l'article 3.3.13, § 1er, 6°, déjà commenté ci-dessus.

Artikel 3.3.3.13

Omrekening van rekeneenheden

Deze bepaling berust op artikel 9.1 van het CLNI-Verdrag 2012. De eerste zin van deze laatste bepaling is ingewerkt in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.3.13, § 1, 7°.

Artikel 3.3.3.14

Samenloop van vorderingen

Deze bepaling berust op artikel 10 van het CLNI-Verdrag 2012.

Afdeling 4

Beperkingsprocedure zonder fondsvorming

Artikel 3.3.3.15

Inroeping

Het eerste lid neemt artikel 11.1, eerste zin van het CLNI-Verdrag 2012 over.

Het tweede lid correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.47, tweede lid.

Artikel 3.3.3.16

Rechtsgevolgen

Deze bepaling correspondeert met artikel 11.2 van het CLNI-Verdrag 2012.

Afdeling 5

Beperkingsprocedure met fondsvorming

Artikel 3.3.3.17

Het beperkingsfonds

Dit artikel is deels de overname van artikel 11 van het CLNI-Verdrag 2012, deels de herhaling van de regels vervat in het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.50.

Article 3.3.3.13

Conversion des unités de compte

Cette disposition repose sur l'article 9.1 de la Convention CLNI 2012. La première phrase de cette dernière disposition a été intégrée à l'article 3.3.13, § 1er, 7°, déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.14

Concours de créances

Cette disposition repose sur l'article 10 de la Convention CLNI 2012.

Section 4

Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Article 3.3.3.15

Invocation

L'alinéa 1er reprend l'article 11.1, première phrase de la Convention CLNI 2012.

L'alinéa 2 correspond à l'article 3.2.47, alinéa 2, déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.16

Effets juridiques

Cette disposition correspond à l'article 11.2 de la Convention CLNI 2012.

Section 5

Procédure de limitation avec constitution d'un fonds

Article 3.3.3.17

Le fonds de limitation

Cet article reprend en partie l'article 11 de la Convention CLNI 2012, et répète en partie les règles contenues à l'article 3.2.50 déjà commenté ci-dessus.

Artikel 3.3.3.18

Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.50.

Artikel 3.3.3.19

Dossier ter griffie

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.51.

Artikel 3.3.3.20

Openingsbeschikking

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.52.

Artikel 3.3.3.21

Vereffenaars

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.53.

Artikel 3.3.3.22

Vorming van het beperkingsfonds

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.54.

Artikel 3.3.3.23

Beschikbaarheidsbeschikking

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.55.

Artikel 3.3.3.24

Gevolgen van de fondsvorming

De paragrafen 1, 2 en 3 zijn deels de overname van artikel 14 van het CLNI-Verdrag 2012. De regeling

Article 3.3.3.18

Requête en ouverture d'une procédure de limitation

Cette disposition correspond à l'article 3.2.50 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.19

Dossier au greffe

Cette disposition correspond à l'article 3.2.51 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.20

Ordonnance d'ouverture

Cette disposition correspond à l'article 3.2.52 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.21

Liquidateurs

Cette disposition correspond à l'article 3.2.53 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.22

Constitution du fonds de limitation

Cette disposition correspond à l'article 3.2.54 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.23

Ordonnance de disponibilité

Cette disposition correspond à l'article 3.2.55 déjà commenté ci-dessus.

Article 2.3.3.24

Conséquences de la constitution de fonds

Les paragraphes 1er, 2 et 3 reprennent en partie l'article 14 de la Convention CLNI 2012. La réglementation

correspondeert gedeeltelijk met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.56.

Artikel 3.3.3.25

Aangifte van schuldvorderingen

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.57.

Artikel 3.3.3.26

Verificatie van schuldvorderingen

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.58.

Artikel 3.3.3.27

Betwisting van veroordelingen ten gronde

Deze bepaling correspondeert met het hierboven reeds toegelichte artikel 3.2.59.

Artikel 3.3.3.28

Verdeling van het fonds

Paragraaf 1 is deels gebaseerd op artikel 13 van het CLNI-Verdrag 2012 en correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.60.

Artikel 3.3.3.29

Sluiting van het beperkingsfonds

Deze bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.61.

Artikel 3.3.3.30

Bijkomende garantie

Deze bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.62.

correspond en partie à l'article 3.2.56 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.25

Déclaration de créances

Cette disposition correspond à l'article 3.2.57 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.26

Vérification des créances

Cette disposition correspond à l'article 3.2.58 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.27

Contestation des condamnations sur le fond

Cette disposition correspond à l'article 3.2.59 déjà commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.28

Répartition du fonds

Le paragraphe 1er est en partie basé sur l'article 13 de la Convention CLNI 2012 et correspond à l'article 3.2.60 commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.29

Clôture du fonds de limitation

Cette disposition correspond à l'article 3.2.61 commenté ci-dessus.

Article 3.3.3.30

Garantie additionnelle

Cette disposition correspond à l'article 3.2.62 commenté ci-dessus.

Artikel 3.3.3.31

Rechtskracht van en bezwaar tegen de beschikkingen

Deze bepaling correspondeert met het hierboven toegelichte artikel 3.2.63.

HOOFDSTUK 4

Maritieme vorderingen voor estuaire schepen

Artikel 3.3.4.1

Estuaire schepen

Zoals hoger reeds gesteld bij artikel 2.3.2.3 moeten estuaire schepen een verzekering hebben zoals de zeeschepen voor hun traject in de territoriale zee. Hun binnenvaartverzekeringen en hun beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het CLNI zijn niet van toeepassing in de maritieme zones.

TITEL 4

Opvarenden

Deze titel is voorlopig voorbehouden tot een nieuwe wettelijke regeling wordt uitgewerkt. Om dezelfde structuur als voor de zeevaart te kunnen behouden, wordt deze titel reeds voorbehouden.

TITEL 5

Zee en havens

Artikel 3.5.4.1

Estuaire schepen

De enige bepaling die uit titel 5 uit boek 2 voor de zeevaart van toepassing is op de binnenvaart is dat estuaire vaartuigen moeten voldoen aan de vereisten van het MARPOL-verdrag. Dit zit reeds impliciet in de begripsomschrijvingen van hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2, maar wordt voor de duidelijkeheid hier eveneens vermeld.

Article 3.3.3.31

Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

Cette disposition correspond à l'article 3.2.63 commenté ci-dessus.

CHAPITRE 4

Créances maritimes pour les navires estuaires

Article 3.3.4.1

Navires estuaires

Comme déjà préalablement exposé à l'article 2.3.2.3 les navires estuaires doivent être assurés tout comme les navires de mer pour leurs voyages en mer territoriale. Leurs assurances relatives à la navigation intérieure et la limitation de leur responsabilité conformément à la CLNI ne s'appliquent pas dans les zones maritimes.

TITRE 4

Personnes embarquées

Ce titre est réservé provisoirement jusqu' à l'élaboration d'une nouvelle réglementation. Afin de conserver la même structure qu'en navigation de mer, ce titre est déjà réservé.

TITRE 5

La mer et les ports

Article 3.5.4.1

Navires estuaires

L'unique disposition découlant du titre 5, livre 2, relative à la navigation maritime qui s'applique à la navigation intérieure prévoit que les navires estuaires doivent répondre aux exigences de la convention MARPOL. Ceci est déjà repris implicitement dans les descriptions des notions visées au chapitre 3 du titre 5 du livre 2, mais ceci est de nouveau mentionné ici par souci de clarté.

TITEL 6

Bevrachting en Vervoer

HOOFDSTUK 1

Bevrachting en Prijsvorming

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen verwerkt van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

De bepalingen van de artikelen 8, 9 en 10 van de wet van 3 juni 2014 werden verwerkt in boek 4 betreffende de handhaving.

TITRE 6

Affrètement et transport

CHAPITRE 1ER

Affrètement et formation des prix

Ont été traitées dans ce chapitre les dispositions de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

Les dispositions des articles 8 à 9 et 10 de la loi du 3 juin 2014 ont été traitées dans le livre 4 relatif à la mise en application.

TITRE 7

Scheepvaartvoorvallen

HOOFDSTUK 1

Averij

Zie de commentaar bij de artikelen 2.7.1.1 tot 2.7.1.7, met dien verstande dat waar verwezen wordt naar de Regels van York en Antwerpen er voor de binnenvaart verwezen wordt naar de Averij-Grosse Regels IVR.

TITRE 7

Événements de navigation

CHAPITRE 1ER

Avarie

Voir le commentaire aux articles 2.7.1.1 à 2.7.1.7, étant entendu que là où il est fait référence aux Règles d'York et d'Anvers, il est fait référence, pour la navigation intérieure, aux Règles d'Avarie Commune IVR.

HOOFDSTUK 2

Aanvaring

De artikelen 2.7.2.1 tot en met 2.7.2.11 zijn van overeenkomstige toepassing op aanvaringen met binnenschepen.

Voor de toepassing van het vorige lid omvat het begrip "binnenschip" mede kleine vaartuigen, en worden de volgende tuigen met binnenschepen gelijkgesteld: draagvleugelboten, vlotten, veerponten, de beweegbare gedeelten van schipbruggen, voorts baggermolens, kranen, elevators en alle soortgelijke drijvende machines en inrichtingen.

CHAPITRE 2

Abordage

Les articles 2.7.2.1 à 2.7.2.11 s'appliquent par analogie aux abordages avec les bateaux de navigation intérieure.

Pour l'application de l'alinéa précédent, la notion de "bateaux de navigation intérieure" comprend également les petites embarcations, et les engins suivants sont assimilés à des bateaux de navigation intérieure: les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

BOEK 4

HANDHAVING

TITEL 1

Sancties

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Afdeling 1

Sanctiematen

De reeds door middel van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten gerealiseerde moderniseringen in verband met de toepassing van administratieve sancties in de scheepvaartsector, werden voor het merendeel overgenomen.

Voorts werden de diverse strafbaarstellingen van de diverse in de andere boeken van het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen wetten in deze titel overgenomen, zij het dat de strafmaat ingevolge de stroomlijning van het sanctieapparaat werd aangepast.

Artikel 4.1.1.1

Strafrechtelijke en administratieve sancties

Door het invoeren van 7 sanctieniveaus is het mogelijk om een effectief handhavingsbeleid te voeren dat toch gestroomlijnd is en geen amalgaan van verschillende sancties omvat. Voor de lichtste overtredingen is er enkel een administratieve geldboete voorzien. Tevens is er één niveau, namelijk 6, waar er geen administratieve sanctie is, maar enkel een zware strafrechtelijk sanctie. Deze is voornamelijk voorzien voor specifieke levensdelicten die aan boord of met een schip gepleegd werden.

Wanneer het Openbaar Ministerie beslist niet op te treden beschikt de bevoegde autoriteit over de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen voor de inbreuken bestraft met sanctie van niveaus 2, 3, 4, 5 en 7. Op basis van de ervaring opgedaan door de bevoegde autoriteit moet er later worden overgegaan tot een verdere depenalisatie van de inbreuken op dit wetboek en zijn uitvoeringsbesluiten.

Tenzij anders is bepaald in dit wetboek kunnen de inbreuken op dit wetboek en zijn uitvoeringsbesluiten

LIVRE 4

MISE EN APPLICATION

TITRE 1ER

Sanctions

CHAPITRE 1ER

Dispositions générales

Section 1re

Dégres de sanction

Les mesures de modernisation déjà mises en œuvre par la loi de 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, concernant l'application des sanctions administratives dans le secteur de la navigation, ont pour la plupart été reprises.

De plus, les diverses incriminations des différentes lois reprises dans les autres livres du Code belge de la Navigation ont été reprises dans ce titre, le montant de la peine ayant été adapté à la suite de l'uniformisation des sanctions.

Article 4.1.1.1

Sanctions pénales et administratives

L'introduction de 7 niveaux de sanctions permet de mener une politique d'application efficace, mais rationalisée et ne comportant pas d'amalgame de différentes sanctions. Pour les infractions les plus légères, seule une amende administrative est prévue. Il existe également un niveau, à savoir le niveau 6, où il n'y a pas de sanction administrative, mais seulement une sanction pénale sévère. Celui-ci est principalement prévu pour des homicides spécifiques commis à bord ou avec un navire.

Si le Ministère public décide de ne pas agir, l'autorité compétente a la possibilité d'infliger une amende administrative pour les infractions sanctionnées par les niveaux 2, 3, 4, 5 et 7. Sur la base de l'expérience acquise par l'autorité compétente, une nouvelle dépénalisation des infractions du présent code et de ses arrêtés d'exécution devrait être effectuée ultérieurement.

Sauf disposition contraire du présent code, les infractions aux présent code et à ses arrêtés d'exécution sont

beschouwd worden als reglementaire of materiële inbreuken. Dit zijn gedragingen die strafbaar gesteld worden ongeacht de vraag of ze opzettelijk of uit onachtzaamheid zijn gepleegd. De vergelijking kan worden gemaakt met zware inbreuken op het wegverkeer waar het geen verschil uitmaakt of de dader al dan niet wetens en willens handelde (het rijden door een rood licht). Voorbeelden in de scheepvaart van inbreuken die hieronder vallen zijn: het varen zonder certificaat van deugdelijkheid, de staalafname die aantoont dat het zwavelgehalte van de scheepsbrandstof te hoogt ligt, het varen zonder vaarbewijs, het varen tegen vaarrichting, enzovoort.

Afdeling 2

Strafrechtelijke sanctionering

Artikel 4.1.1.2.

Herhaling

Deze bepaling voert een specifieke regeling voor de herhaling.

Artikel 4.1.1.3

Deelneming

De regels uit het gemeen strafrecht betreffende de deelneming zijn van toepassing op inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek. De enige uitzondering is dat de straf voor medeplichtigen beperkt wordt tot maximaal twee derden van de straf die zou worden toegepast indien ze de dader zijn.

Artikel 4.1.1.4.

Verzachtende omstandigheden

De mogelijkheid wordt ingevoegd om rekening te houden met verzachtende omstandigheden.

Dezelfde bepaling wordt overgenomen van de voormelde wet van 25 december 2016 om geen onderscheid te maken tussen verzachtende omstandigheden bij strafrechtelijke en administratiefrechtelijke vervolging.

considérées comme des infractions réglementaires ou matérielles. Ces comportements sont punissables, qu'ils soient commis intentionnellement ou par négligence. La comparaison peut être faite avec les infractions graves à la circulation routière où il importe peu que l'auteur ait agi sciemment et volontairement ou non (ne pas s'arrêter à un feu rouge). Exemples d'infractions relevant de cette catégorie: naviguer sans certificat de navigabilité, l'échantillonnage montrant que la teneur en soufre du carburant marin est trop élevée, naviguer sans certificat de conduite, naviguer à contre-sens, etcetera.

Section 2

Sanctions pénales

Article 4.1.1.2

Récidive

Cette disposition prévoit une réglementation spécifique pour les récidives.

Article 4.1..1.3

Participation

Les règles de droit pénal commun relatives à la participation sont applicables aux infractions au Code belge de la Navigation. Le seule exception est que la peine pour les complices est limitée à un maximum de deux tiers de la peine qui serait appliquée s'ils en étaient les auteurs.

Article 4.1.1.4

Circonstances atténuantes

La possibilité de tenir compte de circonstances atténuantes est introduite.

La même disposition est reprise de la loi du 25 décembre 2016 précitée afin de ne faire aucune distinction entre les circonstances atténuantes des poursuites pénales et des poursuites administratives.

Artikel 4.1.1.5

Burgerrechtelijke aansprakelijkheid

Dit artikel bepaalt dat de aansteller of werkgever aansprakelijk is voor de betaling van de strafrechtelijke geldboete waartoe zijn aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld. Dit in het kader van de decriminalisatie van de zeevarenden.

Artikel 4.1.1.6

Procedure

De procedure van de voormelde wet van 25 december 2016 wordt van toepassing gemaakt om een uniforme procedure te creëren voor het administratief vervolgen van inbreuken op dit wetboek en andere scheepvaartwetten. Het betreft de procedure die het mogelijk maakt om strafrechtelijke inbreuken ook administratiefrechtelijke te vervolgen en de procedure voor het bestraffen van feiten die uitsluitend kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete.

HOOFDSTUK 2

Sanctionering van de inbreuken

Afdeling 1

Internationale verdragen en akten

Artikel 4.1.2.1.

Inbreuk op artikel 1.2.4

Deze sanctie werd overgenomen uit de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Article 4.1.1.5

Responsabilité civile

Cet article stipule que le commettant ou l'employeur est responsable du paiement de l'amende pénale infligée à ses préposés ou mandataires. Ceci dans le cadre de la décriminalisation des gens de mer.

Article 4.1.1.6

Procédure

La procédure de la loi du 25 décembre 2016 précitée est rendue applicable afin de créer une procédure uniforme pour la poursuite administrative des infractions au présent code et aux autres lois sur la navigation. Il s'agit de la procédure qui permet de poursuivre les infractions pénales de manière administrative également et de la procédure de sanction des faits qui ne sont punissables que d'une amende administrative.

CHAPITRE 2

Sanctions des infractions

Section 1re

Conventions et actes internationaux

Article 4.1.2.1

Infraction à l'article 1er.2.4

Cette sanction a été reprise de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Afdeling 2

Zeevaart

Onderafdeling 1

Schepen

Artikel 4.1.2.2

Inbreuk op de artikelen 2.2.1.2 tot 2.1.11

Dit betreft inbreuken op de registratie van zeeschepen overgenomen uit de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen. Hier wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen materiële inbreuken en inbreuken waar opzet is vereist. Het bevat eveneens de bepalingen wanneer zeeschepen verbeurd verklaard kunnen worden.

Artikel 4.1.2.3

Inbreuk op de artikelen 2.2.2.3 of 2.2.2.5

Dit betreft inbreuken op de meting van schepen overgenomen uit de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting. Het betreft materiële inbreuken bestraft met een sanctieniveau 3. Voor deze inbreuken kan er geen gevangenisstraf worden opgelegd.

Artikel 4.1.2.4

Inbreuk op artikel 2.2.2.9

Wanneer de gezagvoerder van een Belgisch of vreemd zeeschip, of zijn lasthebber, gelijk waar in Belgische wateren, een geldige meetbrief weigert te vertonen dan kan dit bestraft worden met een sanctie van niveau 1. Het betreft hier een materiële inbreuk.

Artikel 4.1.2.5

Inbreuk op de artikelen 2.2.2.10 of 4.2.1.27

In het kader van scheepsmeting wordt het hinderen of belemmeren van de inspectie bestraft met een sanctieniveau 2. Dezelfde sanctie is van toepassing op diegene die de vordering tot vaststelling van de bruto-of nettotonnenmaat van het zeeschip weigert. Het betreft hier een materiële inbreuk.

Section 2

Navigation maritime

Sous-section 1re

Navires

Article 4.1.2.2.

Infraction aux articles 2.2.1.2 à 2.1.11

Cela concerne les infractions à l'enregistrement des navires de mer reprises dans la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires. Ici, une distinction claire est faite entre les infractions matérielles et les infractions pour lesquelles l'intention est requise. Cela contient également les dispositions lorsque les navires de mer peuvent être confisqués.

Article 4.1.2.3

Infraction à l'article 2.2.2.3 ou 2.2.2.5

Cela concerne les infractions sur le jaugeage des navires reprises dans la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires. Il s'agit des infractions matérielles punies d'une sanction de niveau 3. Ces infractions ne peuvent être passibles de peines d'emprisonnement.

Article. 4.1.2.4

Infraction à l'article 2.2.2.9

Quand le commandant d'un navire belge ou étranger, ou son mandataire, à quelque endroit que ce soit dans les eaux belges, refuse d'exhiber un certificat de jaugeage valable, il peut être puni d'une sanction de niveau 1. Il s'agit d'une infraction matérielle.

Article 4.1.2.5

Infraction à l'article 2.2.2.10 ou 4.2.1.27

Dans le cadre du jaugeage des navires, le fait de gêner ou d'entraver l'inspection est puni d'une sanction de niveau 2. La même sanction s'applique à ceux qui refuse la détermination de la jauge brute ou nette du navire de mer. Il s'agit d'une infraction matérielle.

Artikel 4.1.2.6

Inbreuk op de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15, 4.2.1.28 of 4.2.4.1

Dit artikel werd overgenomen uit de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. Hier wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen materiële inbreuken en inbreuken waar er opzet is vereist. Voor deze inbreuken kunnen er geen gevangenisstraffen worden opgelegd.

Artikel 4.1.2.7

Inbreuk op artikel 2.5.43

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.1.2.8

Inbreuken op de SRC-Verordening

Dit artikel bepaalt het sanctie niveau voor inbreuken op de SRC-Verordening. Deze bepaling werd overgenomen uit de wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG. Het gaat hier om materiële inbreuken. Voor de zwaardere inbreuken zoals het recyclen van een schip in een niet erkende faciliteit wordt er een sanctieniveau 7 voorzien.

Onderafdeling 2

Reders

Artikel 4.1.2.9

Inbreuk op de artikelen 2.3.2.4 of 4.2.1.29

Met een sanctieniveau 5 wordt bestraft eenieder die zijn verzekeringsplicht niet naleeft. Het gaat hier om materiële inbreuken.

Artikel 4.1.2.10

Inbreuk op de artikelen 2.3.2.6 tot 2.3.2.17

Het niet aan boord hebben van geldige certificaten overeenkomstig het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag en de andere relevante

Article 4.1.2.6

Infraction aux articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1

Cet article est repris de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation. Ici, une distinction claire est faite entre les infractions matérielles et les infractions pour lesquelles l'intention est requise. Ces infractions ne peuvent être passibles de peines d'emprisonnement.

Article 4.1.2.7

Infraction à l'article 2.5.43

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.1.2.8

Infractions au Règlement SRC

Cet article stipule le niveau de sanction pour les infractions au Règlement SRC. Ces dispositions sont reprises de la loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE. Il s'agit d'infractions matérielles. Pour les infractions plus graves telles que le recyclage d'un navire dans une installation non reconnue, une sanction de niveau 7 est prévue.

Sous-section 2

Armateurs

Article 4.1.2.9

Infraction à l'article 2.3.2.4 ou 4.2.1.29

Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque ne respecte pas son obligation d'assurance. Il s'agit d'infractions matérielles.

Article 4.1.2.10

Infraction aux articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17

Ne pas avoir à bord les certificats valables conformément à la Convention BUNKER, à la Convention CLC, à la Convention WRC et aux autres dispositions

bepalingen van dit wetboek wordt bestraft met sanctieniveau 5 (verzekeringsplicht, certificatieplicht, enz). Het gaat om materiële inbreuken.

Artikel 4.1.2.11

Inbreuk op de artikelen 2.3.2.19 tot 3.2.28

Het exploiteren van een schip zonder het PAL-verdrag, de PAL-verordening en de relevante bepalingen van dit wetboek na te leven wordt bestraft met een sanctieniveau 7. Het gaat om materiële inbreuken.

Onderafdeling 3

Opvarenden

Artikel 4.1.2.12

Inbreuk op de artikelen 2.4.3.1 tot 2.4.3.6

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor inbreuken op de bepaplingen met betrekking tot de inzet van maritieme veiligheid-sondernemingen.

Artikel 4.1.2.13

Inbreuk op de artikel 2.4.4.1

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor de inbreuken op de bepalingen met betrekking tot de behandeling van verstekelingen.

Artikel 4.1.2.14

Inbreuk op de artikelen 2.4.4.2 en 2.4.4.3

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor inbreuken op bepalingen met betrekking tot de behandelingen van verstekelingen in een Belgische haven en verstekelingen aan boord van Belgische schepen (niveau 4).

Artikel 4.1.2.15

Herhaalde inbreuk op artikel 2.4.5.3

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

du présent code est puni d'une sanction de niveau 5 (obligation d'assurance, obligation de certification, etc.). il s'agit d'infractions matérielles.

Article 4.1.2.11

Infraction aux articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28

L'exploitation d'un navire sans se conformer à la Convention PAL, au Règlement PAL et aux dispositions pertinentes du présent code est punie d'une sanction de niveau 7. Il s'agit d'infractions matérielles.

Sous-section 3

Personnes embarquées

Article 4.1.2.12

Inbreuk op de artikelen 2.4.3.1 tot 2.4.3.6

Cet article stipule le niveau de sanction pour les infractions relatives aux dispositions relatives au recours à des entreprises de sécurité maritime.

Article 4.1.2.13

Infraction à l'article 2.4.4.1

Cet article stipule le niveau de sanction pour les infractions aux dispositions relatives au traitement des passagers clandestins.

Article 4.1.2.14

Infraction aux articles 2.4.4.2 à 2.4.4.3

Cet article stipule le niveau de sanction pour les infractions aux dispositions relatives au traitement des passagers clandestins dans un port belge et des passagers clandestins à bord de navires belges (niveau 4).

Article 4.1.2.15

Infraction répétée à l'article 2.4.5.3

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Artikel 4.1.2.16

Inbreuk op artikel 2.4.5.4

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor dronkenschap met rustverstoring (niveau 2).

Artikel 4.1.2.17

Infraction à l'article 2.4.5.5

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor inbreuken op de bepalingen voor het maken van vuur aan boord van het schip (niveau 2 of 3). Het betreft een materiële inbreuk.

Artikel 4.1.2.18

Inbreuk op de artikelen 2.4.5.6 of 2.4.5.7

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor de vernieling of beschadiging van scheepsmaterieel (niveau 3).

Artikel 4.1.2.19

Inbreuk op artikel 2.4.5.8

Met sanctieniveau 2 wordt bestraft het aan boord brengen van verboden voorwerpen**.**

Artikel 4.1.2.20

Inbreuk op artikel 2.4.5.9

Met sanctieniveau 4 wordt bestraft het smokkelen aan boord van schepen.

Artikel 4.1.2.21

Inbreuk op artikel 2.4.5.10

Voor diefstal zijn de straffen bepaald in hoofdstuk I van titel IX van boek II van het Strafwetboek van toepassing.

Article 4.1.2.16

Infraction à l'article 2.4.5.4

Cet article stipule le niveau de sanction pour ivresse avec désordre (niveau 2).

Article 4.1.2.17

Infraction à l'article 2.4.5.5

Cet article stipule le niveau de sanction pour les infractions aux dispositions relatives à l'allumage de feu à bord du navire (niveau 2 ou 3). Il s'agit d'une infraction matérielle.

Article 4.1.2.18

Infraction à l'article 2.4.5.6 ou 2.4.5.7

Cet article stipule le niveau de sanction pour la destruction ou la dégradation du matériel de bord (niveau 3).

Article 4.1.2.19

Infraction à l'article 2.4.5.8

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'embarquement d'objets interdits.

Article 4.1.2.20

Infraction à l'article 2.4.5.9

Est punie d'une sanction de niveau 4, la contrebande à bord des navires.

Article 4.1.2.21

Infraction à l'article 2.4.5.10

En cas de vol, les peines prévues au chapitre I du titre IX du livre II du Code pénal sont d'application.

Artikel 4.1.2.22

Inbreuk op artikel 2.4.5.11

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor het onbruikbaar maken van levensmiddelen (niveau 3 of 4). Er wordt een onderscheid gemaakt met vermengen met schadelijke of niet-schadelijke stoffen.

Artikel 4.1.2.23

Inbreuk op artikel 2.4.5.12, § 1, of 2

Dit artikel bepaalt samen met het volgende artikel de sanctieniveaus voor het verlaten van je post.

Artikel 4.1.2.24

Inbreuk op artikel 2.4.5.12, § 3,

Zie vorige artikel.

Artikel 4.1.2.25

Inbreuk op artikel 2.4.5.13

Met sanctieniveau 3 of 4 wordt bestraft de scheepsverlating door de gezagvoerder, met een onderscheid wanneer het schip in de haven ligt of op zee.

Artikel 4.1.2.26

Inbreuk op artikel 4.5.14

Met sanctieniveau 4 of 5 wordt bestraft eenieder die ongehoorzaam is.

Artikel 4.1.2.27

Inbreuk op artikel 2.4.5.15

Bij weerspannigheid zijn de straffen bepaald in de artikelen 271, 272 en 274 van het Strafwetboek en volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen van toepassing. Als de inbreuk door meerdere personen is gepleegd dan is het sanctieniveau 5 van toepassing.

Article 4.1.2.22

Infraction à l'article 2.4.5.11

Cet article stipule le niveau de sanction pour la mise hors d'usage des vivres (niveau 3 ou 4). Une distinction est faite entre le mélange avec des substances nocives et le mélange avec des substances non-nocives.

Article 4.1.2.23

Infraction à l'article 2.4.5.12, § 1er ou 2

Cet article, ainsi que l'article suivant, stipulent les niveaux de sanction pour l'abandon de poste.

Article 4.1.2.24

Infraction à l'article 2.4.5.12, § 3

Voir article précédent.

Article 4.1.2.25

Infraction à l'article 2.4.5.13

Est puni d'une sanction de niveau 3 ou 4, l'abandonnement du navire par le commandant, avec une distinction lorsque le bateau est au port ou en mer.

Article 4.1.2.26

Infraction à l'article 4.5.14

Est puni d'une sanction de niveau 4 ou 5, quiconque est désobéissant.

Article 4.1.2.27

Infraction à l'article 2.4.5.15

En cas de rébellion, les peines prévues aux articles 271, 272 et 274 du Code pénal et selon les distinctions qui y sont faites sont d'application. Si l'infraction est commise par plusieurs personnes, le niveau de sanction 5 est d'application.

Artikel 4.1.2.28

Inbreuk op artikel 2.4.5.16

Met sanctieniveau 2 wordt bestraft eenieder die smaad pleegt.

Artikel 4.1.2.29

Inbreuk op artikel 2.4.5.17

Het slagen van een officier, een personeelslid van de scheepvaartpolitie, een scheepvaartcontroleur of een Belgische ambtenaar tijdens of ter gelegenheid van de uitoefening van hun opdrachten wordt gestraft overeenkomstig de straffening artikel 280 van het Strafwetboek, volgens de aldaar gemaakte onderscheidingen en onverminderd de toepassing van de artikelen 399, tweede lid, 400 en 401 van hetzelfde wetboek.

Artikel 4.1.2.30

Inbreuk op artikel 2.4.5.18

Samenspanning wordt bestraft met een sanctie niveau 4.

Artikel 4.1.2.31

Inbreuk op artikel 2.4.5.19

Voor het misbruik van gezag worden er verscheidene niveaus van sancties gebruikt. Naar gelang de inbreuk is sanctieniveau 2 van toepassing of de in artikelen 257 en 266 van het Strafwetboek bepaalde straffen.

Artikel 4.1.2.32

Inbreuk op artikel 2.4.5.20

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.1.2.33

Inbreuk op artikel 2.4.5.21

Wederrechtelijke bevelvoering wordt bestraft met een sanctie van niveau 2.

Article 4.1.2.28

Infraction à l'article 2.4.5.16

Est puni d'une sanction de niveau 2, quiconque commet une diffamation.

Article 4.1.2.29

Infraction à l'article 2.4.5.17

Frapper un officier, un membre du personnel de la police de la navigation, un contrôleur de la navigation ou un fonctionnaire belge dans l'exercice de ses fonctions ou à cette occasion, est puni conformément aux sanctions prévues à l'article 280 du Code pénal, selon les distinctions qui y sont faites et sans préjudice de l'application des articles 399, 2e alinéa, 400 et 401 du même code.

Article 4.1.2.30

Infraction à l'article 2.4.5.18

Le complot est puni d'une sanction de niveau 4.

Article 4.1.2.31

Infraction à l'article 2.4.5.19

Pour l'abus d'autorité, plusieurs niveaux de sanction sont utilisés. Selon l'infraction, une sanction de niveau 2 est d'application ou les sanctions prévues aux articles 257 et 266 du Code pénal.

Article 4.1.2.32

Infraction à l'article 2.4.5.20

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.1.2.33

Infraction à l'article 2.4.5.21

Le commandement illicite est puni d'une sanction de niveau 2.

Artikel 4.1.2.34

Inbreuk op artikel 2.4.5.22, § 1,

Dit artikel en het volgende artikel bepalen de sancties voor wederrechtelijke inscheping (niveau 2 of 3).

Artikel 4.1.2.35

Inbreuk op artikel 2.4.5.22, § 2, of 3

Zie vorige artikel.

Artikel 4.1.2.36

Inbreuk op artikel 2.4.5.23

Wederrechtelijke ontscheping wordt bestraft met een sanctie niveau 4.

Artikel 4.1.2.37

Inbreuk op artikel 2.4.5.24 tot 2.4.5.27

Het wederrechtelijk langszij komen of aanmeren, het verkopen van alcohol, het achterlaten van zieken en gewonden of vertrek zonder voldoende levensmiddelen wordt bestraft met een sanctie van niveau 2.

Artikel 4.1.2.38

Inbreuk op artikel 2.4.5.28

De straffen bepaald in artikel 501 van het Strafwetboek zijn van toepassing bij de inscheping van ongeschikte levensmiddelen.

Artikel 4.1.2.39

Inbreuk op artikel 2.4.5.29

De straffen bepaald in de artikelen 16 en 17, § 2, van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten zijn van toepassing als er verzet is tegen inspectie.

Article 4.1.2.34

Infraction à l'article 2.4.5.22, § 1er

Cet article, ainsi que l'article suivant, stipulent les sanctions pour l'embarquement illicite (niveau 2 ou 3).

Article 4.1.2.35

Infraction à l'article 2.4.5.22, § 2 ou 3

Voir article précédent.

Article 4.1.2.36

Infraction à l'article 2.4.5.23

Le débarquement illicite est puni d'une sanction de niveau 4.

Article 4.1.2.37

Infraction aux articles 2.4.5.24 à 2.4.5.27

L'accostage ou l'amarrage illicite, la vente d'alcool, l'abandonnement de malades et de blessés ou l'appareillage sans vivres suffisants est puni d'une sanction de niveau 2.

Article 4.1.2.38

Infraction à l'article 2.4.5.28

Les sanctions prévues dans l'article 501 du Code pénal sont d'application pour l'embarquement de vivres inadéquats.

Article 4.1.2.39

Infraction à l'article 2.4.5.29

Les sanctions prévues dans les articles 16 et 17, § 2, de la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaire sont d'application en cas d'opposition à l'inspection.

Artikel 4.1.2.40

Inbreuk op artikel 2.4.5.30

Met sanctieniveau 3 wordt gestraft eenieder die ongehoorzaamheid is tegenover de overheid.

Artikel 4.1.2.41

Inbreuk op artikel 2.4.5.31 tot 2.4.5.37, artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 10.1 van het Bergingsverdrag 1989

Met sanctieniveau 3 wordt bestraft: schuldig verzium, het ontbreken van uiterlijke kentekens, de overtreding in verband met scheepsboeken, de afgifte en opmaak van valse scheepspapieren. Het is eenieder verboden een zeemansboek of een soortgelijk document na te maken of te vervalsen en van een nagemaakt of vervalst zeemansboek of soortgelijk document gebruik te maken.

Artikel 4.1.2.42

Inbreuk op artikel 2.4.5.36

Scheepsverlating door de gezagvoerder bij gevaar wordt bestraft met een sanctieniveau 2 of 3.

Artikel 4.1.2.43

Inbreuk op artikel 2.4.5.37

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.1.2.44

Inbreuk op artikel 2.4.5.38 of 2.4.5.39

Met sanctieniveau 5 wordt gestraft: de verduistering van het schip en het overboord gooien, vernieling van voorwerpen.

Artikel 4.1.2.45

Inbreuk op artikel 2.4.5.40

Dit artikel bepaalt de straffen bij opzettelijke stranding en het aanbrengen van andere beschadigingen aan het schip.

Article 4.1.2.40

Infraction à l'article 2.4.5.30

Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque est désobéissant en vers les autorités.

Article 4.1.2.41

Infraction aux articles 2.4.5.31 à 2.4.5.37, à l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 10.1 de la Convention d'assistance 1989

Est puni d'une sanction de niveau 3: la non-assistance à personne en danger, le manque de marques extérieures, les infractions relatives aux livres de bord, la remise et la rédaction de faux documents de bord. Il est interdit à quiconque de contrefaire ou de falsifier un livret marin ou un document similaire et de faire usage d'un livret marin ou d'un document similaire contrefait ou falsifié.

Article 4.1.2.42

Infraction à l'article 2.4.5.36

L'abandonnement du navire en danger par le commandant est puni d'une sanction de niveau 2 ou 3.

Article 4.1.2.43

Infraction à l'article 2.4.5.37

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.1.2.44

Infraction à l'article 2.4.5.38 ou 2.4.5.39

Est puni d'une sanction de niveau 5: le détournement du navire et le jet, la destruction d'objets.

Article 4.1.2.45

Infraction à l'article 2.4.5.40

Cet article stipule les sanctions pour l'échouement intentionnel et l'application d'autres dommages au navire.

Artikel 4.1.2.46

Inbreuk op artikel 2.4.5.41

Onder de voorwaarden bepaalt in dit artikel wordt de overdracht van het schip aan piraten gesanctioneerd met een sanctieniveau 4 of 5.

Onderafdeling 4

Zee en havens

Artikel 4.1.2.47

Inbreuk op artikel 2.5.1.2

Het overtreden van het COLREG-Verdrag wordt gesanctioneerd met een sanctie niveau 5. De meest gekende voorbeelden zijn het niet houden van luisterwacht, het varen tegen de algemene vaarrichting, etc. Het betreft hier ook materiële inbreuken.

Artikel 4.1.2.48

Inbreuk op de ISPS-Verordening
of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.25

Inbreuken op de ISPS-verordening en de bepalingen ter omzetting van de ISPS-verordening worden gesanctioneerd met sanctie van niveau 4.

Artikel 4.1.2.49

Inbreuk op de artikelen 2.5.3.1 tot 2.5.3.11, 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41

Deze bepaling komt uit de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen.

De twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking die krachtens dit artikel worden opgelegd, moet worden gestort aan het Fonds Leefmilieu is inbegrepen in de totale boete en is niet verschuldigd bovenop de geldboete. Deze bepaling is echter niet van toepassing bij het opleggen van een administratieve geldboete.

Article 4.1.2.46

Infraction à l'article 2.4.5.41

Selon les conditions de cet article, la cession du navire à des pirates est punie d'une sanction de niveau 4 ou 5.

Sous-section 4

Mer et ports

Article 4.1.2.47

Infraction à l'article 2.5.1.2

La transgression de la Convention COLREG est punie d'une sanction de niveau 5. Les exemples les plus connus sont le défaut de veille, naviguer en contre-sens de la circulation, etc.. Il s'agit également d'infractions matérielles.

Article 4.1.2.48

Infraction au Règlement ISPS
ou aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25

Les infractions au Règlement ISPS et les dispositions transposant le Règlement ISPS sont punies d'une sanction de niveau 4.

Article 4.1.2.49

Infraction aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11, 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41

Cette disposition provient de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

Les vingt pourcent du montant de l'amende prononcée ou du règlement à l'amiable, en vertu de cet article, qui doivent être versés au Fonds de l'Environnement, sont compris dans l'amende totale et ne sont donc pas dus en supplément de l'amende. Cependant, cette disposition n'est pas d'application lorsqu'une amende administrative est infligée.

Onderafdeling 5

Bevrachting en vervoer

Artikel 4.1.2.50

Inbreuk op de
Passagiersrechtenverordening

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Onderafdeling 6

Scheepvaartvoorvallen

Artikel 4.1.2.51

Inbreuk op het FUND-Verdrag,
het FUND-Protocol 2003
en de artikelen 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 en 4.2.4.2

Met sanctieniveau 4 wordt bestraft, iedere persoon die op Belgisch grondgebied bijdragende olie ontvangt en die de artikelen 10 van het FUND-Verdrag 1992 en van het FUND-Protocol 2003 overtreedt.

Artikel 4.1.2.52

Inbreuk op de artikelen 2.7.6.3 tot 2.7.6.7
of artikel 2.7.6.15

Dit artikel bepaalt de sancties bij het niet naleven van de verwijderingsplicht van wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen.

Artikel 4.1.2.53

Inbreuk op het WRC-Verdrag
en de artikelen 2.3.2.8, 2.3.2.11, 2.7.6.10 en 2.7.6.12

De in dit artikel voorgeschreven straffen geven uitvoering aan het WRC-Verdrag. De bepalingen vestigen de Belgische extraterritoriale jurisdictie voor inbreuken in vreemde exclusieve zones door schepen die de Belgische vlag voeren.

Artikel 4.1.2.54

Inbreuk op de artikelen 2.7.7.1 tot 2.7.7.25

Dit artikel bepaalt de sancties op de inbreuken op de bepalingen betreffende de FOSO.

Sous-section 5

Affrètement et transport

Article 4.1.2.50

Infraction au Règlement
concernant les droits des passagers

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Sous-section 7

Événements de navigation

Article 4.1.2.51

Infraction à la Convention FUND,
au Protocole FUND 2003
et aux articles 2.7.3.12, 3.7.3.13, 3.7.3.14 et 4.2.4.2

Est puni d'une sanction de niveau 4, toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003,

Article 4.1.2.52

Infraction aux articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7
ou à l'article 2.7.6.15

Cet article stipule les sanctions pour le non-respect de l'obligation d'enlèvement des épaves, débris, agrès ou objets coulés ou abandonnés.

Article 4.1.2.53

Infraction à la Convention WRC
et aux articles 2.3.2.8, 2.3.2.11, 2.7.6.10 et 2.7.6.12

Les peines prescrites au présent article donnent exécution à la Convention WRC. Les dispositions établissent la juridiction extraterritoriale belge pour les infractions dans des zones exclusives étrangères par des navires battant pavillon belge.

Article 4.1.2.54

Infraction aux articles 2.7.7.1 à 2.7.7.25

Cet article stipule les sanctions pour les infractions aux dispositions concernant l'OFEAN.

Afdeling 3

Binnenvaart

Artikel 4.1.2.55

Inbreuk op de artikelen 3.2.1.1 tot 3.2.1.5

Dit artikel bepaalt het sanctieniveau voor inbreuken op de bepalingen met betrekking tot de teboekstelling van binnenschepen (niveau 1 of 2).

Artikel 4.1.2.56

Inbreuk op de artikelen 3.3.2.1 tot 3.3.2.5

Inbreuken op het zaakstatuut van binnenschepen wordt bestraft met een sanctie van niveau 3.

Artikel 4.1.2.57

Inbreuk op de artikelen 3.3.4.1

De exploitatie van een estuair schip zonder de geldige verzekeringscertificaten aan boord te hebben wordt gestraft met een sanctie van niveau 5.

Artikel 4.1.2.58

Inbreuk op de artikelen 3.6.1.1 tot 3.6.1.6

De formulering van artikel 9, § 1, van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet werd in het ermee corresponderende artikel 4.1.2.64, § 2, aangepast. De initiële formulering leidde, samen gelezen met artikel 43, eerste lid van het Strafwetboek, tot het besluit dat de strafrechter altijd een bijkomende straf moest opleggen: ofwel een verbeurdverklaring van het binnenschip, ofwel een tijdelijk vaarverbod. Bovendien bleek uit de initiële formulering niet voldoende duidelijk dat het tijdelijk vaarverbod enkel kan worden uitgesproken wanneer de eigenaar of exploitant van het schip de veroordeelde is en niet wanneer zijn medecontractant wordt veroordeeld. De nieuwe formulering stemt overeen met de bedoeling van de wetgever zoals deze impliciet kon worden afgeleid uit de memorie van toelichting bij het wetsontwerp betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Section 3

Navigation intérieure

Article 4.1.2.55

Infraction aux articles 3.2.1.1 à 3.2.1.5

Cet article stipule le niveau de sanction pour les infractions relatives à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (niveau 1 ou 2).

Article 4.1.2.56

Infraction aux articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5

Les infractions au statut réel des bateaux de navigation intérieure sont punies d'une sanction de niveau 3.

Article 4.1.2.57

Infraction aux articles 3.3.4.1

L'exploitation d'un navire estuaire sans avoir à bord les certificats d'assurance à bord est sanctionné par une sanction de niveau 5.

Article 4.1.2.58

Infraction aux articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6

La formulation de l'article 9, § 1er, de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, a été adaptée dans l'article 4.1.2.64, § 2, correspondant. La formulation initiale, lue en combinaison avec l'article 43, premier alinéa, du Code pénal, a entraîné la décision que le juge pénal devait toujours imposer une peine complémentaire: soit une saisie du bateau de navigation intérieure, soit une interdiction temporaire de naviguer. De plus, la formulation initiale ne précisait pas suffisamment que l'interdiction temporaire de naviguer peut uniquement être prononcée lorsque le propriétaire ou l'exploitant du navire a été condamné et pas si son cocontractant est condamné. La nouvelle formulation traduit l'intention du législateur telle que l'on pouvait implicitement la déduire de l'exposé des motifs dans le cadre du projet de loi relatif à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution.

Artikel 4.1.2.59

Inbreuk op het CDNI-Verdrag

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Afdeling 4

Handhaving

Artikel 4.1.2.60

Verhindering of belemmering van handhaving

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.1.2.61

Smaden of slaan van scheepvaartcontroleurs of de Scheepvaartpolitie

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.1.2.62

Inbreuk op artikel 4.2.1.15

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft eenieder die de bepalingen van beslag op en verzegeling van goederen niet naleeft.

Artikel 4.1.2.63

Inbreuk op artikel 4.2.2.6

Dit artikel bepaalt de sancties wegens het niet naleven van de bepalingen inzake maritieme grenscontrole. Deze bepaling voorziet ook in de toepassing van onmiddellijke inning en het in consignatie geven van een som bestemd voor het betalen van desgevallend verschuldigde geldboete.

TITEL 2

Vaststelling van inbreuken

Deze titel bevat logisch gestructureerde wetsbepalingen met betrekking tot de vaststelling van inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Article 4.1.2.51

Infraction à la Convention CDNI

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Section 4

Mise en application

Article 4.1.2.60

Empêchement ou entrave d'application

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.1.2.61

Outrage ou coup envers les contrôleurs de la navigation ou de la Police de la navigation

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.1.2.62

Infraction à l'article 4.2.1.15

Est puni d'une sanction de niveau 3, quiconque ne respecte pas les dispositions de saisie ou de mise sous scellés de marchandises.

Article 4.1.2.63

Infraction à l'article 4.2.2.6

Cet article stipule les sanctions en cas de non-respect des dispositions relatives au contrôle frontalier maritime. Cette disposition prévoit également l'application de la perception immédiate et la consigne d'une somme destinée au paiement de toute amende due.

TITRE 2

Constatation des infractions

Ce titre comprend des dispositions légales structurées de façon logiqueen relation avec la constatation des infractions au Code belge de la Navigation.

In deze titel zijn onder meer de op de scheepvaart betrekking hebbende bepalingen van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie verwerkt.

Ten eerste betreft het de bepalingen over de Scheepvaartcontrole, een gespecialiseerde dienst binnen de overheidsadministratie die instaat voor de administratieve en technische controle van zeeschepen, onder meer op het vlak van scheepsbouwkundige voorschriften, het voorkomen van verontreiniging en de bemanningsvoorschriften.

Ten tweede betreft het bepalingen over de politie te water. De politie te water heeft betrekking op daadwerkelijke politietaken, en wordt uitgeoefend door een onderdeel van de federale politie, met name de scheepvaartpolitie. Ofschoon dit onderdeel van de taken van de federale politie niet uitsluitend de scheepvaart aangaat, dient te worden vastgesteld dat de uitoefening van politiebevoegdheden ten aanzien van schepen veruit het belangrijkste onderdeel vormt van de politie te water. Derhalve is het verantwoord dat de materie in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgenomen.

HOOFDSTUK 1

De Scheepvaartcontrole

Afdeling 1

Inrichting en algemene bevoegdheden

Voorts werden in deze titel bepalingen opgenomen waarin de bevoegdheden van de scheepvaartcontroleurs in detail worden uiteengezet. Voor deze bepalingen werd inspiratie gehaald uit boek 1 van het recent ontwikkelde, helder gestructureerde en gebruiksvriendelijke Sociaal Strafwetboek. Deze bepalingen werden *mutatis mutandis* overgenomen, en aangevuld met de relevante bepalingen uit de diverse thematische wetten die in het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn opgenomen.

Artikel 4.2.1.1

Inrichting

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Ont notamment été traitées dans ce titre les dispositions ayant trait à la navigation de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Il s'agit tout d'abord des dispositions sur le Contrôle de la navigation, service spécialisé au sein de l'administration publique qui assure le contrôle administratif et technique des navires de mer, notamment dans le domaine des prescriptions maritimes, la prévention de la pollution et les prescriptions d'équipage.

Cela concerne ensuite des dispositions sur la police des eaux. La police des eaux a trait aux tâches policières réelles, et est exercée par une partie de la police fédérale, à savoir la police de la navigation. Bien que cette partie des tâches de la police fédérale ne traite pas exclusivement de la navigation, force est de constater que l'exercice des compétences policières par rapport aux navires constitue de loin la part majeure de la police des eaux. Il est donc justifié que la matière soit reprise dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

CHAPITRE 1ER

Le Contrôle de la navigation

Section 1re

Organisation et compétences générales

Ont par ailleurs été reprises dans ce titre des dispositions exposant en détail les compétences des contrôleurs de la navigation. Pour ces dispositions, on s'est inspiré du livre 1 du Code pénal social récemment développé, clairement structuré et convivial. Ces dispositions ont été reprises *mutatis mutandis*, et complétées des dispositions pertinentes issues de diverses lois thématiques reprises dans le Code belge de la Navigation.

Article 4.2.1.1

Organisation

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Artikel 4.2.1.2

Bevoegdheden

De bevoegdheid van de Scheepvaartcontrole voor het aan- en afmonsteren en de opmaak van monsterrollen werd niet overgenomen, aangezien die formaliteiten reeds in 2007 werden afgeschaft en werden vervangen door een verplichte verzending van een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan de Scheepvaartcontrole. De inontvangstneming van die arbeidsovereenkomsten werd derhalve als nieuwe bevoegdheid van de Scheepvaartcontrole ingeschreven. In de lijst van bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole werd ook de controle op de naleving van de wettelijke of reglementaire bepalingen inzake het voorkomen van verontreiniging uitdrukkelijk toegevoegd.

Artikel 4.2.1.3

Hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.4

Noodzakelijkheid en gepastheid
van de aangewende middelen

Bij de uitoefening van de hun bevoegdheden moeten de scheepvaartcontroleurs erop toezien dat de middelen die zij aanwenden noodzakelijk en passend zijn.

Artikel 4.2.1.6

Legitimatiebewijs

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 15 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 4.2.1.7

Identiteitscontrole

De scheepvaartcontroleurs mogen de identiteit opnemen van eenieder van wie zij de identificatie met het oog op de uitoefening van het toezicht nodig achten.

Article 4.2.1.2

Compétences

La compétence du Contrôle de la navigation pour l'enrôlement et le dérôlement ainsi que l'établissement des rôles d'équipage n'a pas été reprise, étant donné que ces formalités ont été déjà abolies en 2007 pour être remplacées par l'envoi obligatoire d'un exemplaire du contrat de travail au Contrôle de la navigation. La réception de ce contrat de travail a été par conséquent inscrite comme nouvelle compétence du Contrôle de la navigation. A également été ajouté expressément à la liste des compétences du Contrôle de la navigation, le contrôle du respect des dispositions légales ou réglementaires en matière de prévention de la pollution.

Article 4.2.1.3

Qualité d'officier de police judiciaire

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.4

Nécessité et opportunité
des moyens affectés

Lors de l'exercice de leurs compétences, les contrôleurs de la navigation doivent veiller à ce que les moyens qu'ils utilisent soient nécessaires et appropriés.

Article 4.2.1.6

Titre de légitimation

Cette disposition est basée sur l'article 15 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 4.2.1.7

Contrôle d'identité

Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre l'identité de toute personne dont ils estiment l'identification nécessaire pour l'exercice de la surveillance.

Artikel 4.2.1.8

Ondervraging

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.9

Zoeking en huiszoeking

Om hun taken te kunnen uitoefenen is het noodzakelijk dat de inspectiediensten aan boord kunnen gaan en dat ze daardoor de vrije toegang hebben tot de havens. Om de bewoonde gedeelten te betreden is er echter, overeenkomstig het gemeen recht, een toelating van een onderzoeksrechter noodzakelijk.

Artikel 4.2.1.10

Onderzoek van informatiedragers

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 14 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 4.2.1.11

Aanhouding van het schip

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 17 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten en artikel 31, eerste lid van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen.

Artikel 4.2.1.12

Beslag op en verzegeling van informatiedragers

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.13

Vertaling van gegevens

Overeenkomstig het advies van de Raad van State werd dit artikel aangepast aan de internationale praktijk en werd het Engels toegevoegd.

Article 4.2.1.8

Audition

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.9

Recherche et visite domiciliaire

Pour pouvoir exercer leurs tâches, il est nécessaire que les services d'inspection puissent se rendre à bord des navires et qu'ils aient ainsi libre accès aux ports. L'accès aux parties habitées nécessite toutefois une autorisation d'un juge d'enquête conformément au droit commun.

Article 4.2.1.10

Examen de supports d'information

Cette disposition est basée sur l'article 14 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 4.2.1.11

Immobilisation du navire

Cette disposition est basée sur l'article 17 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation et l'article 31, alinéa 1er, de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

Article 4.2.1.12

Saisie et mise sous scellés de supports d'information

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.13

Traduction de données

Conformément à l'avis du Conseil d'État, l'article est modifié à la pratique internationalle et l'Anglais est ajouté.

Artikel 4.2.1.14

Onderzoek van goederen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.15

Beslag op en verzegeling van goederen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.16

Maken van beeldmateriaal

De scheepvaartcontroleurs mogen vaststellingen doen door middel van het maken van beeldmateriaal, ongeacht de drager daarvan.

Artikel 4.2.1.17

Schriftelijke vaststelling van maatregelen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.18

Opmaken en overhandigen van akten

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.19

Plichten van de scheepvaartcontroleurs

De scheepvaartcontroleurs moeten de nodige maatregelen nemen ten einde het vertrouwelijk karakter te verzekeren van de gegevens van persoonlijke aard waarvan ze in de uitoefening van hun opdracht kennis hebben gekregen en ten einde te verzekeren dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun toezichtopdracht.

Artikel 4.2.1.21

Samenwerking met andere politiediensten

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Article 4.2.1.14

Examen de marchandises

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.15

Saisie et mise sous scellés de marchandises

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.16

Réalisation d’images

Les contrôleurs de la navigation peuvent faire des constatations en réalisant des images, quel qu’en soit le support.

Article 4.2.1.17

Constat écrit des mesures

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.18

Préparation et remise d’actes

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.19

Devoirs des contrôleurs de la navigation

Les contrôleurs de la navigation doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l’exercice de leur mission, et ce, afin de garantir l’usage de ces données aux seules fins requises pour l’exercice de leur mission de surveillance.

Article 4.2.1.20

Collaboration avec d’autres services de police

Cette disposition n’exige aucun commentaire.

Artikel 4.2.1.21

Retributies

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 14 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Afdeling 2

Processen-verbaal

Artikel 4.2.1.22

Verhoren

Artikel 8.2.22 verduidelijkt dat de artikelen 28*quinquies*, § 2, en 47*bis* van het Wetboek van Strafvordering, die het verhoor en de ondervraging van getuigen en verdachten regelen, hoe dan ook mutatis mutandis van toepassing zijn op een verhoor door de scheepvaartcontroleurs, en dit zelfs wanneer het louter administratieve onderzoekhandelingen betreft, gesteld door de scheepvaartcontroleurs buiten de context van een strafonderzoek. De toepassing van een analoge verhoorprocedure met dezelfde garanties in het strafonderzoek en in het administratief onderzoek komt tegemoet aan het principe van de gelijke behandeling en is tegelijk de meest praktische werkwijze. Uit een administratief onderzoek door de scheepvaartcontroleurs kan immers een strafvervolging voortkomen.

Artikel 4.2.1.23

Op te nemen gegevens

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.1.24

Verzending

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 4, tweede lid, van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

§ 2 is gebasseerd op artikel 25, § 2, derde lid van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging.

Article 4.2.1.21

Retributies

Cette disposition est basée sur l'article 14 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Afdeling 2

Processen-verbaal

Article 4.2.1.22

Verhoren

L'article 8.2.22 précise que les articles 28*quinquies*, § 2, et 47 bis du Code de Procédure pénale, qui régissent l'audition et l'interrogatoire des témoins et des suspects, s'appliquent de toute manière *mutatis mutandis* aux auditions par les contrôleurs de la navigation, et ce même quand il s'agit d'une enquête purement administrative, menée par les contrôleurs de la navigation en dehors du contexte d'une enquête pénale. L'application d'une procédure d'audition analogue avec les mêmes garanties dans une enquête pénale ou administrative est conforme au principe du traitement égal et est également la méthode la plus pratique. Une enquête administrative par les contrôleurs de la navigation peut en effet entraîner des poursuites pénales.

Article 4.2.1.23

Données à reprendre

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.2.1.24

Envoi

Cette disposition est basée sur l'article 4, deuxième alinéa du la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

§ 2 est basé sur l'article 25, § 2, alinéa 3, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime.

Artikel 4.2.1.25

Afschrift voor de dader

Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt bezorgd aan de vermoedelijke dader van de inbreuk. Indien het een buitenlandse vermoedelijke dader betreft, wordt het afschrift bezorgd aan zijn vertegenwoordiger in België of aan de vermoedelijke dader.

Article 4.2.1.25

Copie pour l'auteur

Une copie du procès-verbal constatant une infraction est communiquée à l'auteur présumé de l'infraction. S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la copie sera adressée à son représentant en Belgique ou à l'auteur.

Artikel 4.2.1.26

Bewijskracht

Het toekenen van bewijs van het tegendeel kan worden verantwoord door de aard van het misdrijf en de daarmee samenhangende bewijsmoeilijkheden, de hoedanigheid van de verbalisant en de vormvereisten van het proces-verbaal.

Aard van het misdrijf:

Vele inbreuken op de scheepvaartregelgeving kunnen bijna onmogelijk met gewone bewijsmiddelen worden aangetoond, hetzij omdat er bij dergelijke misdrijven meestal geen getuigen aanwezig zijn, hetzij omdat het misdrijf geen sporen nalaat, hetzij omdat het misdrijf het publiek zo onverschillig laat dat de inspecteurs geen medewerking moeten verwachten van die kant bij het verzamelen van bewijselementen. De vergelijking kan gemaakt worden met,verkeersovertredingen,die meestal ook "in de vlucht" worden begaan en waarbij de vaststelling bemoeilijkt wordt door de mobiliteit van het voertuig waarmee de inbreuk wordt begaan. Daarom moet er aan de materiële vaststelling van de inbreuken op de scheepvaartregelgeving een bijzondere bewijswaarde worden toegekend (specialiteitsbeginsel).

Hoedanigheid van de verbalisant:

De inspecteurs van Scheepvaarcontrole worden uitdrukkelijk aangewezen om welbepaalde misdrijven vast te stellen (aanwijzingsbeginsel). Bovendien moeten de inspecteurs bij hun ambtsaanvaarding de eed afgelegd, waardoor aan hun vaststellingen een groter geloof kan worden gehecht dan aan die van een gewone burger.

Vormvereisten van het proces-verbaal

Het Belgische scheepvaartwetboek schrijft de vormvereisten voor waaraan het proces-verbaal aan moet voldoen en bevat ook de termijnen wanneer het procesverbaal moeten worden overgemaakt aan de verdachte.

Article 4.2.1.26

Force probante

L'établissement de la preuve du contraire peut être justifié par la nature du délit et des difficultés de preuve y afférentes, de la qualité du verbalisant et des conditions de forme du procès-verbal.

Nature du délit:

De nombreuses infractions aux règlements en matière de navigation sont pratiquement impossibles à démontrer à l'aide de simples éléments de preuve, soit parce qu'il n'y a généralement pas de témoins présents lors de tels délits, soit parce que le délit ne laisse aucune trace, soit parce que le délit laisse le public tellement indifférent que les inspecteurs ne doivent pas s'attendre à leur collaboration pour collecter des éléments de preuve. La comparaison peut être faite avec les infractions routières qui sont généralement commises "à toute vitesse" et dont la constatation est compliquée en raison de la mobilité du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. C'est la raison pour laquelle une force probante particulière doit être accordée à la constatation matérielle des infractions aux règlements en matière de navigation (principe de spécialité).

Qualité du verbalisant:

Les inspecteurs du Contrôle de la Navigation sont expressément désignés pour constater des délits bien déterminés (principe de désignation). Les inspecteurs doivent en outre prêter serment lors de leur prise de fonctions, ce qui confère une plus grande croyance à leurs constatations qu'à celles d'un simple citoyen.

Conditions de forme du procès-verbal

Le Code belge de la Navigation prescrit les conditions de forme auxquelles le procès-verbal doit répondre et fixe également les délais endéans lesquels le procès-verbal doit être remis à la personne suspectée.

Vanuit dit opzicht kan het bestaan van een bijzondere bewijswaarde aan processen-verbaal tot vaststelling op inbreuken op de scheepvaartregelgeving gerechtvaardigd worden.

Afdeling 3

Bijzondere bevoegdheden

Onderafdeling 1

Schepen

Artikel 4.2.1.27

Scheepsmeting

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 9, § 1, § 2 en § 4, en artikel 14, § 2, van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting.

Artikel 4.2.1.28

Scheepsveiligheid

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 13, § 1, en 6 2, 14, § 1, 16, 17 en 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Onderafdeling 2

Reders

Artikel 4.2.1.29

Verplichte verzekering tegen maritieme vorderingen

Legt op dat er bij elke inspectie van een schip in een Belgische haven moet nagegaan worden of de vereiste verzekeringsdocumenten van het schip aan boord zijn. De selectie van de schepen voor inspectie gebeurt volgens de rechtsregels van de Europese Unie inzake de controle van schepen door de overheid van de Staat van de haven. Tevens wordt aan de met de havenstaatcontrole belaste ambtenaren van DG Scheepvaart de bevoegdheid verleend om een verwijderingsbevel tegen een schip zonder de vereiste verzekeringsdocumenten uit te vaardigen, waarvan de draagwijdte alle havens van de lidstaten van de EU en de EER omvat.

En ce sens, l'existence d'une force probante particulière attachée au procès-verbal de constatation d'infractions aux règlements en matière de navigation peut être justifiée.

Section 3

Compétences particulières

Sous-section 1re

Navires

Article. 4.2.1.27

Jaugeage des navires

Cette disposition est basée sur l'article 9, § 1er, § 2 et § 4, et l'article 14, § 2, de la loi du 12 juillet 1983 sur les jaugeage des navires.

Article 4.2.1.28

Sécurité des navires

Cette disposition est basée sur l'article 13, § 1er, en 6 2, 14, § 1er, 16, 17 en 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Sous-section 2

Armateurs

Article 4.2.1.29

Assurance obligatoire contre les créances maritimes

Impose que chaque inspection d'un navire dans un port belge comporte la vérification des documents d'assurance requis à bord. La sélection de navires à inspecter s'effectue selon les dispositions réglementaires de l'Union européenne en matière de contrôle de navires par l'autorité de l'État du port. Les agents chargés du contrôle de la navigation de la DG Navigation sont habilités à émettre une décision d'expulsion, dont la portée s'étend à tous les ports des États membres de l'UE et de l'EEE, à l'égard de tout navire ne disposant pas des documents d'assurance requis.

Artikel 4.2.1.30

Verplichte PAL-verzekering

Zie vorig artikel.

Artikel 4.2.1.31

Toezicht in verband met passagiersbescherming

Deze bepaling is gebaseerd op aritkel 8, § 2, derde lid van de wet 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004.

Onderafdeling 3

Marien milieu

Artikelen 4.2.1.32 tot 4.2.1.41

De bepalingen in deze onderafdeling nemen integraal de bevoegdheden over bedoeld in de artikelen 13 en 15 tot en met 26 van de wet van 6 april 1995 ter voorkoming van verontreiniging door schepen.

Onderafdeling 4

Scheepsrecycling

Artikel 4.2.1.42

Scheepsrecycling

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 6 van de wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

Article 4.2.1.30

Assurance obligatoire-PAL

Voir l'article précendent.

Article 4.2.1.31

Surveillance relative à la protection des passagers

Cette disposition est basée sur l'article 8, § 2, alinéa 3, de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

Sous-section 3

Milieu marin

Article 4.2.1.32 à 4.2.1.41

Les dispositions de cette sous-section reprennent intégrallement les compétences visées aux articles 13 et 15 à 26 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

Sous-section 4

Recyclage des navires

Article 4.2.1.42

Recyclage des navires

Cette disposition est basée sur l'article 6 de la loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE.

HOOFDSTUK 2

De Scheepvaartpolitie

Artikel 4.2.2.1

Inrichting en algemene bevoegdheden

Deze bepaling is gebaseerd op artikelen 17 en 18 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 4.2.2.2

Onderzoeksbevoegdheden

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 19 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 4.2.2.3

Ambtshalve te nemen maatregelen

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 20 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie en artikel 31, eerste lid, van de wet van 6 april 1995 ter voorkoming van verontreiniging door schepen.

Artikel 4.2.2.4

Procès-verbaux

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 21, tweede en derde lid, van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Zie ook de commentaar bij artikel 4.2.1.26.

CHAPITRE 2

La Police de la navigation

Article 4.2.2.1

Organisation et compétences générales

Cette disposition est basée sur les articles 17 et 18 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 4.2.2.2

Compétences d'enquête

Cette disposition est basée sur l'article 19 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 4.2.2.3

Mesures à prendre d'office

Cette disposition est basée sur l'article 20 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale et l'article 31, alinéa 1er, de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

Article 4.2.2.4

Processen-verbaal

Cette disposition est basée sur l'article 21, alinéas 2 et 3, de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Voir aussi la commentaire à l'article 4.2.1.26.

Artikel 4.2.2.5

Samenwerking met andere overheden

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 21, eerste lid, en artikel 27*bis* van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 4.2.2.6

Maritieme grenscontrole

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 21*bis* van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 4.2.2.7

Retributies

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 22 van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Artikel 4.2.2.8

Openbare geschriften

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 22*ter* van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

HOOFDSTUK 3

Gezagvoerders

Artikel 4.2.3.1

Gezag aan boord

De kapitein van een Belgisch zeeschip staat in voor de veiligheid van zijn bemanning, zijn schip en zijn lading. Eveneens staat hij ook in voor de vrijwaring en de bescherming van het mariene milieu tegen mogelijk

Article 4.2.2.5

Collaboration avec d'autres autorités

Cette disposition est basée sur l'article 21, alinéa 1er, et l'article 27*bis* de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 4.2.2.6

Contrôle frontalier maritime

Cette disposition est basée sur l'article 21*bis* de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 4.2.2.7

Redevances

Cette disposition est basée sur l'article 22 de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

Article 4.2.2.8

Écritures publiques

Cette disposition est basée sur l'article 22*ter* de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

CHAPITRE 3

Commandants

Article 4.2.3.1

Autorité à bord

Le capitaine d'un navire de mer belge est responsable de la sécurité de son équipage, de son navire et de son chargement. Il est également responsable de la préservation et de la protection de l'environnement

schade die zou kunnen veroorzaakt worden door zijn schip of de lading. Hij draagt deze verantwoordelijkheid als gezagvoerder en moet als dusdanig ook de nodige handelingen kunnen stellen om deze veiligheid te waarborgen. Wanneer het schip zich op zee bevindt, kan hij geen beroep dan op hulp en bijstand van een politiemacht of andere ordehandhavingstroepen. Hij moet alleen kunnen handelen en de nodige maatregelen kunnen nemen om de veiligheidsrisico's tot een minimum te herleiden.

Dit artikel geeft de nodige bevoegdheid aan de gezagvoerder om als kapitein van zijn schip de noodzakelijke maatregelen uit et kunnen oefenen om de veiligheid van zijn bemanning, zijn schip, de lading of het mariene milieu te kunnen waarborgen. Deze maatregelen houden onder meer in dat hij iedereen aan boord taken kan geven, dat hij personen verplicht kan laten ontschepen in een haven of zelfs mensen van hun vrijheid beroven, zelfs als hierbij dwangmiddelen nodig zijn.

Mensen van hun vrijheid beroven op zee is een ingrijpende maatregel, maar soms een zeer noodzakelijke. Zoals gesteld kan een kapitein op zee geen beroep doen op een hulp en interventie team om de persoon die een bedreiging vormt voor het schip, de lading of de bemanning te komen verwijderen. Als er geen andere keuze is, dan zal de kapitein genoodzaakt zijn om deze persoon vast te zetten. Uiteraard zal hij dit met respect doen voor de rechten van de persoon en voorzien in alle basisbehoeften. In een eerst volgende haven zal de persoon, indien mogelijk worden overgedragen aan de plaatselijke autoriteiten, in overleg met de ambassade tenzij de kapitein anders is overeengekomen met zijn rederij.

Een kapitein kan en mag niet riskeren dat zijn bemanning, zijn schip of zijn lading gevaar loopt door een individu dat een bedreiging vormt, vrij te laten rond lopen op het schip. Het is een drastische maatregel, maar soms absoluut noodzakelijk. De kapitein zal zeker niet lichtzinnig tot deze beslissing over gaan. Hij heeft ook de hulp van zijn bemanning of andere personen aan boord nodig om deze maatregel te handhaven.

Het kan ook zijn dat een vrijheidsberoving volledig gebeurd voor de veiligheid van de persoon zelf. Een schip is een zeer complex geheel. Zeker een hoog technologisch schip zoals bijvoorbeeld een gastanker kan een gevaarlijke plek zijn voor een persoon die niet vertrouwd is met deze omgeving. Wanneer de kapitein bijvoorbeeld drenkelingen redt, of andere personen die niet thuis horen op zijn schip aantreft, kan het in

marin contre tout dommage éventuel qui pourrait être causé par son navire ou le chargement. Il assume cette responsabilité en sa qualité de commandant et doit en ce sens pouvoir prendre les mesures nécessaires pour garantir cette sécurité. Lorsque le navire se trouve en mer, il ne peut pas demander l'aide ou l'assistance des forces de police ou de toutes autres forces de maintien de l'ordre. Il doit pouvoir agir seul et prendre les mesures nécessaires pour réduire au minimum les risques en matière de sécurité.

Le présent article confère la compétence nécessaire au commandant afin, en sa qualité de capitaine de son navire, qu'il puisse prendre les mesures nécessaires pour pouvoir garantir la sécurité de son équipage, de son navire, de son chargement ou de l'environnement marin. Ces mesures impliquent notamment qu'il puisse donner des tâches à chaque personne à bord, qu'il puisse par obligation débarquer des personnes dans un port ou même priver des personnes de leur liberté, même si des mesures contraignantes sont nécessaires à cet effet.

Priver des personnes de liberté en mer peut constituer une mesure radicale, mais qui s'avère parfois nécessaire. Comme exprimé auparavant, un capitaine de mer ne peut pas faire appel à l'aide ou à l'intervention d'une équipe afin de faire débarquer une personne qui constitue une menace pour le navire, le chargement ou l'équipage. À défaut d'autre choix, le capitaine sera alors contraint de détenir cette personne. Il devra évidemment s'y exécuter dans le respect des droits de la personne et pourvoir à tous les besoins élémentaires. Si possible, la personne sera remise aux autorités locales dans le prochain port, ce en concertation avec l'ambassade, sauf si le capitaine en a convenu autrement avec sa compagnie maritime.

Un capitaine ne peut pas prendre le risque de mettre en danger son équipage, son navire ou son chargement en laissant se promener librement sur le navire un individu qui constitue une menace. Il s'agit d'une mesure drastique mais qui est parfois absolument nécessaire. Le capitaine ne prendra certainement pas cette décision à la légère. Il a également besoin de l'aide de son équipage ou de toutes autres personnes à bord pour maintenir cette mesure.

Il peut également arriver que la personne soit privée de liberté pour sa propre sécurité. Un navire est un ensemble très complexe. Un navire hautement technologique, comme par exemple un navire-citerne pour gaz, peut certainement constituer un endroit dangereux pour une personne qui n'est pas habituée à ce type d'environnement. Si le capitaine sauve par exemple des naufragés ou découvre des personnes qui n'ont rien à

hun belang zijn dat de kapitein hun bewegingsvrijheid aan boord van het schip beperkt. Zo kunnen zijn geen schade veroorzaken aan het schip of aan zichzelf.

Wanneer een zeeschip zich in een Belgische haven bevindt en er zich de noodzaak voor doet om een persoon in detentie te nemen, zal de kapitein hiervoor een beroep doen op de scheepvaartpolitie. In een dergelijke situatie zal de kapitein al het nodige doen om de persoon aan boord te houden op een veilige manier tot de ordediensten van de scheepvaartpolitie de zaak overnemen en de persoon die een bedreiging vormt van boord kunnen nemen.

In een vreemde haven zal de kapitein eerst contact opnemen met de Belgische consul om hem in te lichten over de situatie en verdere afspraken te maken. Indien nodig zal de kapitein ook dan een persoon van de vrijheid beroven als dit noodzakelijk is om de veiligheid te waarborgen. Hij zal dit doen tot de plaatselijke autoriteiten de persoon kunnen overnemen tenzij anders is overeengekomen met de consul of met de rederij. Zo kan het zijn dat aan de kapitein gevraagd wordt om een persoon, met de Belgische nationaliteit, aan boord van het schip wordt vastgezet tot het schip terug is in een Belgische haven en dat deze persoon niet wordt overhandigd aan een lokale autoriteit waar het schip zich dan bevindt.

Zoals gesteld zal de vrijheidsberoving gebeuren met het respect voor de rechten van de persoon. Er zal voorzien worden in een ruimte waar er voldoende bewegingsruimte is, waar een bed kan geplaatst worden en waar de persoon voldoende licht en lucht heeft. Ook zal de kapitein er op toe zien dat deze persoon voldoende eten en drinken krijgt en gebruik kan maken van sanitaire voorzieningen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 5 van de wet van 5 juni 1928 (artikel 4.2.3.1.) werd de bescherming van het mariene milieu als doelstelling van het door de kapitein uitgeoefende gezag toegevoegd. Voorts werd de formulering van de bepaling enigszins gemoderniseerd en verduidelijkt. Overeenkomstig de motivering hierboven, werd de mogelijkheid tot vrijheidsberoving expliciet vermeld.

Artikel 4.2.3.2

Vaststelling van misdrijven

Na het plegen van een misdrijf, een misdaad of een wanbedrijf aan boord van een schip is, zoals op het land, een snel onderzoek, vlak na de feiten, van cruciaal

faire sur son navire, il peut être dans leur intérêt que le capitaine limite leur liberté de mouvement à bord du navire. Ainsi, ils ne peuvent pas causer de dommage au navire ni à eux-mêmes.

Si un navire se trouve dans un port belge et que la nécessité s'impose de détenir une personne, le capitaine fera appel à la Police de la navigation. Dans pareille situation, le capitaine fera tout le nécessaire pour maintenir en toute sécurité la personne à bord jusqu'à ce que les services d'ordre de la Police de la navigation prennent le relais et débarquent la personne qui constitue une menace.

Dans un port étranger, le capitaine contactera d'abord le consul belge afin de l'informer de la situation et de convenir de la suite. Si nécessaire, le capitaine privera également la personne de liberté si cela s'avère nécessaire pour la sécurité. Il prendra cette mesure jusqu'à ce que les autorités locales puissent s'occuper de la personne, sauf accord contraire avec le consul ou sa compagnie maritime. Il peut ainsi arriver qu'il soit demandé au capitaine de détenir une personne à bord du navire, ayant la nationalité belge, jusqu'à ce que le navire soit de retour dans un port belge, afin que cette personne ne soit pas remise à l'autorité locale où le navire se trouve.

Comme exprimé antérieurement, la privation de liberté se fera dans le respect de la personne. Un lieu avec suffisamment d'espace de mouvement, dans lequel un lit peut être installé et où la personne aura suffisamment d'air et de lumière, sera aménagé. Le capitaine veillera également à ce que cette personne boive et mange suffisamment et puisse faire usage des installations sanitaires.

Dans la disposition correspondant à l'article 5 de la loi du 5 juin 1928 (article 4.3.2.1.) la protection du milieu marin a été ajoutée comme objectif de l'autorité exercée par le capitaine. De plus, la formulation de la disposition a été quelque peu modernisée et précisée. Conformément à la motivation ci-dessus, la possibilité de privation de liberté a été explicitement mentionnée.

Article 4.2.3.2

Constatation de délits

Après la commission d'une infraction, d'un délit ou d'un crime à bord d'un navire, il est d'une importance cruciale, comme sur terre, de mener une enquête rapide

belang om bewijsmateriaal te verzamelen en om een zo correct mogelijke beschrijving van de gebeurtenissen weer te geven. De kapitein is gemachtigd en zelfs verplicht door dit artikel om dit onderzoek in te stellen. Hij kan zich hiervoor laten bijstaan door een officier. Om een het latere onderzoek te helpen zal hij een vooronderzoek instellen en indien mogelijk getuigen verhoren in de zaak. Vanuit dit vooronderzoek zal door de kapitein en proces verbaal worden opgesteld. Om onpartijdigheid te waarborgen zal dit pv ondertekend worden door de kapitein en een officier die mee het onderzoek voert. In het scheepsdagboek zal een vermelding staan van dit PV. Voor zover er geen bewijs wordt geleverd dat de feiten in dit pv van de kapitein weerlegt, zal dit gelden als bewijs.

Wanneer het schip toekomt in een volgende haven, zal de kapitein contact opnemen met de consul, hem de feiten toe lichten en het pv overhandigen. De consul kan beslissen om op basis van de hem toevertrouwde stukken, een verder onderzoek te verrichten. De consul kan de beslissing nemen dat de verdachte persoon of personen verplicht moeten ontschepen en terug gestuurd worden naar een Belgische haven, waar dat ze zullen worden overgenomen door de diensten van scheepvaartpolitie.

Wanneer de verdachten aan boord blijven, al dan niet in detentie, tot aan de eerste Belgische haven, draagt de kapitein het volledige pv over aan de scheepvaartpolitie. Deze zullen dan de verdachten van boord halen en de zaak doorzenden aan de Procureur des Konings. Indien het onderzoek dit vereist, zal de verdachte door de scheepvaartpolitie worden opgesloten.

De kapitein overhandigt zijn pv zo snel als mogelijk aan de bevoegde diensten zodat zij het onderzoek kunnen verder zetten. Dit kan de scheepvaartpolitie zijn of de consul van de eerste haven waar een consul aanwezig is, afhankelijk van waar de feiten zich hebben voorgedaan en wanneer de feiten worden vastgesteld.

Het is van belang dat de verschijning van de kapitein aan de consul of scheepvaartpolitie wordt genoteerd in een akte. Dit is zeker van belang voor de kapitein zodat het duidelijk is wanneer hij het pv heeft overhandigd aan de bevoegde diensten. In het artikel wordt verder toegelicht wat de te volgen procedure is zodat de correcte Procureur des Konings, deze van de thuishaven van het schip, het dossier kan ontvangen en de zaak ten gronde kan onderzoeken. Als de kapitein geen pv heeft opgemaakt dan zal de bevoegde procureur des Konings het onderzoek voeren nadat hij een verslag heeft ontvangen van de consul of Scheepvaartpolitie die een summier vooronderzoek hebben ingesteld.

juste après les faits afin de collecter des éléments de preuve et de décrire le plus correctement possible les événements. Le capitaine est habilité et même obligé en vertu du présent article de mener cette enquête. Pour ce faire, il peut se faire assister d'un officier. Afin d'aider l'enquête ultérieure, il mènera une enquête préliminaire et entendra si possible des témoins dans l'affaire. Le capitaine établira un procès-verbal de cette enquête préliminaire. Afin de garantir tout impartialité, ce procès-verbal sera signé par le capitaine et un officier qui mène conjointement l'enquête. Il sera fait mention de ce PV dans le journal de bord. Dans la mesure où il n'est remis aucune preuve réfutant les faits consignés par le capitaine dans ce PV, ce PV servira de preuve.

Lorsque le navire arrivera dans le prochain port, le capitaine contactera le consul, lui expliquera les faits et lui remettra le PV. Le consul peut décider de poursuivre l'enquête sur la base des pièces qui lui sont confiées. Le consul peut décider que la ou les personne(s) suspectée(s) doi(ven)t obligatoirement être débarquée(s) ou renvoyée(s) dans un port belge, où les services de la Police de la navigation prendront le relais.

Si les personnes suspectées restent à bord, en détention ou non, jusqu'au prochain port belge, le capitaine remettra alors le PV intégral à la Police de la navigation. Cette dernière débarquera les personnes suspectées et transmettra l'affaire au Procureur du Roi. Si l'enquête l'exige, la personne suspectée sera détenue par la Police de la navigation.

Le capitaine remet son PV le plus rapidement possible aux services compétents afin qu'ils puissent poursuivre l'enquête. Il peut s'agir de la Police de la navigation ou du consul du premier port où un consul est présent, en fonction du lieu où les faits se sont produits et du moment où les faits ont été constatés.

Il est important que la parution du capitaine au consul ou à la Police de la navigation soit consignée dans un acte. Cette mesure est certainement importante pour le capitaine afin qu'il soit clairement établi à quel moment il a remis le PV aux services compétents. L'article expose la procédure à suivre afin que le Procureur du Roi compétent, celui du port d'attache du navire, puisse recevoir le dossier et examiner l'affaire sur le fond. En l'absence de PV établi par le capitaine, le procureur du Roi compétent mènera l'enquête après avoir reçu un rapport du consul ou de la Police de la navigation, qui auront mené une enquête préliminaire plus sommaire.

Artikel 4.2.3.3

Aanhouding van vervolgde of veroordeelde opvarenden

In artikel 4.2.3.3. werden de bepalingen overgenomen van de wet van 30 maart 1891 rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld. Deze bepalingen hebben een algemene draagwijdte. Zij betreffen niet uitsluitend de aanhouding of gevangenneming uit hoofde van scheepvaartmisdrijven of inbreuken op de scheepvaartregelgeving. Wegens hun belang voor de scheepvaartsector worden zij desondanks in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. De wetsbepalingen werden grondig herzien om ze moderner en inhoudelijk meer sluitend te maken.

De kapitein is verplicht om een persoon gevangen te houden aan boord die door het Belgische gerecht wordt vervolgd of is veroordeeld en die zich aan boord van zijn schip bevindt, op voorwaarde dat de het schip de territoriale wateren al heeft verlaten. Het bevel van deze aanhouding kan naar de kapitein worden toegestuurd met alle mogelijke telecommunicatiemiddelen. De kapitein is verplicht om dit aanhoudingsbevel te betekenen aan de aangehouden. Dit dient zo snel als mogelijk te gebeuren, in ieder geval binnen de 24 uur na de aanhouding. De persoon zal worden vastgehouden aan boord van het schip, tot het schip zelf terug in een Belgische haven is of hij met behulp van een andere schip, waar hij ook zal worden gevangen gezet, wordt terug gevaren naar een andere haven.

De tijd dat de persoon wordt vastgehouden aan boord wordt aanzien als voorlopige hechtenis indien de persoon onherroepelijk wordt veroordeeld en zal deze termijn de duur van zijn vrijheidsstraf worden toegerekend.

Artikel 4.2.3.4

Beroep op maritieme veiligheidsagenten

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Article 4.2.3.3

Arrestation de passagers poursuivis ou condamnés

Dans l'article 4.2.3.3. les dispositions de la loi du 30 mars 1891 concernant l'arrestation, à bord de navires belges, des individus poursuivis ou condamnés par la Justice belge ont été reprises. Les dispositions ont une portée générale. Elles ne concernent pas exclusivement l'arrestation ou la détention du chef de délits de navigation ou d'infractions à la réglementation sur la navigation. En raison de leur importance pour le secteur de la navigation, elles sont malgré tout reprises dans le Code belge de la Navigation. Les dispositions légales ont été profondément revues pour être modernisées et précisées en termes de contenu.

Le capitaine est obligé de détenir une personne à bord qui est poursuivie ou condamnée par la justice belge et qui se trouve à bord de son navire, à condition que le navire ait déjà quitté les eaux territoriales. Ce mandat d'arrêt peut être envoyé au capitaine par tous les moyens de télécommunication possibles. Le capitaine est obligé de signifier ce mandat d'arrêt à la personne détenue. Cela doit se faire le plus rapidement possible, en tout état de cause dans les 24 heures suivant l'arrestation. La personne sera détenue à bord du navire jusqu'à ce que le navire revienne dans un port belge ou qu'il soit ramené dans un autre port avec l'aide d'un autre navire sur lequel il sera également détenu.

Le temps où la personne sera détenue à bord est considéré comme une détention provisoire si la personne est condamnée irrévocablement et cette période sera calculée pour la durée de sa peine privative.

Article 4.2.3.4

Recours à des agents de sécurité maritime

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

HOOFDSTUK 4

Andere overheden

Artikel 4.2.4.1

Belgische consulaire ambtenaren

In artikel 4.2.4.1 worden aan de Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland toezichtsbevoegdheden opgedragen in verband met diverse onderdelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek. De scheepvaartgerelateerde bevoegdheden van de consulaire ambtenaren worden heden ten dage in de praktijk zelden toegepast. De verdragsbepalingen met betrekking tot het consulaire verkeer maken echter uitdrukkelijk melding van deze consulaire werkzaamheden in verband met de scheepvaart. Voor zover kon worden nagegaan, is het nog steeds internationaal gangbaar dat de consulaire ambtenaren met deze taken zijn bekleed. Ofschoon de materie niet van fundamenteel belang is, komt het wenselijk voor om de wettelijke basis voor dit consulaire optreden te behouden. Derhalve werden de relevante bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen.

Artikel 4.2.4.2

Overheden bevoegd
inzake het FUND-Verdrag 1992

Overeenkomstig het advies van de Raad van State werden de woorden “op voordracht van de minister tot wiens bevoegdheid de energie behoort en de minister van financiën” geschrapt.

Artikel 4.2.4.3

Overheden bevoegd
inzake wrakverwijdering

Artikel 4.2.4.3 verleent een aantal categorieën personeelsleden van de overheid bijzondere opsporings- en vaststellingsbevoegdheden met betrekking tot inbreuken op de bepalingen van de artikelen 2.7.6.1 tot 7.6.15 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten. Deze bepaling dient te worden beschouwd in het licht van de implementatie van het WRC-Verdrag.

CHAPITRE 4

Autres autorités

Article 4.2.1.4

Fonctionnaires consulaires belges

L’article 4.2.4.1. transfère aux agents consulaires belges à l’étranger des compétences de surveillance relatives à diverses parties du Code belge de la Navigation. Les compétences relatives aux événements liés à la navigation des agents consulaires sont actuellement rarement utilisées dans la pratique. Les dispositions conventionnelles relatives au trafic consulaire mentionnent cependant expressément ces activités consulaires liées à la navigation. Pour autant que l’on puisse en juger, il est toujours courant à l’échelle internationale que les agents consulaires soient investis de ces tâches. Bien que cette matière ne soit pas d’une importance fondamentale, il est souhaitable de conserver la base juridique de cette activité consulaire. C’est pourquoi les dispositions pertinentes ont été reprises dans le Code belge de la Navigation.

Article 4.2.4.2

Autorités compétentes
concernant la Convention FUND 1992

Conformément à l’avis du Conseil d’État, les mots “sur proposition du ministre qui à l’énergie dans es attributions et du ministre des Finances” sont suprimés.

Article 4.2.4.3

Autorités compétentes
en matière d’enlèvement des épaves

L’article 4.2.4.3 accorde à plusieurs catégories des membres du personnel de l’autorité publique des compétences spéciales de détection et de constatation en lien avec des infractions aux dispositions des articles 2.7.6.1 à 2.7.6.15 du Code belge de la Navigation et ses arrêtés d’exécution. Cette disposition doit être considérée à la lumière de l’implémentation de la Convention WRC.

Artikel 4.2.4.4

Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging

Deze bepaling is gebaseerd op artikelen 25 en 26 van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging.

Artikel 4.2.4.5

Overheden bevoegd inzake het marien milieu

Deze bepaling is gebaseerd op artikel 32 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen.

Artikel 4.2.4.6

Overige voor handhaving bevoegde personen

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.4.7

Bevoegdheden van het personeel van Defensie

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.2.4.8

Opleiding van het personeel van Defensie

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

TITEL 3

Vervolging van inbreuken

In deze titel werden bepalingen opgenomen met betrekking tot de strafvervolging en de administratieve vervolging van inbreuken. Ook hiervoor werd inspiratie gehaald uit boek 1 van het recent ontwikkelde Sociaal Strafwetboek. De mogelijkheid om inbreuken op administratieve wijze te vervolgen, hetzij uitsluitend, hetzij als alternatief voor strafrechtelijke sanctionering, werd veralgemeend.

Naast algemene bepalingen over de vervolging van inbreuken, werden voor de vervolging van bepaalde soorten inbreuken bijzondere en aanvullende

Article 4.2.4.4

Autorités compétentes en matière de sûreté maritime

Cette disposition est basée sur les articles 25 et 26 de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime.

Article 4.2.4.5

Autorités compétentes pour le milieu marin

Cette disposition est basée sur l'article 32 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

Article 4.2.4.6

Autres personnes compétentes en de mise en application

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.2.4.7

Compétences du personnel de la Défense

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.2.4.8

Formation du personnel de la Défense

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

TITRE 3

Poursuite des infractions

Ont été reprises dans ce titre les dispositions relatives aux poursuites pénales et administratives des infractions. Pour ces dispositions, on s'est également inspiré du livre 1 du Code pénal social récemment développé. La possibilité de poursuivre des infractions de façon administrative, soit exclusivement, soit comme alternative à la prise de sanctions pénales, a été généralisée.

Outre des dispositions générales sur la poursuite des infractions, ont été reprises pour la poursuite de certains types d'infractions des dispositions spéciales

bepalingen opgenomen. Zij betreffen de vervolging van scheepvaartmisdrijven en de vervolging van misdrijven in verband met het marien milieu.

Zoals reeds hoger aangehaald, werden in dit boek de bepalingen van de artikelen 73 en volgende van de wet van 5 juni 1928 "houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij", in zoverre zij betrekking hadden op de scheepvaartmisdrijven, verwerkt. Zij werden samengevoegd met de relevante bepalingen van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek.

In de bepaling die correspondeert met artikel 74 van de wet van 5 juni 1928 (artikel 4.3.3.3., eerste en tweede lid) wordt de residuaire bevoegdheid, voor het geval er geen andere territoriale aanknopingspunten zijn, opgedragen aan de strafrechtbanken van Brussel.

De artikelen 77, 78 en 79 van de wet van 5 juni 1928 werden licht geherformuleerd zonder een verschil in betekenis teweeg te brengen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 81 van de wet van 5 juni 1928 (artikel 8.2.52, § 5) werd gespecificeerd dat de processen-verbaal worden bezorgd aan de procureur des Konings van de thuishaven van het schip. Voorheen werd niet verduidelijkt aan welke procureur zij moesten worden gezonden. Enkele andere lichte herformuleringen beogen geen betekeniswijzigingen.

In de bepaling die correspondeert met artikel 82 van de wet van 5 juni 1928 (artikel 8.2.52, §) werd de verwijzing naar "de bevoegde ambtenaar" weggelaten, nu hoe dan ook niet werd verduidelijkt over welke ambtenaar het ging.

De terminologie van artikel 83 van de wet van 5 juni 1928 werd aangepast aan het begrippenapparaat van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

TITEL 4

De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Deze titel bevat bepalingen gebaseerd op de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004.

et complémentaires. Elles concernent la poursuite des délits de navigation et la poursuite des délits relatifs au milieu marin.

Comme déjà évoqué plus haut, ont été traitées dans ce livre, les dispositions des articles 73 et suivants de la loi du 5 juin 1928 "portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime", dans la mesure où elles avaient trait aux délits de navigation. Elles ont été fusionnées avec les dispositions pertinentes de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

Dans la disposition correspondant à l'article 74 de la loi du 5 juin 1928 (article 4.3.3.3., premier et deuxième alinéas), la compétence résiduelle est transférée aux tribunaux pénaux de Bruxelles.

Les articles 77, 78 et 79 de la loi du 5 juin 1928 ont été légèrement reformulés sans en modifier la signification.

Dans la disposition correspondant à l'article 81 de la loi du 5 juin 1928 (article 8.2.52, § 5), il a été précisé que les procès-verbaux sont remis au procureur du Roi du port d'attache du navire. Auparavant, il n'était pas précisé à quel procureur ces documents devaient être envoyés. Quelques autres reformulations légères ne visent pas de modification de sens.

Dans la disposition correspondant à l'article 82 de la loi du 5 juin 1928 (article 8.2.52, § 6), le renvoi à "l'agent compétent" a été omis, étant donné qu'il n'a pas été précisé de quelque manière que ce soit de quel agent il était question.

La terminologie de l'article 83 de la loi du 5 juin 1928 a été adaptée aux définitions du Code belge de la Navigation.

TITRE 4

L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Ce titre contient des dispositions basées sur la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

De Europese regelgeving inzake passagiersrechten is ingegeven vanuit de algemene doelstelling een eerlijke en respectvolle behandeling van de passagiers te garanderen.

Daarom namen het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op 24 november 2010 Verordening (EU) nr. 1177/2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 aan.

De passagiersrechten vloeien voort uit drie basisbeginselen: non-discriminatie, nauwkeurige, tijdige en toegankelijke informatie en onmiddellijke en proportionele bijstand.

Krachtens artikel 25 van de verordening moet België een instantie aanduiden die belast wordt met de handhaving van de verordening. Elke passagier kan bij deze instantie een klacht indienen over de vermeende inbreuken op de verordening.

Artikel 4.4.1.1

Begrippen

Dit artikel bevat enkele definities van de in de wet opgenomen begrippen.

Artikel 4.4.1.2

Internationale en materiële toepassing

Het toepassingsgebied van de Verordening is uiteraard bepalend voor het toepassingsgebied van de wet. De nationale handhavingsinstantie zal enkel de klachten behandelen van passagiers op voorwaarde dat de haven van inschepen in België is gelegen, of waarbij de haven van ontschepen in België is gelegen voor passagiersdiensten uit derde landen.

De Belgische handhavingsinstantie zal echter wel klachten die ze ontvangt en die volgens de Verordening moeten worden behandeld door een andere lidstaat aan de handhavingsinstantie van de bevoegde lidstaat doorsturen. Zo kan bijvoorbeeld een Belg die klachten heeft over vertragingen in Middellandse of Baltische zee toch zijn klacht indienen bij de Belgische instantie die er dan voor zal zorgen dat de klacht op de juiste plaats terecht komt. Belgische administratieve sancties zijn in dit geval evenwel niet mogelijk.

La réglementation européenne en matière de droits des passagers a pour objectif général de garantir aux passagers un traitement équitable et respectueux.

Pour cette raison, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont adopté, le 24 novembre 2010 le Règlement (UE) n° 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

Les droits des passagers reposent sur trois piliers: la non-discrimination; des informations exactes, disponibles en temps utile et accessibles ainsi qu'une assistance immédiate et proportionnée.

En vertu de l'article 25 du Règlement, la Belgique doit désigner un organisme chargé de l'application dudit Règlement. Tout passager peut déposer une plainte pour infraction alléguée au Règlement auprès cet organisme.

Article 4.4.1.1

Notions

Cet article contient quelques définitions des notions reprises dans la loi.

Article 4.4.1.2

Application internationale et matérielle

Le champ d'application du Règlement est évidemment déterminant pour le champ d'application de la loi. L'instance de surveillance nationale ne traitera les plaintes des passagers que si le port d'embarquement est situé sur le territoire belge ou si le port de débarquement est situé sur le territoire belge pour les services de transport de passagers en provenance de pays tiers.

Cependant, l'instance de surveillance belge enverra à l'instance de surveillance de l'État membre compétent les plaintes qu'elle reçoit mais qui, en vertu du Règlement, doivent être traitées par un autre État membre. Ainsi par exemple, un Belge qui se plaindrait de retards en Méditerranée ou sur la Mer Baltique pourrait introduire sa plainte auprès de l'instance belge, qui veillera ensuite à transmettre la plainte à qui de droit. Des sanctions administratives belges, dans ce cas, ne sont cependant pas possibles.

Artikel 4.4.1.3

Aanduiding van de Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

Het koninklijk besluit van 19 juli 2013 tot aanwijzing van de nationale instantie belast met de handhaving van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 31 juli 2013

De Directeur-generaal van het DG Scheepvaart of zijn afgevaardigde, is belast met de handhaving van de Verordening met betrekking tot passagiersdiensten en cruises vanuit de havens op Belgisch grondgebied en met betrekking tot de passagiersdiensten vanuit een derde land naar de havens op Belgisch grondgebied.

Artikel 4.4.1.4

Indiening van klachten

Dit artikel bepaalt de minimumgegevens die een klacht moet bevatten om behandeld te worden.

Hiermee wordt getracht uit te sluiten dat de bevoegde overheidsinstantie klachten zou moeten behandelen zonder over voldoende informatie te beschikken.

Artikel 4.4.1.5

Ontvankelijkheid

Artikel 4.4.1.5. legt de voorwaarden vast waaraan de klacht moet voldoen onontvankelijk te kunnen zijn.

In de eerste plaats moet de passagier de proceduremogelijkheden bij de vervoerder of terminalexploitant hebben uitgeput, zonder dat er tot een voor beide partijen bevredigende oplossing kon worden genomen. Deze voorwaarde strekt ertoe de vervoerder of terminalexploitant de kans te geven in eerste instantie zelf de vraag van de passagier te kunnen behandelen. Op die wijze wordt vermeden dat klachten die relatief gemakkelijk op te lossen zijn, bij de bevoegde overheidsinstantie zouden worden ingediend, terwijl de vervoerder of terminalexploitant zelf bereid is een vergelijk te treffen.

Article 4.4.1.3

Désignation de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers

Le 31 juillet 2013, l'arrêté royal du 19 juillet 2013 désignant l'organisme national chargé de l'application du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le Règlement (CE) n° 2006/2004 a été publié au *Moniteur belge*.

Le Directeur-général de la DG Navigation, ou son délégué, est chargé de l'application du Règlement en ce qui concerne les services de transport de passagers et les croisières à partir de ports situés en Belgique et les services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers à destination des ports situés en Belgique.

Article 4.4.1.4

Dépôt de plaintes

Cet Article détermine le minimum de renseignements qu'une plainte doit contenir pour pouvoir être traitée.

Cette démarche vise à ce que l'autorité publique compétente ne soit pas amenée à devoir traiter des plaintes alors qu'elle ne dispose pas de suffisamment d'informations.

Article 4.4.1.5

Recevabilité

L'article 4.4.1.5. fixe les conditions auxquelles la plainte doit satisfaire pour être recevable.

Tout d'abord, le passager doit avoir épuisé toutes les possibilités de procédures du transporteur ou de l'exploitant du terminal, sans qu'une solution mutuellement satisfaisante ait été retenue. Cette condition vise à donner dans un premier temps l'opportunité au transporteur ou à l'exploitant de terminal de répondre lui-même à la demande du passager. De cette manière, il est évité que les plaintes pour lesquelles une solution simple peut être fournie ne soient introduites auprès de l'autorité publique compétente, tandis que le transporteur ou l'exploitant de terminal est prêt à parvenir à un compromis.

Het tweede lid bepaalt de termijn waarover de passagier beschikt om een klacht in te dienen.

Het derde lid bepaalt een aantal andere gevallen waarin de behandeling van de klacht technisch onmogelijk zou zijn of geen meerwaarde zou bieden.

Artikel 4.4.1.6

Onderzoek van de klacht

De hoofdtaak van de bevoegde overheidsinstantie is een oordeel vellen over de al dan niet schending van de bepalingen van de verordening. Indien er effectief een schending blijkt te zijn van de passagiersrechten of een verzuim van de verplichtingen die de verordening oplegt, kan er bestraffend worden opgetreden. Het is belangrijk hier te verduidelijken dat het niet de bedoeling is dat de bevoegde overheidsinstantie gaat bemiddelen over de bedragen van eventuele schadeclaims van een passagier tegen de vervoerder of terminalexploitant. De bevoegde overheidsinstantie heeft niet de rol van de burgerlijke rechtbanken over te nemen.

Alinea handelt over klachten die niet behandeld worden omdat de voorwaarden van artikel 4.4.1.5. niet vervuld zijn

Alinea 3 bevat bepalingen met betrekking tot klachten die door de overheidsinstantie van een andere staat moeten worden behandeld. Het gaat hier om alle staten waarin de bepalingen van de verordening van toepassing worden gemaakt. Artikel 25 van de verordening bepaalt dat de bevoegde overheidsinstantie van een lidstaat enkel bevoegd zijn om klachten te behandelen aangaande passagiersdiensten of cruises vanuit de havens op zijn grondgebied en aangaande passagiersdiensten vanuit een derde land naar deze havens. Klachten betreffende het vervoer dat vertrekt in een andere staat waarin de bepalingen van de verordening worden toegepast, moeten dus worden doorgezonden naar de bevoegde diensten van de betrokken staat.

Artikel 4.4.1.7

Berekening van termijnen

Artikel 4.4.1.7. bevat enkele verduidelijkingen in verband met de in de wet gehanteerde termijnen.

Dit artikel strekt ertoe elke onduidelijkheid over de correcte berekening van de termijnen uit te sluiten.

Le deuxième alinéa détermine le délai dont le passager dispose pour introduire une plainte.

Le troisième alinéa précise un certain nombre de cas pour lesquels le traitement de la plainte serait techniquement impossible ou n'offrirait pas de plus-value.

Article 4.4.1.6

Examen de la plainte

La principale tâche de l'autorité publique compétente est de juger s'il y a ou non violation des dispositions du Règlement. S'il apparaît qu'il y a violation des droits des passagers ou négligence des obligations imposées par le Règlement, des sanctions peuvent être prises. Dans ce cadre, il est important de préciser que l'objectif de l'autorité publique compétente n'est pas d'intervenir quant aux montants ou aux éventuelles demandes de dédommagement d'un passager contre le transporteur ou l'exploitant de terminal. L'autorité publique compétente n'a pas pour vocation d'assumer le rôle des tribunaux civils.

Alinea 2 traite des plaintes qui ne sont pas traitées parce que les conditions de l'article 4.4.1.5. ne sont pas remplies.

Alinea 3 contient des dispositions relatives aux plaintes qui doivent être traitées par l'autorité publique d'un autre État. Il s'agit de l'ensemble des États au sein desquels les dispositions du Règlement sont mises en œuvre. L'article 25 du Règlement précise que les autorités publiques compétentes d'un État membre sont uniquement compétentes pour traiter des plaintes relatives aux services de transport de passagers et aux croisières à partir de ports situés sur son territoire et aux services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers à destination de ces ports. Les plaintes relatives aux transports qui partent d'un autre État au sein duquel les dispositions du Règlement s'appliquent doivent donc être envoyées aux services compétents de l'État concerné.

Article 4.4.1.7

Calcul des délais

L'article 4.4.1.7. contient un certain nombre de précisions en rapport avec les délais prévus dans la loi.

Cet article vise à exclure toute imprécision dans le calcul correct des délais.

TITEL 5

Internationale misdrijven

HOOFDSTUK 1

Criminaliteit op zee in het buitenland

De samenwerking inzake handel in verdovende middelen en psychotrope stoffen wordt specifiek bedoeld in artikel 108 van het Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 op het zeerecht waarin opgelegd wordt aan de Staten om samen te werken ter verdringing hiervan. De Veiligheidsraad van de Verenigde Naties heeft hiertoe verschillende resoluties goedgekeurd waarin de ongerustheid geuit wordt rond de verwoestende gevolgen van die handel op de samenleving en meer bepaald op de kinderen die uitgebuit worden voor de consumptie, productie en distributie van die stoffen. Die resoluties gaven aanleiding tot het Verdrag van de Verenigde Naties tegen de sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen, opgemaakt te Wenen op 20 december 1988 (BE instemmingswet van 6 augustus 1993).

De tekst verwijst naar de illegale handelingen bedoeld in dat Verdrag van de Verenigde Naties voor wat betreft de definitie van “inbreuk van sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen”. Dit Verdrag zet aan tot samenwerking van de verdragsluitende Staten met inachtneming van hun respectieve soevereiniteit. De sluikhandel wordt er gedefinieerd als de produktie, vervaardiging, extractie, bereiding, aanbod, aanbod ten verkoop, distributie, verkoop, levering, bemiddeling, verzending, verzending in doorvoer, vervoer of in- of uitvoer van verdovende middelen of elke stof van natuurlijke oorsprong of synthetische stof, die opgelijst is in bijlage van dit Verdrag.

De organisatie van, het leiding geven aan, of de financiering van één of meer van die inbreuken en de vervaardiging, het vervoer of de distributie van materiaaluitrusting of van de beschreven stoffen, wetende dat het gebruik ervan tot doeleinden van illegale teelt, productie of vervaardiging van verdovende middelen of psychotrope stoffen eveneens sluikhandel is. De omzetting of de overdracht van goederen komende van voornoemde inbreuken of de deelname aan het stellen van die inbreuken, met de bedoeling om de illegale oorsprong van die goederen te verhelen of te verhullen of om een betrokken persoon te helpen bij het stellen van die inbreuk in het ontsnappen aan de juridische gevolgen van die handelingen wordt eveneens bedoeld in de term “sluikhandel”. Het verhullen of verhelen van de werkelijke aard, de oorsprong, de ligging, de beschikking, de verplaatsing of het eigendom van de goederen

TITRE 5

Délits internationaux

CHAPITRE 1ER

La criminalité maritime à l’étranger

La coopération en matière de trafic de stupéfiants et de substances psychotropes est spécifiquement visée à l’article 108 de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer qui impose aux États de coopérer à sa répression. Le Conseil de Sécurité des Nations Unies a, à cet égard, adopté plusieurs résolutions dans lesquelles il s’est déclaré préoccupé par les effets dévastateurs de ce trafic sur la société et plus particulièrement, sur les enfants exploités pour la consommation, la production et la distribution de ces substances. Ces résolutions ont donné lieu à la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, faite à Vienne le 20 décembre 1988 (Loi BE d’assentiment du 6 août 1993).

Le texte renvoie aux actes illicites visés par cette Convention des Nations Unies, pour ce qui concerne la définition de l’”infraction de trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes”. Cette Convention y promeut la coopération des États Parties dans le respect de leur souveraineté respective. Le trafic illicite y est défini comme la production, fabrication, extraction, préparation, offre, mise en vente, distribution, vente, livraison, expédition en transit, transport, importation, exportation de stupéfiants, soit toute substance, d’origine naturelle ou de synthèse, figurant en annexe du traité.

L’organisation, la direction, le financement d’une de ces infractions et la fabrication, le transport ou la distribution d’équipements de matériels ou des substances décrites, tout en ayant conscience de leur utilisation à des fins de culture, production ou fabrication illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes constituent également du trafic illicite. La conversion ou le transfert de biens issus des infractions précitées ou de la participation à la commission de ces infractions, dans le but de déguiser ou de dissimuler l’origine illicite desdits biens ou d’aider une personne impliquée dans la commission de cette infraction à échapper aux conséquences juridiques de ces actes sont également visée par l’expression “trafic illicite”. Est enfin comprise la dissimulation ou le déguisement de la nature, de l’origine, de l’emplacement, de la disposition, du mouvement, ou de la propriété réels de biens ou de

of de rechten die eraan verbonden zijn, waarvan de auteur weet dat ze voortkomen uit de voornoemde inbreuken, is tenslotte inbegrepen.

De samenwerking inzake smokkel van migranten wordt geregeld in het het Aanvullend Protocol tegen de smokkel van migranten over land, over de zee en in de lucht bij het Verdrag van de Verenigde Naties tegen transnationale georganiseerde misdaad, gedaan te New York op 15 november 2000 (BE instemmingswet van 24 juni 2004). Deze thematiek werd eveneens besproken in de resoluties van de Veiligheidsraad, waarin staat dat een doeltreffende handeling met het oog op de voorkoming, verhindering en bestraffing van mensenhandel aangepaste reglementaire maatregelen behoeft vanwege de Staten.

De tekst verwijst naar de illegale handelingen bedoeld in dit Protocol voor de definitie van "inbreuk van smokkel van migranten". Dit protocol heeft als doel om dit te voorkomen, te verhinderen en de samenwerking tussen de Staten hierrond te bevorderen met inachtneming van de rechten van de migranten. De definitie "smokkel van migranten" duidt op het feit om in een verdragsluitende Staat een persoon illegaal binnen te smokkelen, die geen onderdaan, noch permanente resident is in die Staat, om er rechtstreeks of onrechtstreeks een financieel of ander materieel voordeel uit te halen, of het oversteken van grenzen van die Staat terwijl er niet voldaan is aan de vereiste voorwaarden voor een legale intreding.

Volgens de opinie van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties en de Internationale Maritieme Organisatie werden het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 10 maart 1988 en in het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platforms op het continentale plat, gedaan te Rome op 10 maart 1988 opgemaakt (BE instemmingswet van 14 maart 2005). De verdragsluitende Staten, waaronder België, wensen samen te werken om te strijden tegen de stijging van daden van terrorisme, onder al zijn vormen, die onschuldige mensenlevens, de waardigheid van personen en de fundamentele vrijheden schenden. Artikel 6.1 van dit verdrag legt aan de verdragsluitende Staten op om de nodige maatregelen te nemen om een nationale bevoegdheid op te bouwen inzake bepaalde gedragingen bedoeld in dit instrument.

Voor de procedure en vrijheidsberoving, zie de commentaar bij de artikelen 4.5.2.7 en 4.5.2.8.

droits y relatifs, dont l'auteur sait qu'ils proviennent des infractions susmentionnées.

La coopération concernant le trafic illicite de migrants fait l'objet du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale, fait à New York le 15 novembre 2000 (Loi BE d'assentiment du 24 juin 2004). Cette thématique a également été abordée par des résolutions du Conseil de Sécurité qui indiquent qu'une action efficace visant à prévenir, réprimer et punir la traite des êtres humains exige des mesures réglementaires adéquates de la part des États.

Le texte renvoie aux actes illicites visés par ledit Protocole pour la définition de l'"infraction de trafic illicite de migrants". Ce protocole a pour objet la prévention, la répression et la coopération des États en la matière, tout en protégeant les droits des migrants. La définition de "trafic illicite de migrants" désigne le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État, soit le franchissement des frontières de cet État alors que les conditions nécessaires à une entrée légale ne sont pas satisfaites.

Suivant l'opinion du Conseil de Sécurité des Nations Unies et de l'Organisation maritime internationale, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988, ont été établies (Loi BE d'assentiment du 14 mars 2005). Les États Parties, dont la Belgique, souhaitent coopérer pour lutter contre l'augmentation des actes de terrorisme, sous toutes ses formes, qui portent atteinte à des vies humaines innocentes, à la dignité des personnes et à leurs libertés fondamentales. L'article 6.1 de ce traité impose aux États Parties de prendre les mesures nécessaires afin d'établir sa compétence en droit interne, en ce qui concerne certains comportements visés par cet instrument.

Concernant la procédure et la privation de la liberté, voir les commenatire aux articles 4.5.2.7 et 4.5.2.8.

HOOFDSTUK 2

Piraterij

De piraterij op zee belemmert de vrijheid van verbindingen op zee en brengt soms het transport van internationale humanitaire hulp op weg naar mensen in nood ernstig in gevaar. Bovendien vormt ze een reëel gevaar voor het menselijk leven, de veiligheid en het milieu op zee. Ze heeft overigens betrekking op een breed gamma van schepen waarvan de bescherming verzekerd moet worden.

De bijzonderheden van deze criminaliteit in aanmerking genomen, dient de internationale gemeenschap samen te werken, teneinde de piraterij op zee efficiënter te bestrijden. Deze samenwerking wordt specifiek voorzien in artikel 100 van het Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, dat de Staten oplegt samen te werken ter onderdrukking van de piraterij.

Er was nood aan een geschikt wetgevend instrument dat het de Belgische Marine mogelijk maakt de piraterij op zee efficiënt te bestrijden.

De wetten van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee boden een antwoord op deze lacune. ze bevatten definities van schepen en piratengroepen, creëeren een strafbaarstelling van piraterij op zee met aangepaste straffen en geven de oorlogsschepen en de Belgische militaire beschermingsteams aan boord van burgerschepen de bevoegdheid daden van piraterij te voorkomen en te onderdrukken.

Dit ontwerp neemt de bestaande wettelijke bepalingen over dit onderwerp over.

Artikel 4.5.2.1

Begrippen

Dit artikel bevat de definities van de termen “piraterij”, “piratenschip” en “piratengroep”.

Het eerste punt preciseert dat de term “piraterij” enkel duidt op daden van piraterij op zee die één van de in artikel 4.5.2.2 § 1van dit ontwerp omschreven misdrijven vormen.

Het tweede punt definieert het begrip “piratenschip”.

Het derde punt geeft een wettelijke definitie voor de term “piratengroep”. Het feit deel te nemen aan een

CHAPITRE 2

La piraterie

La piraterie maritime entrave la liberté des communications maritimes et compromet parfois gravement l’acheminement de l’aide humanitaire internationale en direction de populations en détresse. Elle constitue en outre un réel danger pour la vie humaine, la sécurité et l’environnement en mer. Elle touche d’ailleurs une large gamme de navires dont il convient d’assurer la protection.

Eu égard aux particularités de cette criminalité, la Communauté internationale se doit de coopérer en vue de lutter plus efficacement contre la piraterie maritime. Cette coopération est spécifiquement visée par l’article 100 de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer qui impose aux États de coopérer à la répression de la piraterie.

On avait besoin d’un instrument législatif adéquat permettant à la Marine belge de lutter efficacement contre la piraterie maritime.

Les lois du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ont répondu à cette lacune. Elles contiennent des définitions de navires et groupes de pirates, créent une incrimination de piraterie maritime assortie de peines appropriées et donnent compétence aux navires de guerre ou aux équipes de protection militaire belges embarquées sur des navires civils de prévenir et réprimer les actes de piraterie.

Le présent projet reprend les dispositions légales existant en la matière.

Article 4.5.2.1

Notions

Cet article contient les définitions des termes “piraterie”, “navire pirate” et “groupe de pirates”.

Le premier point précise que le terme “piraterie” vise uniquement les actes de piraterie maritime constitutifs d’une des infractions défi nies à l’article 4.5.2.2, § 1du présent projet.

Le deuxième point définit la notion de “navire pirate”.

Le troisième point donne une définition légale des termes “groupe de pirates”. Le fait de participer à une

activiteit van een groep of deze te leiden wordt strafbaar gesteld in artikel 4.5.2.3.

De definitie is gebaseerd op die vernoemd in artikel 139 van het Strafwetboek, dat het begrip terroristische groep invoert.

Opdat men kan spreken van een “piratengroep”, voorziet de tekst dat er sprake moet zijn van een vereniging van meer dan twee personen. Deze vereniging moet sinds enige tijd bestaan en in onderling overleg optreden om misdrijven piraterij te plegen. Rekening houdende met de noodzakelijke organisatie die een daad van piraterij impliceert, volstaat een enkele actie om te voldoen aan de criteria.

De kwalificatie van een piratengroep is dus ondergeschikt aan de verzameling van de volgende elementen:

1° een band tussen minstens drie personen die de vorm van een vereniging aanneemt. Deze moet niet absoluut zeer georganiseerd zijn, maar ze mag niet toevallig gevormd zijn;

2° een georganiseerde actie;

3° de intentie een of meerdere daden van piraterij te stellen.

Artikel 4.5.2.2

Toepassingsgebied

Artikel 4.5.2.2 definieert het misdrijf piraterij. Deze definitie gaat uit van de formuleringen van artikel 101 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982, bekrachtigd door België op 13 november 1998. Men kan echter vaststellen dat volgens dit Verdrag enkel feiten die op volle zee en voor persoonlijke doeleinden gebeuren als piraterij worden beschouwd. Aangezien dit kader te beperkend is om het hoofd te bieden aan de moderne vormen van piraterij, biedt de tekst – met naleving van het geldende internationale recht – meer mogelijkheden zowel vanuit de ruimtelijke gezichtshoek als vanuit het standpunt van de kwalificatie die aan de daden gegeven wordt.

De woorden “onwettige daad van geweld, aanhouding of plundering” die in artikel 4.5.2.2, § 1, a), worden gebruikt, zijn overgenomen uit het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee. Dat houdt onder meer slagen en verwondingen of het gijzelen van een bemanning in. Met “plundering” wordt bedoeld: enige materiële schade toegebracht aan het schip waartegen de daden van piraterij worden gepleegd.

activité d’un groupe ou de le diriger est incriminé à l’article 4.5.2.3.

La définition se base sur celle retenue à l’article 139 du Code pénal, qui instaure la notion de groupe terroriste.

Pour que l’on puisse qualifier un groupe de “pirates”, le texte prévoit que l’on doit se trouver face à une association de plus de deux personnes. Cette association doit être établie dans le temps et agir de façon concertée en vue de commettre des infractions de piraterie. Compte tenu de la nécessaire organisation qu’un acte de piraterie implique, une seule action suffit pour remplir ces critères.

La qualification d’un groupe de pirates est donc subordonnée à la réunion des éléments suivants:

1° un lien entre trois personnes minimum prenant la forme d’une association. Celle-ci ne doit pas absolument être très organisée, mais elle ne doit pas avoir été constituée fortuitement;

2° une action concertée;

3° l’intention de commettre un ou plusieurs actes de piraterie.

Article 4.5.2.2

Champ d’application

L’article 4.5.2.2 définit l’infraction de piraterie. Cette définition est inspirée des termes de l’article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, ratifiée par la Belgique le 13 novembre 1998. Toutefois, on observera qu’aux termes de celle-ci sont seuls considérés comme relevant de la piraterie les faits commis en haute mer et à des fi ns privées. Ce cadre étant trop restrictif pour faire face aux formes modernes de piraterie, le texte offre – dans le respect du droit international en vigueur – plus de possibilités tant sous l’angle spatial que du point de vue de la qualification donnée aux actes.

Les termes “acte illicite de violence, de détention ou de déprédation” utilisés à l’article 4.5.2.2, § 1er, a), sont repris de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cela comprend, par exemple, les coups et blessures ou la prise en otage d’un équipage. Par “déprédation”, l’on vise tout dommage matériel causé au navire faisant l’objet des actes de piraterie.

In vergelijking met de definitie van het Verdrag over het recht van de zee, leek het gepast aan artikel 4.5.2.2, § 1, a), een verwijzing naar de “bedreiging” toe te voegen, om zowel de daden van geweld als de bedreigingen, zoals bepaald in artikel 483 van het Strafwetboek, te dekken.

De formuleringen van artikel 4.5.2.2, § 1, a), verwijzen naar “een particulier schip dat voor persoonlijke doeleinden handelt”, d.w.z. dat de oorlogsschepen of staatsschepen, of nog particuliere schepen die voor een Staat opereren, niet bedoeld worden. Deze situaties worden geregeld door de regels van het recht der gewapende conflicten en behoren niet tot het toepassingsdomein van onderhavige wet, behalve in de gevallen zoals bedoeld in paragraaf 2 van artikel 4.5.2.2, wanneer het oorlogsschip of staatsschip gebruikt wordt door de bemanning die gemuit heeft voor persoonlijke doeleinden, buiten elke actie van een Staat.

Artikel 4.5.2.2, § 1, b) en c) stelt tevens de deelname, de poging en de voorbereiding van daden van piraterij strafbaar, teneinde de misdrijven gepleegd voorafgaand aan of bijkomstig bij een daad van piraterij te kunnen dekken. Het is belangrijk te onderstrepen dat de woorden “vrijwillige deelneming aan de exploitatie van een schip” zijn overgenomen uit de definitie van piraterij vervat in artikel 101 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee en dat het woord “deelneming” niet moet worden verstaan als deelneming in de klassieke zin van het Belgische strafrecht. De rechter zal, wanneer hij zich uitspreekt over de straf, een onderscheid maken tussen elk individueel gedrag en hij zal daarbij rekening houden met de ernst van de begane daden.

Op grond van paragraaf 1, punt c), wordt iedere poging, iedere voorbereidende handeling of iedere opruiing tot het plegen van daden van piraterij, strafbaar gesteld. Deze opsomming heeft betrekking op drie verschillende situaties. De poging veronderstelt een begin van uitvoering van het misdrijf van piraterij. De voorbereidende handeling is enkel bedoeld om het misdrijf teweeg te brengen en veronderstelt geen dergelijk begin van uitvoering. Tijdens de voorbereidende handeling schaft de dader zich de middelen voor het misdrijf aan. De opruiing tot het plegen van het misdrijf bestaat uit een oproep tot het plegen van een daad van piraterij.

De tweede paragraaf is rechtstreeks gebaseerd op artikel 102 van het Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee.

De derde paragraaf van artikel 1 beoogt de gevallen waarin het internationale recht feiten die in een zeegebied behalve op volle zee gepleegd worden en

Par rapport à la définition de la Convention sur le droit de la mer, il a semblé opportun d’ajouter à l’article 4.5.2.2, § 1er, a), une référence à la “menace”, pour couvrir tant les actes de violence que les actes de menace, tels que définis à l’article 483 du Code pénal.

Les termes de l’article 4.5.2.2, § 1er, a), se réfèrent à “un navire privé agissant à des fi ns privées”, c’est-à-dire que ne sont pas visés les navires de guerre ou d’État ou encore les navires privés agissant pour le compte d’un État. Ces situations sont régies par les règles relatives au droit des conflits armés et ne relèvent pas du champ d’application de la présente loi, sauf dans les cas visés au paragraphe 2 de l’article 4.5.2.2, lorsque le navire de guerre ou d’État est utilisé par l’équipage mutiné à des fins privées, en dehors de toute action d’un État.

L’article 4.5.2.2, § 1er, b) et c) incrimine également la participation, la tentative et la préparation d’actes de piraterie, de manière à pouvoir couvrir les infractions commises en amont ou accessoires à un acte de piraterie. Il est important de souligner que les termes “acte de participation volontaire à l’utilisation d’un navire” sont repris de définition de la piraterie contenue à l’article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et que le mot “participation” ne doit pas être entendu comme visant la participation au sens classique du droit pénal belge. Le juge, lorsqu’il se prononcera sur la peine, distinguera chaque comportement individuel en tenant compte de la gravité des actes commis.

Le paragraphe 1er, point c) incrimine la tentative, tout acte préparatoire, ou tout acte ayant pour but d’inciter à commettre des actes de piraterie. Cette énumération vise trois situations différentes. La tentative suppose un commencement d’exécution de l’infraction de piraterie. L’acte préparatoire est uniquement destiné à produire l’infraction et ne suppose pas un tel commencement d’exécution. Dans l’acte préparatoire, l’auteur se procure les moyens de l’infraction. L’incitation à commettre l’infraction consiste en un appel à commettre un acte de piraterie.

Le deuxième paragraphe est directement inspiré de l’article 102 de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer.

Le troisième paragraphe de l’article 1er vise à couvrir les cas dans lesquels le droit international qualifie par un vocable différent des faits commis dans un espace

die vergelijkbaar zijn met daden van piraterij, zoals bijvoorbeeld gewapende overvallen, door een ander woord betitelt, te dekken. Dit is met name het geval bij de resoluties 1816, 1838, 1846 en 1851 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties die respectievelijk op 2 juni, 7 oktober, 2 en 16 december 2008 aangenomen werden en die zowel "daden van piraterij" als "gewapende overvallen" gepleegd op volle zee en in de Somalische territoriale wateren veroordelen. De woorden "in de mate voorzien door het internationale recht" dekken de hypothese van een beslissing van de Veiligheidsraad of van het akkoord van de kuststaat om een dwingende actie anders dan op volle zee te rechtvaardigen.

Artikel 4.5.2.3

Sancties

Dit artikel voert straffen in, die van toepassing zijn in geval van misdrijven piraterij.

De in artikel 4.5.2.2, § 1, a) en b), bedoelde basisstraf vastgesteld voor het misdrijf piraterij is tien tot vijftien jaar opsluiting, hetzij de straf die wordt voorzien door artikel 68 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij dat de daden van piraterij gepleegd door personen die aan boord zijn gegaan van koopvaardijschepen of vissersvaartuigen die de Belgische vlag voeren, strafbaar stelt. Artikel 33 van dezelfde wet voorziet identieke straffen voor wie "door fraude, geweld of bedreigingen aan het adres van de kapitein zich meester maakt van een Belgisch koopvaardijschip of vissersvaartuig".

In artikel 4.5.2.3, § 1, tweede lid, is voorzien in een straf van vijf tot tien jaar voor de in artikel 3, § 1, c), bedoelde feiten, die van minder ernstige aard zijn. De strafmaat van vijf tot tien jaar is afgestemd op die van artikel 80 van het Strafwetboek, waarin is bepaald dat de straf van tien tot vijftien jaar opsluiting in geval van verzachtende omstandigheden wordt vervangen door vijf tot tien jaar opsluiting.

Het misdrijf bedoeld in artikel 4.5.2.3, § 2, betreft de deelname aan de activiteiten van een piratengroep. Opdat het gedrag strafbaar zou zijn, is het noodzakelijk dat de persoon weet dat zijn deelname bijdraagt aan het plegen van een misdaad piraterij gepleegd door de groep. Het kan bijvoorbeeld gaan over het leveren van logistieke middelen (snelle boot, telecommunicatiemiddelen…). De vorm die deze bijdragen aannemen of hun occasioneel of systematisch karakter tellen niet mee. De bijdrage aan de activiteiten van een piratengroep

maritime autre que la haute mer et qui sont assimilables à des actes de piraterie, tels que, par exemple, des vols à main armée. C'est notamment le cas des résolutions 1816, 1838, 1846 et 1851 du Conseil de Sécurité des Nations Unies adoptées respectivement les 2 juin, 7 octobre, 2 et 16 décembre 2008 qui condamnent tant les "actes de piraterie" que les "vols à main armée" commis en haute mer et dans les eaux territoriales somaliennes. Les mots "dans la mesure prévue par le droit international" couvrent l'hypothèse d'une décision du Conseil de Sécurité ou de l'accord de l'État côtier pour fonder une action coercitive ailleurs qu'en haute mer.

Article 4.5.2.3

Sanctions

Cet article instaure des peines applicables en cas d'infraction de piraterie.

La peine de base établie pour l'infraction de piraterie visée à l'article 4.5.2.2 § 1er a) et b), est de dix à quinze ans de réclusion, soit la peine qui est prévue par l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime qui incrimine les actes de piraterie commis par des personnes embarquées sur des navires marchands et de pêche battant pavillon belge. L'article 33 de cette même loi prévoit des peines identiques pour ceux "qui par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'empareront du navire" marchand ou de pêche belge.

L'article 4.5.2.3, § 1er, alinéa 2, prévoit une peine de cinq à dix ans pour les faits visés à l'article 3, § 1er, c), qui sont de nature moins grave. L'échelle des peines de cinq à dix ans est calquée sur celle de l'article 80 du Code pénal qui prévoit qu'en cas de circonstances atténuantes, la peine de réclusion de dix à quinze ans est remplacée par la réclusion de cinq à dix ans.

L'infraction visée par l'article 4.5.2.3, § 2, concerne la participation aux activités d'un groupe de pirates. Pour que le comportement soit punissable, il est nécessaire que la personne sache que sa participation contribue à la perpétration d'un crime de piraterie commis par le groupe. Il peut s'agir, par exemple, de la fourniture de moyens logistiques (bateau rapide, moyens de télécommunications…). La forme que prennent ces contributions ou leur caractère occasionnel ou systématique n'entrent pas en ligne de compte. La contribution aux activités

wordt als een zeer ernstig feit beschouwd, zelfs indien de auteur niet rechtstreeks aan het plegen van de daad van piraterij verbonden is.

De straf van vijf tot tien jaar opsluiting is gelijkaardig aan die ingevoerd door artikel 140, § 1, van het Strafwetboek, dat een gelijkaardig misdrijf voor de deelname aan de activiteiten van een groep terroristen voorziet.

De in artikel 4.5.2.3, § 2, bedoelde feiten van "deelneming aan een piratengroep" onderscheiden zich van die opgesomd in artikel 3, § 1, b), waarin de vrijwillige deelneming aan de exploitatie van een piratenschip, een veel ernstigere daad die rechtstreeks samenhangt met het plegen van de daad van piraterij, wordt bestraft.

Artikel 4.5.2.3, § 2, lid 2 beoogt de leiders van een piratengroep strafbaar te stellen, in navolging van artikel 140, § 2, van het Strafwetboek dat een gelijkaardig misdrijf voor de leiders van terroristische groeperingen bevat. Het zal meer algemeen de personen betreffen, die de hoofdverantwoordelijkheden binnen de groep dragen. Voor deze categorie van personen is een zwaardere straf gerechtvaardigd, door het feit dat ze door hun centrale rol in de piratengroep beter dan wie ook op de hoogte zijn van de misdrijven en omdat zij de eindbeslissingen nemen.

De straf van vijftien tot twintig jaar opsluiting is identiek, enerzijds aan die voorzien door artikel 140, § 2, van het Strafwetboek voor de leiders van terroristische groeperingen, en anderzijds, aan die vastgesteld door artikel 68 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij voor de daden van piraterij gepleegd door de kapitein van het schip.

Artikel 4.5.2.3, § 3, stelt een systeem van strafverzwaring op in functie van de gevolgen van de daad van piraterij op de persoon.

Hoewel het minder uitgewerkt is, wordt dit systeem van de strafverzwaring in functie van de gevolgen voor het slachtoffer vermeld in artikel 68 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.

Dit mechanisme dat ingevoerd werd door paragraaf 3, lid 1 van artikel 4.5.2.3 baseert zich meer bepaald op artikel 473 van het Strafwetboek dat de basisstraf voorzien voor het misdrijf diefstal met geweld of bedreigingen verzwaart, wanneer deze een ongeneeslijk lijkende ziekte, of een blijvende fysieke of psychische ongeschiktheid of nog het volledige verlies van het gebruik van een orgaan, of een zware verminking tot gevolg hebben.

d'un groupe de pirates est considérée comme un fait grave, même si l'auteur n'est pas directement lié à la perpétration de l'acte de piraterie lui-même.

La peine de réclusion de cinq à dix ans est similaire à celle instaurée par l'article 140, § 1er, du Code pénal, qui prévoit une infraction semblable pour la participation aux activités d'un groupe terroriste.

Les faits de "participation à un groupe de pirates" visés par cet article 4.5.2.3, § 2, se distinguent de ceux énoncés par l'article 3, § 1er, b), qui incrimine la participation volontaire à l'utilisation d'un navire pirate, acte de gravité supérieure et directement lié à la perpétration de l'acte de piraterie.

L'article 4.5.2.3, § 2, alinéa 2 vise à incriminer les dirigeants du groupe de pirates, à l'instar de l'article 140, § 2, du Code pénal qui contient une infraction similaire pour les dirigeants de groupes terroristes. Il s'agira plus généralement des personnes qui assument les principales responsabilités au sein du groupe. Pour cette catégorie de personnes, une peine plus lourde est justifiée parce que, du fait de leur rôle central dans le groupe de pirates, ils sont plus que quiconque au courant des infractions et parce qu'ils prennent les décisions finales.

La peine de réclusion de quinze à vingt ans est identique, d'une part, à celle prévue par l'article 140, § 2, du Code pénal pour les dirigeants de groupes terroristes et, d'autre part, à celle instaurée par l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et la pêche maritime pour les actes de piraterie commis par le capitaine du navire.

L'article 4.5.2.3, § 3, met en place un système d'aggravation de la peine en fonction des conséquences de l'acte de piraterie sur la personne.

Bien que moins élaboré, ce système d'aggravation de la peine en fonction des conséquences sur la victime est présent dans l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et la pêche maritime.

Ce mécanisme institué par le paragraphe 3, alinéa 1er de l'article 4.5.2.3. s'inspire, notamment, de l'article 473 du Code pénal qui aggrave la peine de base prévue pour l'infraction de vols commis à l'aide de violence ou menaces lorsqu'il en est résulté une maladie paraissant incurable, ou une incapacité permanente physique ou psychique ou encore la perte complète de l'usage d'un organe, ou une mutilation grave.

In artikel 4.5.2.3 wordt ongeneeslijk lijkende ziekte opgevat zoals in artikel 136*quinquies* van het Strafwetboek.

Paragraaf 3, lid 2 van dit artikel, afgestemd op artikel 473, lid 2 van het Strafwetboek, voorziet dezelfde straffen, wanneer de piraten hun slachtoffers hebben onderworpen aan foltering, zoals gedefinieerd in artikel 417*bis*, 1°, van het Strafwetboek.

Lid 3 van paragraaf 3 van artikel 4.5.2.3 voorziet een misdrijf met identieke straffen aan artikel 68 alinea 3 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij. De opstelling van deze alinea is gebaseerd op artikel 477*sexies*, § 2, 3°, van het Strafwetboek.

Deze alinea 4 beoogt de daad van piraterij tijdens dewelke een moord of een doodslag gepleegd werd te straffen met levenslange opsluiting. De straf is identiek aan die voorzien door artikel 68 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij. De misdrijven van het gemeen recht die met dit verzwarend misdrijf van piraterij overeenkomen zijn die voorzien in de artikelen 393 en 394 van het Strafwetboek dat respectievelijk doodslag kwalificeert als doden met de intentie te doden en de dader straft met een opsluiting van twintig tot dertig jaar en, moord als doodslag met voorbedachten rade en de dader straft met levenslange opsluiting.

Paragraaf 3, lid 5 van artikel 4.5.2.3 betreft de hypothese van een ernstige aanslag veroorzaakt door piraten op de navigatieveiligheid, bijvoorbeeld door 's nachts te varen met alle lichten gedoofd of door een schip aan te varen tijdens een achtervolging. Een gelijkaardige bepaling is tevens terug te vinden in de Britse (Aviation & Maritime Security Act 1990, par.11 (1) c) en Nederlandse wetgeving (385b van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht). De bedreiging van het milieu werd eraan toegevoegd. Deze aanslag op het milieu moet een zekere ernst vertonen en kan bijvoorbeeld bestaan uit het feit het schip lichter te maken door het ledigen van de brandstoftanks of het zich ontdoen van andere giftige ladingen op zee tijdens een achtervolging.

Paragraaf 4 van dit artikel komt overeen met de artikelen 476 en 477*sexies*, § 3, van het Strafwetboek. Het preciseert dat de straffen, met uitzondering van die bedoeld in artikel 4.5.2.3, § 1, tweede lid, en § 2, zelfs dan worden toegepast, wanneer de voltooiing van het misdrijf werd verhinderd door omstandigheden, onafhankelijk van de wil van de schuldigen.

Dans l'article 4.5.2.3 maladie paraissant incurable est compris comme dans l'article 136*quinquies* du Code pénal.

Le paragraphe 3, alinéa 2 de cet article, calqué sur l'article 473, alinéa 2 du Code pénal, prévoit les mêmes peines lorsque les pirates ont soumis leurs victimes à des actes de torture, tels que définis à l'article 417*bis*, 1°, du Code pénal.

L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 4.5.2.3 prévoit une infraction assortie de peines identiques à celle instaurée par l'article 68, alinéa 3 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et la pêche maritime. La rédaction de cet alinéa est inspirée de l'article 477*sexies*, § 2, 3°, du Code pénal.

Cet alinéa 4 vise à punir de la réclusion à perpétuité l'acte de piraterie au cours duquel un meurtre ou un assassinat a été commis. La peine est identique à celle prévue par l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et la pêche maritime. Les infractions de droit commun correspondant à cette infraction de piraterie aggravée sont celles prévues aux articles 393 et 394 du Code pénal qui qualifie, respectivement, de meurtre l'homicide commis avec l'intention de donner la mort et en punit l'auteur de la réclusion de vingt à trente ans et, d'assassinat le meurtre commis avec préméditation et en punit l'auteur de la réclusion à perpétuité.

Le paragraphe 3, alinéa 5 de l'article 4.5.2.3 concerne l'hypothèse d'une atteinte grave causée par des pirates à la sécurité de la navigation, par exemple en naviguant de nuit tous feux éteints ou en heurtant un navire lors d'une course poursuite. Pareille disposition fi gure également dans les législations britannique (Aviation & Maritime Security Act 1990, par.11 (1) c) et néerlandaise (385b du Nederlandse Wetboek van Strafrecht). Il y a été ajouté la mise en péril de l'environnement. Cette atteinte à l'environnement doit revêtir une certaine gravité et peut, par exemple, consister dans le fait d'alléger le navire en vidant ses réservoirs de combustible ou autre cargaison toxique dans la mer lors d'une course poursuite.

Le paragraphe 4 de cet article est similaire aux articles 476 et 477*sexies*, § 3, du Code pénal. Il précise que, à l'exception de celles prévues par l'article 4.5.2.3, § 1er, alinéa 2) et § 2, les peines seront appliquées, alors même quela consommation du crime aura été empêchée par des circonstances étrangères à la volonté des auteurs.

Artikel 4.5.2.4

Bevoegdheden Defensie

De eerste paragraaf van dit artikel preciseert het actiekader van het Belgische leger. Het is bevoegd preventieve en repressieve acties te ondernemen tegen daden van piraterij. Deze paragraaf is hoofdzakelijk gebaseerd op artikel 7 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee. De verwijzing naar de term "commandanten" doet geen afbreuk aan de mogelijkheid voor een commandant een beroep te doen op zijn bemanning voor het uitvoeren van maatregelen die de piraterij bestrijden. De uitdrukking beoogt dus zowel de commandant als de personen die onder zijn gezag staan.

De tweede paragraaf formuleert op exhaustieve wijze welke de acties zijn die gesteld kunnen worden in het kader van de preventie en de repressie van piraterij op zee. Er wordt meer bepaald de mogelijkheid voorzien gewapende beschermingsteams aan boord van burgerschepen te plaatsen. Gezien de snelheid waarmee sommige daden van piraterij plaatsvinden, is dit een van de meest efficiënte manieren om schepen te beschermen. Inzake de mogelijkheid om een piratenschip of een schip dat door piraten is overmeesterd en zich in hun macht bevindt, evenals de goederen aan boord, in beslag te nemen, moet worden opgemerkt dat die inbeslagnemingen een bewarend karakter hebben en worden uitgevoerd in afwachting dat de bevoegde rechtbanken uitspraak doen over de bestemming van die schepen en goederen.

De derde paragraaf van dit artikel voert de mogelijkheid van het aandoen van een plaats of haven van een schip met het oog op een controle in. Gezien de kosten die het aandoen van een plaats of haven met zich meebrengt, werd voorzien dat deze maatregel enkel genomen zou worden wanneer het praktisch onmogelijk is ter plaatse te gaan of bij gebrek aan medewerking van de kant van de personen die het commando over het schip voeren. In dit geval dragen deze personen de kosten en de eventuele risico's.

In extreme gevallen voorziet paragraaf 4 van het artikel dat er teruggegrepen kan worden naar gewapend geweld. De inspiratie voor deze maatregel is terug te vinden in het Franse Code de la Défense en in het bijzonder in haar artikelen L1521-5 en L1521-7. Het gebruik van geweld is toegestaan in bepaalde omstandigheden, overeenkomstig het Belgische nationale recht inzake het gebruik van geweld in geval van wettige zelfverdediging en de relevante bepalingen van de regels inzake de inzet die ter zake van toepassing zijn. De regels inzake de inzet zijn opgesteld op

Article 4.5.2.4

Compétences de la Défence

Le premier paragraphe de cet article précise le cadre d'action de l'armée belge. Celle-ci est habilitée à mener des actions de prévention et de répression des actes de piraterie. Ce paragraphe est inspiré de l'article 7 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord. La référence au terme "commandants" est sans préjudice de la possibilité pour un commandant de faire appel à son équipage pour l'exécution de mesures visant à lutter contre la piraterie. L'expression vise donc le commandant ainsi que les personnes qui sont sous son autorité.

Le deuxième paragraphe énonce, de façon exhaustive, quels sont les actes qui peuvent être posés dans le cadre de la prévention et de la répression de la piraterie. Il est notamment prévu la possibilité de placer des équipes de protection armées à bord de navires civils. Au regard de la vitesse à laquelle se déroulent certains actes de piraterie, il s'agit là de l'une des manières les plus efficaces de protéger des navires tiers. En ce qui concerne la possibilité de saisir un navire pirate ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains des pirates ainsi que les biens se trouvant à bord, il est à observer que ces saisies ont un caractère conservatoire et sont effectuées en attendant que les tribunaux compétents statuent quant au sort à réserver à ces navires et biens.

Le troisième paragraphe de cet article instaure une faculté de déroutement d'un navire en vue d'un contrôle. Étant donné les coûts inhérents à pareil déroutement, il a été prévu que cette mesure ne serait prise qu'en cas d'impossibilité pratique de visite sur place ou qu'à défaut de coopération de la part des personnes qui sont au commandes du navire. Dans ce cas, ces personnes en supportent les frais et risques éventuels.

Dans des cas extrêmes, le paragraphe 4 de l'article prévoit que le recours à la contrainte armée est possible. L'inspiration de cette mesure est à rechercher dans le Code de la défense français et singulièrement dans ses articles L1521-5 et L1521-7. L'emploi de la force est autorisé dans certaines circonstances, en conformité avec le droit national belge sur l'usage de la force en cas de légitime défense et avec les dispositions pertinentes des règles d'engagement applicables en l'espèce. Les règles d'engagement sont rédigées sur base des réglementations prévues dans le cadre du droit

basis van de adequate regelgeving vastgesteld in het kader van het internationaal recht en van de adequate resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties. Voorbehoud tegen deze regels inzake de inzet blijft mogelijk in geval van niet-overeenstemming met het nationale Belgische recht. In elk geval zal geweld enkel worden gebruikt in volledige overeenstemming met de regels inzake de inzet, op onderscheiden en evenredige wijze en met gradaties, overeenkomstig de beginselen van het internationaal recht en in volledige overeenstemming met het Belgische nationale recht.

Artikel 4.5.2.5

Bevoegdheden van de kapitein

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 4.5.2.6

Strafwetboek

Dit artikel preciseert dat alle bepalingen van het Strafwetboek van toepassing zijn op de misdrijven bedoeld in deze wet. Dit is een standaardbepaling in de bijzondere wetten.

Artikel 4.5.2.7

Vrijheidsberoving

De eerste paragraaf van dit artikel preciseert wat aanleiding kan geven tot de vrijheidsbeneming van de piraat.

De tweede paragraaf van dit artikel 4.5.2.7 voorziet dat de persoon die een dergelijk initiatief genomen heeft, onmiddellijk de federale procureur hierover dient in te lichten. In navolging van wat voorzien is in artikel 1, 4°, van de betreffende wet van 20 juli 1990, geeft de federale procureur instructie aan de commandant over wat er moet gebeuren met betrekking tot de vrijheidsbeneming, alsook over de te vervullen taken (bijvoorbeeld maatregelen voor het verzamelen en bewaren van bewijzen van het misdrijf).

Op gelijke wijze als wat gedicteerd wordt in artikel 1, 1°, van de wet van 20 juli 1990, vermeldt paragraaf 3 van artikel 4.5.2.7 dat de vrijheidsbeneming in geen geval langer dan achtenveertig uur mag duren. Deze vrijheidsbeneming moet bevestigd worden door de federale procureur, wiens beslissing onmiddellijk door de commandant of de kapitein aan de betrokkene

international et des Résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies appropriées. Des réserves quant à ces règles d'engagement seront prévues en cas de non-conformité avec le droit national belge. Dans tous les cas, la force ne sera utilisée qu'en stricte conformité avec les règles d'engagement, de manière discriminée, proportionnée et avec gradation, conformément aux principes du droit international et en stricte conformité avec le droit national belge.

Article. 4.5.2.5

Compétences du capitaine

Cette disposition n'exige aucun commentaire.

Article 4.5.2.6

Code pénal

Cet article précise que toutes les dispositions du Code pénal sont applicables aux infractions prévues par la loi. Il s'agit-là d'une disposition standard dans les lois particulières.

Article 4.5.2.7

Privation de la liberté

Le paragraphe premier de cet article précise qui peut être à l'initiative de la privation de liberté du pirate.

Le deuxième paragraphe de cet article 4.5.2.7 prévoit que la personne ayant une telle initiative doit en informer immédiatement le procureur fédéral. À l'instar de ce qui est prévu par l'article 1er, 4°, de ladite loi du 20 juillet 1990, le procureur fédéral indique au commandant ce qu'il convient de faire tant en ce qui concerne la privation de liberté que les devoirs à exécuter (par exemple, des mesures visant à la récolte et à la conservation de preuves de l'infraction).

Identiquement à ce qui est édicté à l'article 1er, 1°, de la loi du 20 juillet 1990, le paragraphe 3 de l'article 4.5.2.7 énonce que la privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser quarante-huit heures. Cette privation de liberté doit être confi rmée par le procureur fédéral dont la décision sera communiquée sur le champ par le commandant ou le capitaine à l'intéressé.

wordt meegedeeld. Wanneer de de vrijheidsbeneming niet binnen achtenveertig uur wordt bevestigd, wordt de betrokkene vrijgelaten.

Paragraaf 4 van artikel 4.5.2.7 preciseert dat de commandant of de kapitein een proces-verbaal dient op te stellen van de vrijheidsbeneming en de informatie die het moet bevatten.

Paragraaf 5 van artikel 4.5.2.7 beoogt de hypothese volgens dewelke de federale procureur beslist in België tot vervolging over te gaan en hij van oordeel is dat de vastgenomen piraat onder aanhoudingsbevel gesteld moet worden. Nadat de gevorderde onderzoeksrechter de vastgenomen persoon heeft gehoord, kan hij binnen achtenveertig uur na de initiële vrijheidsbeneming een voorlopig aanhoudingsbevel uitvaardigen.

Deze aanhangigmaking van de onderzoeksrechter is conform de interpretatie die het Europese Hof van de Rechten van de Mens geeft aan artikel 5 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens, dat stelt dat "elke gearresteerde of aangehouden persoon onmiddellijk voor een rechter of een andere magistraat die door de wet bevoegd is rechterlijke functies uit te voeren gedaagd moet worden". Ze heeft zich inderdaad over de interpretatie die aan deze bepaling gegeven moet worden uitgedrukt, in haar arrest Medvedyev tegen Frankrijk (EHRM, 10 juli 2008, punten 64 tot 69) over de strijd tegen de drugshandel. Dit arrest preciseert dat de betrokkenen onder de controle van een onafhankelijke gerechtelijke autoriteit geplaatst moeten worden. In het onderhavige geval werd Frankrijk veroordeeld voor het niet naleven van artikel 5, § 1, van het Europese Verdrag van de Rechten van de Mens wegens het feit dat personen die verdacht werden van drugshandel gearresteerd werden door Franse oorlogsschepen en zonder gerechtelijke controle vastgehouden werden gedurende de duur (13 dagen) van hun vervoer naar het Franse grondgebied. In een andere zaak van drugshandel (Rigopoulos-arrest tegen Spanje, EHRM, 12 januari 1999), werd Spanje niet veroordeeld door het Hof, terwijl een drugshandelaar gedurende 16 dagen op een schip van de douane werd vastgehouden, alvorens op het Spaanse grondgebied aan te komen, door het feit dat een onderzoeksrechter werd aangesteld vanaf het begin van deze vrijheidsberoving.

Het stelsel van het voorlopig aanhoudingsbevel is afgestemd op wat er bestaat op het gebied van het uitleveringsrecht. In dringende gevallen worden specifieke regels (in het onderhavige geval, artikel 5 van de wet van 15 maart 1874 over de uitleveringen), die zich buiten het toepassingsgebied van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis situeren, toegepast. Het voorlopig aanhoudingsbevel is op het vlak

À défaut de confi rmation de la privation de liberté dans les quarante-huit heures, l'intéressé est remis en liberté.

Le paragraphe 4 de l'article 4.5.2.7 précise que le commandant ou le capitaine doit dresser procès-verbal de la privation de liberté et précise les informations que celui-ci doit contenir.

Le paragraphe 5 de l'article 4.5.2.7 vise l'hypothèse dans laquelle le procureur fédéral décide d'exercer les poursuites en Belgique et estime que le pirate privé de liberté doit être placé sous mandat d'arrêt. Après avoir entendu la personne privée de liberté, le juge d'instruction requis peut décerner, dans les quarante-huit heures de la privation de liberté initiale, un mandat d'arrêt provisoire.

Cette saisine du juge d'instruction est conforme à l'interprétation donnée par la Cour européenne des droits de l'homme à l'article 5 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme qui dispose que "toute personne arrêtée ou détenue doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires". Elle s'est en effet prononcée sur l'interprétation à donner à cette disposition, dans son arrêt Medvedyev contre France (CEDH, 10 juillet 2008, points 64 à 69) rendu en matière de lutte contre le trafic de drogue. Cet arrêt précise que les intéressés doivent être placés sous le contrôle d'une autorité judiciaire indépendante. En l'occurrence, la France a été condamnée pour non respect de l'article 5, § 1er, de la Convention européenne des droits de l'homme en raison du fait que des personnes soupçonnées de trafi c de drogue ont été appréhendées par des navires de guerre français et détenues sans contrôle judiciaire pendant la durée (13 jours) de leur acheminement vers le territoire français. Dans une autre affaire rendue également en matière de trafi c de drogue (arrêt Rigopoulos contre Espagne, CEDH, 12 janvier 1999), l'Espagne n'a pas été condamnée par la Cour, alors qu'un trafi quant de drogue avait été privé de liberté pendant 16 jours sur un navire des douanes avant d'arriver sur le territoire espagnol, en raison du fait qu'un juge d'instruction avait été requis dès le début de cette privation de liberté.

Le régime du mandat d'arrêt provisoire est calqué sur celui existant en matière de droit extraditionnel. En cas d'urgence, des règles spécifiques (en l'occurrence, l'article 5 de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions), se situant en dehors du champ d'application de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, sont appliquées. Le mandat d'arrêt provisoire en matière extraditionnelle est valable quarante jours,

van de uitlevering, volgens artikel 5, lid 2 van de wet van 15 maart 1874, veertig dagen geldig. Hetzelfde voorlopig aanhoudingsbevel is, wanneer het om een vraag tot uitstel uitgaande van het Internationale strafhof gaat, drie maanden geldig volgens het artikel 92 van het Statuut inzake het Internationale strafhof en artikel 15 van de wet van 29 maart 2004 betreffende de samenwerking met het Internationale strafgerechtshof.

Er dient benadrukt te worden dat het voorlopig aanhoudingsbevel dat tegen een persoon die verdacht wordt van daden van piraterij afgeleverd wordt, maar geldig is voor de duur noodzakelijk voor zijn vervoer naar het Belgische grondgebied en dit maximum een maand. Wanneer het vervoer is beëindigd, blijft het aanhoudingsmandaat geldig tot achtenveertig uur na de aankomst van de gedetineerde in België. De termijn van ten hoogste een maand is voorzien, teneinde rekening te houden met het specifi eke karakter van de opdracht. Het zal niet altijd mogelijk zijn deze persoon sneller naar het Belgisch grondgebied te vervoeren. Het zou kunnen dat het vervoer via de lucht niet mogelijk is omdat het schip niet per helikopter bereikbaar is of omdat er geen luchthaven in de buurt is die gebruikt zou kunnen worden. Het kan ook dat het vervoer per schip opgehouden wordt omdat het schip zijn oorspronkelijke koers wil aanhouden wegens de aard van de opdracht (bijvoorbeeld de bescherming en begeleiding van andere schepen wanneer het een oorlogsschip betreft) of om economische redenen (zoals de bederfelijkheid van de lading) of nog omdat het schip belangrijke schade heeft opgelopen ten gevolge van de aanval van de piraten.

Alvorens het voorlopig aanhoudingsbevel – dat binnen achtenveertig uur na de initiële vrijheidsbeneming moet worden afgeleverd en onmiddellijk aan de betrokkene moet worden bezorgd – af te leveren, hoort de onderzoeksrechter de vastgenomen persoon, behalve wanneer het verhoor van deze persoon onmogelijk is, rekening houdende met uitzonderlijke omstandigheden (bijvoorbeeld wanneer de persoon gewond is of wanneer er onoverkomelijke vertaalproblemen opduiken). De mogelijkheden om over te gaan tot dit verhoor zijn afgestemd op die voorzien in artikel 16, § 2, lid 4 van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis. Wanneer dit verhoor onmogelijk is, verhoort de onderzoeksrechter de personen die in staat zijn de bezwarende feiten tegen de aangehouden persoon voorlopig uiteen te zetten. Concreet zullen de personen die getuige waren en/of die de daden van piraterij ondergaan hebben verhoord worden. Wanneer de onderzoeksrechter zijn proces-verbaal van verhoor opstelt, vermeldt hij daarin de eventuele uitzonderlijke omstandigheden die het verhoor van de betrokkene onmogelijk hebben gemaakt.

selon l'article 5, alinéa 2 de la loi du 15 mars 1874. Le même mandat d'arrêt provisoire, lorsqu'il s'agit d'une demande de remise émanant de la Cour pénale internationale, est valable trois mois selon l'article 92 du Statut de la Cour pénale internationale et l'article 15 de la loi du 29 mars 2004 concernant la coopération avec la Cour pénale internationale.

Il est à souligner que le mandat d'arrêt provisoire délivré à l'encontre d'une personne suspectée d'actes de piraterie n'est valable que le temps nécessaire à l'acheminement de cette personne sur le territoire belge et au maximum un mois. Lorsque l'acheminement est achevé, le mandat d'arrêt est valable jusqu'à quarante-huit heures qui suivent l'arrivée du détenu en Belgique. Le délai d'un mois maximum est prévu pour tenir compte des spécifi cités de la mission. Il ne sera pas toujours possible d'acheminer plus rapidement cette personne sur le territoire belge. Il se peut que le transfert par voie aérienne ne soit pas possible parce que le navire n'est pas accessible par hélicoptère ou parce qu'il n'y pas d'aéroport qui puisse être utilisé dans les environs. Il se peut également que l'acheminement par bateau soit retardé parce que le navire veut garder son cap initial en raison de la nature de sa mission (par exemple, la protection et l'accompagnement d'autres navires s'il s'agit d'un navire de guerre) ou pour des motifs économiques (telle que la nature périssable de sa cargaison) ou encore parce que le navire a subi des avaries importantes à la suite de l'attaque des pirates.

Avant de délivrer le mandat d'arrêt provisoire – qui doit délivré dans les quarante-huit heures de la privation de liberté initiale et être communiqué immédiatement à l'intéressé –, le juge d'instruction entend la personne privée de liberté, sauf si l'audition de cette personne est impossible compte tenu de circonstances exceptionnelles (par exemple, lorsqu'elle est blessée ou lorsque des problèmes insurmontables de traduction se posent). Les possibilités offertes pour procéder à cette audition sont calquées sur celles prévues à l'article 16, § 2, alinéa 4 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive. Si cette audition est impossible, le juge d'instruction auditionne les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre la personne arrêtée provisoirement. Concrètement, il s'agira d'interroger les personnes qui ont été témoins et/ou qui ont subi les actes de piraterie. Lorsque le juge d'instruction rédige son procès-verbal d'audition, il y mentionne les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible.

Het spreekt voor zich dat deze vrijheidsbeneming in overeenstemming moet zijn met de menselijke waardigheid, de verplichtingen van België in aanmerking genomen, en meer bepaald die van het Internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten van 19 december 1966, bekrachtigd op 21 april 1983.

Paragraaf 6 van dit artikel 4.5.2.7 preciseert dat, wanneer de federale procureur beslist te vervolgen, de verdachte zo snel mogelijk naar België overgebracht moet worden en dat hij fysiek voor de onderzoeksrechter moet verschijnen binnen achtenveertig uur na zijn aankomst. Na die termijn is het voorlopig aanhoudingsbevel niet meer geldig. Tijdens deze ondervraging gaat de onderzoeksrechter na of de in § 5, eerste lid, van artikel 4.5.2.7 bedoelde geldigheidstermijnen van achtenveertig uur na de aankomst van de gedetineerde op het grondgebied van het Rijk en van ten hoogste een maand werden nageleefd. Deze overbrenging kan per schip of per vliegtuig gebeuren. Wanneer de Procureur beslist om niet te vervolgen, zal de betrokkene zo snel mogelijk worden overgebracht naar de Staat die zal vervolgen.

Artikel. 4.5.2.8

Vervolging

Dit artikel 4.5.2.8 creëert een extraterritoriale bevoegdheid van de Belgische rechtbanken wanneer de feiten tegen een Belgisch schip zijn gepleegd of wanneer de verdachten werden aangehouden door Belgische militairen of door andere Belgische schepen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn, of door een Belgische militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip, of door een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij het in de artikelen 4.5.2.2 en 4.5.2.3 bedoeld misdrijf.

De tweede paragraaf van artikel 4.5.2.8 bepaalt dat de federale procureur bevoegd is om te vervolgen in twee begrensde gevallen en die een band met België hebben.

Het betreft, ten eerste, het geval wanneer de daden van piraterij tegen Belgische schepen gepleegd werden, of ten tweede, wanneer de piraten door Belgische militairen werden aangehouden. Het is dus niet de bedoeling een universele bevoegdheid te vestigen, maar wel een vorm van passieve persoonlijke bevoegdheid te creëren voor het geval dat Belgische schepen worden getroffen door daden van piraterij of Belgische militairen piraten aangehouden hebben.

Il va de soi que cette privation de liberté doit être conforme à la dignité humaine eu égard aux obligations de la Belgique, et notamment celle issue de l'article 10 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques du 19 décembre 1966, ratifi é le 21 avril 1983.

Le paragraphe 6 de cet article 4.5.2.7 précise que, si le procureur fédéral décide d'exercer l'action publique, l'inculpé doit être transféré en Belgique aussi rapidement que possible et doit être présenté physiquement au juge d'instruction dans les quarante-huit heures de son arrivée, délai au-delà duquel le mandat d'arrêt provisoire n'est plus valable. Lors de cet interrogatoire, le juge d'instruction vérifi e si les délais de quarante-huit heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et de maximum un mois visés au paragraphe 5, alinéa 1er, de l'article 2 ont été respectés. Ce transfert pourra se faire par navire ou par aéronef. Si le Procureur décide de ne pas exercer l'action publique, l'intéressé sera acheminé aussi rapidement que possible vers l'État qui exercera l'action publique.

Article 4.5.2.8

Poursuite

Cet article 4.5.2.8 crée une compétence extraterritoriale des juridictions belges lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés par des militaires belges ou par d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, ou par une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, ou par un navire battant pavillon belge directement concerné par l'infraction visée aux articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3.

Le deuxième paragraphe de l'article 4.5.2.8 prévoit que le Procureur fédéral est compétent pour poursuivre dans deux cas limités et ayant un lien de rattachement à la Belgique.

Il s'agit, premièrement, du cas où des actes de piraterie ont été commis contre des navires belges ou, deuxièmement, lorsque les pirates ont été appréhendés par des militaires belges. Il ne s'agit donc pas d'établir une compétence universelle mais de créer une forme de compétence personnelle passive dans les cas où des navires belges sont atteints par des actes de piraterie ou des militaires belges ont appréhendé des pirates.

De invoering van deze extraterritoriale bevoegdheid is in overeenstemming met de artikelen 100 en 105 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982. Artikel 100 vraagt de Staten zo nauw mogelijk samen te werken ter onderdrukking van de piraterij, terwijl artikel 105 de rechtbanken van de Staat die de piraten aangehouden heeft de mogelijkheid biedt te kunnen beslissen over de op te leggen straffen.

Het is essentieel te benadrukken dat het de Staten van de regio waar de daden van piraterij werden gepleegd, toekomt de daders hiervan te berechten.

Artikel 4.5.2.8, § 3, preciseert dat de in § 2 bedoelde vervolgingen kunnen plaatsvinden, zelfs indien de persoon niet wordt aangetroffen op het Belgische grondgebied. Het betreft dus een noodzakelijke uitzondering op het principe van artikel 12 van de Voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering

Deze paragraaf 4 preciseert dat het aan de federale procureur is zich uit te spreken over de opportuniteit van de vervolgingen. De beslissing van de federale procureur wordt genomen voor de aanhangigmaking van de onderzoeksrechter voor de afgifte van een voorlopig aanhoudingsbevel. Aanhangigmaking van de onderzoeksrechter vindt dus enkel plaats wanneer de vervolging in België wordt ingesteld. Wanneer hij zich uitspreekt, onderzoekt hij de concrete omstandigheden van de zaak en gaat hij na of andere rechtscolleges niet geschikter zijn voor de vervolging. Die andere rechtscolleges kunnen de rechtscolleges zijn van de vlaggenstaat van het schip tegen wie de daden van piraterij zijn gepleegd of de rechtscolleges van de Staat waarvan de dader onderdaan is of gevonden kan worden, of nog de rechtscolleges van een derde Staat. In al deze hypotheses van de wet moet het overwogen rechtscollege de kenmerken van onafhankelijkheid, onpartijdigheid en billijkheid vertonen. De opstelling van deze paragraaf is gebaseerd op artikel 12*bis*, lid 3, 4°, van de Voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering. Deze “fi lter”procedure bestaat vandaag reeds, wanneer de Belgische rechtscolleges een extraterritoriale bevoegdheid moeten invoeren op grond van internationale verplichtingen.

De vervolging en berechting van daders van piraterij in België zou dus maar bij wijze van uitzondering en ter aanvulling moeten plaatsvinden, wanneer er geraakt werd aan de Belgische belangen. De ontwerptekst verhindert echter niet dat de Belgische rechtscolleges tussen kunnen komen in andere hypotheses als de verschillende opties vernoemd in artikel 4.5.2.8, § 4, niet tot de verwijzing van de piraten naar andere rechtscolleges dan die in België leiden.

L’établissement de cette compétence extraterritoriale est conforme aux articles 100 et 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. L’article 100 demande aux États de coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie, tandis que l’article 105 offre la faculté aux tribunaux de l’État qui a appréhendé les pirates de se prononcer sur les peines à infliger.

Il est fondamental de souligner qu’il revient aux États de la région où sont commis les actes de piraterie de juger les auteurs de ceux-ci.

L’article 4.5.2.8, § 3, précise que les poursuites visées au § 2 pourront avoir lieu même si la personne n’est pas trouvée sur le territoire belge. Il s’agit donc d’une exception nécessaire au principe contenu à l’article 12 du Titre préliminaire au Code de procédure pénale.

Ce paragraphe 4 précise qu’il appartient au procureur fédéral de se prononcer sur l’opportunité des poursuites. La décision du procureur fédéral est prise avant la saisine du juge d’instruction pour la délivrance d’un mandat d’arrêt provisoire. Il n’y a donc saisine du juge d’instruction que lorsque les poursuites sont exercées en Belgique. Lorsqu’il se prononce, il examine les circonstances concrètes de l’affaire et vérifi e si des poursuites devant d’autres juridictions ne seraient pas plus appropriées. Ces autres juridictions peuvent être celle de l’État du pavillon du navire contre lequel les actes de piraterie ont été commis, celle de l’État dont l’auteur des actes est ressortissant ou peut être trouvé ou encore, celle d’un État tiers. Dans toutes ces hypothèses de la loi, il faut que la juridiction envisagée présente des qualités d’indépendance, d’impartialité et d’équité. La rédaction de ce paragraphe est inspirée de l’article 12*bis*, alinéa 3, 4°, du Titre préliminaire du Code d’instruction criminelle. Cette procédure de “fi ltre” existe déjà actuellement lorsque les juridictions belges doivent instaurer une compétence extraterritoriale en vertu d’obligations internationales.

La poursuite et le jugement en Belgique d’auteurs d’actes de piraterie ne devrait donc avoir lieu qu’à titre exceptionnel et subsidiaire, lorsque des intérêts belges ont été touchés. Le texte en projet n’empêche néanmoins pas que les juridictions belges puissent intervenir dans d’autres hypothèses si les diverses options mentionnées à l’article 4.5.2.8, § 4, n’aboutisse pas au renvoi des pirates devant d’autres juridictions que celles de la Belgique.

De ontvankelijkheid van eventuele burgerlijke partijstellingen wordt beïnvloed door een voorafgaande beslissing van de federale procureur om een strafvordering uit te oefenen.

Paragraaf 6 van artikel 4.5.2.8 bepaalt dat de rechtscolleges van Brussel uitsluitend bevoegd zijn om kennis te nemen van de misdrijven bedoeld in de artikelen 3 en 4 van de we van… betreffende de strijd tegen piraterij op zee. Deze exclusieve bevoegdheid houdt rekening met het feit dat de verschillende autoriteiten die betrokken zijn bij het beheer van de gevallen van piraterij hun zetel hebben in Brussel (crisiscentrum, federaal parket…). Dit laat de verschillende spelers bovendien toe een specialisatie op te bouwen (onderzoeksrechter, onderzoekers, onderzoeksgerecht en feitengerecht).

5. **Artikelsgewijze toelichting bij de invoeringswet**

HOOFDSTUK 3

WIJZIGINGSBEPALINGEN

Afdeling 1

Wijziging van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering

Artikel 3

Door deze wijzigingsbepaling worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij en de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 2

Wijziging van het Burgerlijk Wetboek

Artikel 4

Dit artikel voegt aan artikel 531 van het Burgerlijk Wetboek de verduidelijking toe dat het ten aanzien van de schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek niet van toepassing is. De artikelen 2.2.4.4 en 3.2.2.4 bepalen dat schepen in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek roerend zijn.

La recevabilité d'éventuelles constitutions de partie civile est conditionnée par une décision préalable du procureur fédéral d'exercer l'action publique.

Le paragraphe 6 de l'article 4.5.2.8 stipule que les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées par les articles 3 et 4 de la loi du… relative à la lutte contre la piraterie maritime. Cette compétence exclusive est destinée à tenir compte du fait que Bruxelles est le lieu où les diverses autorités impliquées dans la gestion des cas de piraterie ont leur siège (Centre de crise du gouvernement, Parquet fédéral…). Cela permettra en outre de développer une spécialisation des différents acteurs (juge d'instruction, enquêteurs, juridictions d'instruction et de fond).

5. **Commentaire par article de la loi d'exécution**

CHAPITRE 3

DISPOSITIONS MODIFICATIVES

Section 1re

Modification du titre préliminaire du Code de Procédure pénale

Article 3

Cette disposition modificative remplace les renvois à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Section 2

Modification du Code civil

Article 4

Cet article complète l'article 531 du Code civil en précisant qu'il ne s'applique pas aux navires au sens du Code belge de la Navigation. Les articles 2.2.4.4 et 3.2.2.4 déterminentque les navires au sens du Code belge de la Navigation sont meubles.

Artikel 5

Het voorgestelde nieuwe artikel 1781 van het Burgerlijk Wetboek maakt duidelijk dat de afdeling van het Wetboek over de ondernemers van vervoer te land en te water niet van toepassing is op vervoerovereenkomsten beheerst door het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 6

Dit artikel heft de woorden “De bodemerij,” op in het tweede lid van artikel 1964 van het Burgerlijk Wetboek, nu de bodemerij in het Belgisch Scheepvaartwetboek geheel wordt weggelaten.

Artikel 1964, derde lid, van het Burgerlijk Wetboek suggereert voorts nog steeds dat de verzekeringsovereenkomst als dusdanig wordt geregeld door het zeerecht. Daarom wordt zij opgeheven.

Artikel 7

Aangezien er omwille van de transparantie en de hanteerbaarheid maximaal voor wordt geopteerd om de relevante bepalingen van de hypotheekwet integraal in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen, wordt in het nieuwe wetboek eenvoudig bepaald dat de hypotheekwet behoudens uitdrukkelijke afwijking niet op scheepszekerheidsrechten van toepassing is.

Derhalve is artikel 11 van de hypotheekwet, dat bepaalt niets te wijzigen aan de bepalingen van het zeerecht betreffende zeeschepen en -vaartuigen, een evidentie geworden. Door in het Scheepvaartwetboek te bepalen dat de hypotheekwet in principe niet op scheepszekerheidsrechten van toepassing is, wordt de relatie tussen beide wetteksten op een helderder wijze geregeld. De formulering van artikel 11 (“zeeschepen en -vaartuigen”) was hoe dan ook niet langer adequaat, aangezien zij niet overeenstemt met de in het Scheepvaartwetboek gebruikte terminologie.

Het artikel wordt dan ook opgeheven.

Artikel 8

Dit artikel is erop gericht om het toepassingsgebied van sommige bepalingen van de voormalige wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, die inmiddels naar de hypotheekwet werden overgeheveld, te verduidelijken met betrekking tot kredieten gewaarborgd met een scheepshypotheek.

Article 5

Le nouvel article 1781 proposé du Code civil indique clairement que la section du Code relative aux entrepreneurs de transport par terre et par eau ne s’applique pas aux contrats de transport régis par le Code belge de la Navigation.

Article 6

Cet article supprime les mots “prêt à la grosse,” dans le deuxième alinéa de l’article 1964 du Code civil, maintenant que le prêt à la grosse est entièrement supprimé du Code belge de la Navigation.

L’article 1964, troisième alinéa, du Code civil suggère en outre toujours que le contrat d’assurance est en tant que tel régi par le droit maritime. C’est pourquoi elle a été abrogée.

Article 7

Étant donné que, par souci de transparence et d’applicabilité, il a au maximum été opté pour une intégration totale des dispositions pertinentes de la loi hypothécaire dans le Code belge de la Navigation, il est simplement précisé dans le nouveau code que la loi hypothécaire, sauf dérogation expresse, ne s’applique pas aux sûretés sur navire.

Par conséquent, l’article 11 de la loi hypothécaire, qui précise ne modifier en rien les dispositions du droit maritime en ce qui concerne les navires et bâtiments de mer, est devenu une évidence. En stipulant dans le Code de la Navigation que la loi hypothécaire ne s’applique en principe pas aux sûretés sur navire, la relation entre les deux textes de loi est réglementée de manière plus claire. La formulation de l’article 11 (“navires et bâtiments de mer”) n’était en tout cas plus adéquate, car la terminologie n’était pas conforme à celle utilisée dans le Code de la Navigation.

L’article a donc été abrogé.

Article 8

Cet article vise à clarifier le champ d’application de certaines dispositions de l’ancienne loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire, qui a maintenant été transférée dans la loi hypothécaire, en ce qui concerne les crédits garantis par une hypothèque sur navire.

De toepasselijkheid van de voormalige Titel III van de wet van 4 augustus 1992 op alle kredieten gewaarborgd door een scheepshypotheek, die voorheen ook reeds gold, wordt geëxpliciteerd. De uitdrukkelijke verwijzing naar de voorrang van de bepalingen van het Scheepvaartwetboek verduidelijkt dat de uit artikel 81*quater*, § 1, eerste lid volgende niet-toepasselijkheid van de artikelen 5 en 92, tweede lid van de hypotheekwet, ten aanzien van schuldvorderingen gewaarborgd door een scheepshypotheek niet relevant is. Deze implicaties van artikel 81*quater*, § 1, eerste lid (het voormalige artikel 51, § 1, eerste lid van de wet van 4 augustus 1992) voor scheepshypotheken gaven in de rechtsleer aanleiding tot discussie. Deze wordt overbodig gemaakt doordat artikelen 2.2.5.3, § 2, en 3.2.3.3, § 2, van het Scheepvaartwetboek uitdrukkelijk bepaalt dat de hypotheekwet, behoudens uitdrukkelijke afwijking, niet op scheepszekerheden van toepassing is en doordat de hypotheekwet ingevolge de hier besproken wijzigingsbepaling daar uitdrukkelijk naar terugverwijst.

Een uitzondering op de principiële toepasselijkheid van de voormalige Titel III van de wet van 4 augustus 1992 vormt het voormalige artikel 51*bis*, § 1, en 2. De inhoud van die bepalingen over de alle sommen-hypotheek wordt immers, in lijn met unanieme kritiek in de rechtsleer over de plaats van die regeling in het wetgevend instrumentarium, integraal in het Scheepvaartwetboek overgenomen. Nu ook die bepalingen weliswaar naar de hypotheekwet werden overgeheveld, maar in een afzonderlijke afdeling werden overgebracht, hoeft daaromtrent in het ontworpen artikel geen uitdrukkelijke uitsluiting te worden opgenomen.

Afdeling 3

Wijziging van het Strafwetboek

Artikel 9

Door deze wijzigingsbepaling worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij en de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 10

Door deze wijzigingsbepaling worden twee verwijzingen naar de wet van 5 februari 2007 betreffende de

L'applicabilité de l'ancien Titre III de la loi du 4 août 1992 sur tous les crédits garantis par une hypothèque sur navire, qui était déjà applicable auparavant, est explicitée. La référence explicite à la priorité des dispositions du Code de la Navigation précise que la non-applicabilité des articles 5 et 92, deuxième alinéa de la loi hypothécaire sur les créances garanties par une hypothèque sur navire, prévue à l'article 81*quater*, § 1er, premier alinéa, n'est pas pertinente. Ces implications de l'article 81*quater*, § 1er, premier alinéa (l'ancien article 51, § 1er, premier alinéa de la loi du 4 août 1992) pour les hypothèques sur navire ont donné matière à discussion dans la doctrine. Elles ont été rendues superflues car les articles 2.2.5.3, § 2, et 3.2.3.3, § 2, du Code de la Navigation indique explicitement que la loi hypothécaire, sauf dérogation expresse, ne s'applique pas aux sûretés sur navire et du fait que la loi hypothécaire y renvoie explicitement, conformément à la disposition modificative discutée ici.

Une exception à l'applicabilité de principe de l'ancien Titre III de la loi du 4 août 1992 constitue l'ancien 51 *bis*, § 1er, et 2. Conformément aux critiques unanimes de la doctrine concernant la place de ce règlement dans l'instrumentarium juridique, le contenu de ces dispositions sur l'hypothèque pour toutes sommes est en effet intégralement repris dans le Code de la Navigation. À présent que ces dispositions ont aussi été transférées dans la loi hypothécaire, dans une section distincte, aucune exclusion expresse ne doit être reprise à ce sujet dans l'article en projet.

Section 3

Modification du Code pénal

Article 9

Cette disposition modificative remplace les renvois à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Article 10

Cette disposition modificative remplace deux renvois à la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime par

maritieme beveiliging vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 4

Wijziging van de uitleveringswet van 15 maart 1874

Artikel 11

Door deze wijzigingsbepaling wordt een verwijzing naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 5

Wijziging van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen

Artikelen 12 tot 19

Deze artikelen strekken voor het merendeel tot de opheffing van bepalingen van Boek II van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen die door bepalingen van het nieuwe Scheepvaartwetboek worden vervangen of die onder vigeur van het nieuwe wetboek niet dienen te worden behouden.

Van de scheepsvoorrechten, omschreven in artikel 23, § 1, worden er enkele behouden omdat zij, in de huidige bevoegdheidsverdeling, tot de bevoegdheden van de gewesten behoren. Daarom wordt niet het gehele artikel opgeheven. De algemene systematiek van de scheepsvoorrechten moet wel worden geacht tot de federale bevoegdheid te behoren, aangezien die materie zich niet leent tot een gediversifieerde toepassing. De inleidende zin van § 1 wordt gewijzigd, zodat de overblijvende categorieën van scheepsvoorrechten worden ingepast in de vernieuwde algemene systematiek met betrekking tot de scheepszekerheidsrechten in het Belgisch Scheepvaartwetboek. De bepalingen van het Scheepvaartwetboek zijn aldus geformuleerd dat de bestaande gewestelijke voorrechten in principe hun huidige rang behouden zolang de gewesten op dat gebied geen wijzigingen doorvoeren.

De artikelen 191 tot 198, 200 tot 250 en 276 tot 277 van Boek II van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen blijven behouden.

des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Section 4

Modification de la loi sur les extraditions du 15 mars 1874

Article 11

Cette disposition modificative remplace un renvoi à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime par un renvoi à la disposition correspondante du Code belge de la Navigation.

Section 5

Modification du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses

Articles 12 à 19

Ces articles s'étendent pour la plupart à l'abrogation de dispositions du Livre II du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses, qui sont remplacées par des dispositions du nouveau Code de la Navigation ou qui ne doivent pas être maintenues en vertu du nouveau code.

Certains privilèges maritimes, définis à l'article 23, § 1er, sont maintenus car ils relèvent, dans l'actuelle répartition des compétences, de la compétence des régions. C'est pourquoi on n'a pas abrogé l'ensemble de l'article. Le système général des privilèges maritimes doit lui être considéré comme relevant de la compétence fédérale, cette matière ne se prêtant pas à une application diversifiée. La phrase introductive du § 1er est modifiée, de sorte que les catégories restantes de privilèges maritimes soient incorporées dans le système général rénové en ce qui concerne les sûretés sur navires dans le Code belge de la Navigation. Les dispositions du Code de la Navigation sont formulées de telle sorte que les privilèges régionaux existants conservent en principe leur rang actuel tant que les régions n'apportent pas de modification dans ce domaine.

Les articles 191 à 198, 200 à 250 et 276 à 277 du Livre II du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses sont maintenus.

In artikel 191 van Boek II van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen worden de bepalingen met betrekking tot de bodemerij opgeheven nu de bodemerij in het Scheepvaartwetboek geheel wordt weggelaten. Artikel 199, dat door het weglaten van de bodemerij zonder voorwerp wordt, wordt opgeheven.

Zolang bepaalde artikelen van Boek II van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen behouden blijven, blijven bovendien de artikelen 1 en 271, waarin de begrippen zeeschip en binnenschip worden gedefinieerd en die, zoals gemeenzaam wordt aangenomen, het toepassingsgebied van de bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel aangeven, noodgedwongen behouden.

Afdeling 6

Wijziging van het Wetboek diverse rechten en taksen

Artikel 20

Door dit artikel wordt een kruisverwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een kruisverwijzing naar het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 7

Wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij

Artikelen 21 tot 44

Door deze artikelen worden de meeste bepalingen van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij opgeheven. De desbetreffende materie wordt voortaan in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregeld, of dient – in bepaalde gevallen – niet langer te worden geregeld.

Alleen een aantal strafbepalingen die tot de gewestbevoegdheden behoren, worden behouden. Als gevolg daarvan blijven ook een aantal inleidende en algemene bepalingen, in samenhang met die strafbepalingen, behouden.

À l'article 191 du Livre II du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses, les dispositions relatives au prêt à la grosse sont abrogées, le prêt à la grosse étant totalement supprimé du Code de la Navigation. L'article 199, qui n'a plus lieu d'être depuis la suppression du prêt à la grosse, est abrogé.

Tant que certains articles du Livre II du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses sont maintenus, les articles 1 et 271, qui définissent les notions de navire de mer et bateau de navigation intérieure, et qui, comme cela est généralement accepté, indiquent le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de commerce, sont forcément conservés.

Section 6

Modification du Code des droits et taxes divers

Article 20

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi au nouveau Code de la Navigation.

Section 7

Modification de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime

Articles 21 à 44

Ces articles abrogent la plupart des dispositions de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. La matière en question est désormais régie par le Code belge de la Navigation, ou – dans certains cas – ne doit plus être régie.

Seul un certain nombre de dispositions pénales qui relèvent des compétences régionales sont maintenues. En conséquence, un certain nombre de dispositions générales et introductives sont maintenues conjointement à ces dispositions pénales.

Afdeling 8

Wijziging van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken

Artikel 45

Omdat in de sector van de scheepvaart voortdurend Engelstalige beroepstermen, overeenkomsten en briefwisseling worden gehanteerd en de sector uit zijn aard en bij uitstek wordt gekenmerkt door een internationale dimensieis voor gerechtszaken met betrekking tot scheepvaartgerelateerde aangelegenheden een soepeler taalregime nodig.

De meest aangewezen wetgevende ingreep bestaat erin om in de Taalwet Gerechtszaken klaar en duidelijk te bepalen dat in scheepvaartzaken steeds gebruik kan worden gemaakt van Engelse rechtsbronnen en overtuigingsstukken, dat deze nooit behoeven te worden vertaald, en dat zij kunnen worden aangehaald in alle akten van rechtspleging. Ook het gebruik van Engelse vaktermen in akten van rechtspleging dient expliciet te worden toegelaten.

Dergelijke principiële erkenning van de Engelse taal is eenduidig en rechtszeker, en biedt voor het gerezen probleem een directe en afdoende oplossing. Het alternatief van een rechterlijke beoordelingsbevoegdheid op basis van de criteria van het normdoel en de belangenschade biedt onvoldoende rechtszekerheid.

Door de voorgestelde bepaling wordt het Engels erkend als de in scheepvaartzaken gangbare internationale vaktaal.

De omschrijving van de aan het nieuwe taalregime onderworpen categorie van rechtszaken verduidelijkt vooreerst dat het om “betwiste zaken” gaat. Die terminologie sluit aan bij de artikelen 1, 2, 2*bis*, 4 en 5 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken.

De omschrijving gebeurt voorts bij verwijzing naar de in het nieuwe Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden. Aangezien het nieuwe taalregime gepaard gaat met de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek is dit de enige logische keuze. Er is geen reden voorhanden om het toepassingsgebied verder te beperken. Er weze op geattendeerd dat het volstaat dat de zaak “gedeeltelijk” op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden betrekking heeft. De afwijkende regeling geldt bijvoorbeeld

Section 8

Modification de la loi du 15 juin 1935 concernant l’emploi des langues en matière judiciaire

Article 45

Parce que dans le secteur de la navigation, des termes professionnels, des contrats et du courrier en langue anglaise sont constamment échangés, parce que le secteur de par sa nature même et par excellence se caractérise par une dimension internationale un régime linguistique plus souple doit être instauré pour les matières judiciaires relatives aux évènements liés à la navigation.

L’intervention législative la plus recommandée consiste à déterminer de façon claire dans la Loi concernant l’emploi des langues que dans les instances en rapport avec la navigation, il peut toujours être fait usage des sources de droit et pièces à conviction en anglais, que celles-ci n’ont pas besoin d’être traduites, et qu’elles peuvent être citées dans tous les actes de procédure. L’utilisation de la terminologie anglaise dans des actes de procédure doit aussi être explicitement admise.

Une telle reconnaissance de principe de la langue anglaise est sans équivoque et juridiquement sûre, et fournit une solution directe et efficace au problème soulevé. L’alternative d’un pouvoir d’appréciation judiciaire fondé sur les critères de l’objectif de la norme et de la lésion d’intérêt ne fournit pas une sécurité juridique suffisante.

La disposition proposée reconnaît l’anglais comme la langue technique internationale usuelle dans les instances en rapport avec la navigation.

La description de la catégorie soumise au nouveau régime linguistique en matière judiciaire précise avant tout qu’il s’agit de “questions litigieuses”. Cette terminologie s’aligne sur les articles 1, 2, 2 *bis*, 4 et 5 de la loi du 15 juin 1935 sur l’utilisation des langues en matière judiciaire.

La description se fait également en renvoyant aux matières réglementées dans le nouveau Code belge de la Navigation. Étant donné que le nouveau régime linguistique va de pair avec l’introduction du Code belge de la Navigation, c’est là le seul choix logique. Il n’y a aucune raison de limiter davantage le champ d’application. Il a été souligné qu’il suffit que l’affaire soit “en partie” liée aux matières régies par le Code belge de la Navigation. Le règlement dérogatoire s’applique par exemple aussi à une affaire dans laquelle, en plus des

ook voor een zaak waarin, naast aanvaring- en bergingskwesties, een vordering tot schadevergoeding op grond van artikel 1382 of 1383 van het Burgerlijk Wetboek aan de orde is.

Met betrekking tot de in het eerste lid, 2°, bedoelde "aanhalingen" is het evident dat van de geboden mogelijkheid geen misbruik kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door een conclusie bijna integraal te laten bestaan uit een aanhaling uit een Engelstalig overtuigingsstuk waarin de eigenlijke, inhoudelijke argumentatie is opgenomen.

Dat het Engels geen officiële landstaal is en dat sommige procespartijen die taal niet machtig zijn, mag geen bezwaar vormen tegen de voorgestelde regeling. In de geglobaliseerde werkelijkheid van heden ten dage, en *a fortiori* in internationale sectoren zoals de zee- en binnenvaart, komt het zeer vaak voor dat de – buitenlandse, maar ook binnenlandse – procespartijen de taal van het proces zelf evenmin beheersen, of zelfs geen van de officiële landstalen beheersen. Dit is een onvermijdelijke zaak. De mogelijkheid om in beperkte mate Engelse termen en citaten te gebruiken, zal globaal gezien zeker geen betekenisvolle afname teweegbrengen van het begrip van de procesakten en stukken door de procespartijen zelf. Wat echter vooral van belang is, is dat de raadslieden van de procespartijen in alle delen van het land wel degelijk mogen worden geacht het Engels voldoende te beheersen opdat de hier voorgestelde regeling hen bij de procesvoering niet zouden hinderen en opdat zij hun cliënten terdege zouden kunnen voorlichten over de inhoud en de draagwijdte van de akten en stukken.

Afdeling 9

Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

Artikelen 46 tot 63

De in deze artikelen aan het Gerechtelijk Wetboek doorgevoerde wijzigingen hebben betrekking op diverse met het nieuwe Scheepvaartwetboek samenhangende kwesties.

— Territoriale bevoegdheid van gerechtsdeurwaarders en rechters in scheepvaartzaken

Vooreerst betreft het aanpassingen van de territoriale bevoegdheidsomschrijving van de gerechtsdeurwaarders en rechters in scheepvaartzaken. Er wordt een algemene regeling getroffen rond de territoriale bevoegdheid in de zeegebieden, alsook een keuzemogelijkheid

problèmes d'abordage et d'assistance, une action en dommages-intérêts en vertu de l'article 1382 ou 1383 du Code civil est à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les "citations" visées au premier alinéa, 2 °, il est évident que la possibilité offerte ne peut pas être mal utilisée, par exemple en fondant presque intégralement une conclusion sur une citation tirée d'une pièce à conviction en anglais dans laquelle est reprise l'argumentation réelle substantielle.

Le fait que l'anglais ne soit pas une langue nationale officielle et que certaines parties au procès ne connaissent pas cette langue ne peut pas nuire au règlement proposé. Dans la réalité mondialisée actuelle, et *a fortiori* dans les secteurs internationaux, tels que la navigation maritime et la navigation intérieure, il est très fréquent que les parties au procès – étrangères, mais aussi nationales – ne maîtrisent pas la langue du procès, ou même ne maîtrisent aucune des langues nationales officielles. Cela est inévitable. La possibilité d'utiliser dans une mesure limitée des termes et citations en anglais ne signifie globalement pas une diminution significative de la compréhension des actes et pièces du procès par les parties elles-mêmes. Ce qui est particulièrement important cependant est que l'on puisse considérer que les conseillers des parties au procès dans toutes les parties du pays maîtrisent suffisamment l'anglais, de sorte que le règlement proposé ici ne les pénalise pas au cours de la procédure et de sorte qu'ils puissent éclairer dûment leurs clients sur le contenu et la portée des actes et des pièces.

Section 9

Modification du Code judiciaire

Articles 46 à 63

Les modifications apportées dans ces articles au Code judiciaire se rapportent à diverses questions liées au nouveau Code de la Navigation.

— Compétence territoriale des huissiers de justice et tribunaux dans les instances en rapport avec la navigation

Les adaptations concernent avant tout l'adaptation de la description de la compétence territoriale des huissiers de justice et des juges dans les instances en rapport avec la navigation. Un règlement général sur la compétence territoriale dans les espaces marins est

ingevoerd om scheepvaartzaken met betrekking tot de Waaslandhaven voor de Antwerpse rechtbanken te brengen.

Door de vervanging van het vierde lid van artikel 516 van het Gerechtelijk Wetboek door de nieuwe vierde en vijfde leden wordt het onbedoelde gevolg van een wetswijziging van 2009 tenietgedaan. Door die wetswijziging waren de gerechtsdeurwaarders van Antwerpen, Brugge en Dendermonde immers enkel nog bevoegd om in de territoriale zee en de EEZ *beslag* te leggen, maar niet langer om er hun *andere* ambtsverrichtingen te vervullen. Het nieuwe vierde lid herneemt de bewoordingen van artikel 513, vierde lid vóór de wetswijziging van 2009, weliswaar met de nodige aanpassing aan de hervorming van de gerechtelijke arrondissementen. Het nieuwe vijfde lid behoudt de bevoegdheid van de Antwerpse gerechtsdeurwaarders in het linkerscheldeoevergebied, maar breidt deze bevoegdheid uit tot alle ambtsverrichtingen in scheepvaartzaken, waar deze bevoegdheid voorheen beperkt was tot het beslag op een zeeschip.

Het nieuwe artikel 622*bis* betreft algemene toewijzingen van territoriale bevoegdheid aan bepaalde rechters, in afwijking van de principiële regel – die in artikel 622 van het Gerechtelijk Wetboek is neergelegd – dat de rechter slechts bevoegd is binnen de grenzen van zijn rechtsgebied. Omwille van haar algemene draagwijdte wordt de bepaling net na artikel 622 van het Gerechtelijk Wetboek ingevoegd. § 1 maakt de rechters van de arrondissementen Antwerpen en West-Vlaanderen territoriaal bevoegd in de territoriale zee en de EEZ. Bijgevolg kunnen de specifieke territoriale bevoegdheidsregels in de artikelen 624 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek ook dan worden toegepast wanneer de in die regels als aanknopingspunt vermelde plaats zich op zee bevindt. Tot heden waren alleen de *beslagrechters* van de arrondissementen Antwerpen en West-Vlaanderen in de territoriale zee en de EEZ territoriaal bevoegd (artikel 633, § 2, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek). Ook een bevoegdheidsregeling voor de rechter *ten gronde* is echter wenselijk. Vooralsnog wordt de bevoegdheidsuitbreiding enkel doorgevoerd wat betreft scheepvaartzaken. Daaronder dient te worden verstaan de betwiste zaken die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden. § 2 maakt, naast de rechters van het arrondissement Oost-Vlaanderen, de rechters van het arrondissement Antwerpen bevoegd in het linkerscheldeoevergebied waarin de Waaslandhaven ligt, voor zover het binnen het arrondissement Oost-Vlaanderen valt. Tot op heden was alleen de *beslagrechter* van het arrondissement Antwerpen territoriaal bevoegd *voor een beslag op zeeschip* gelegd in de Waaslandhaven (artikel 633,

introduit, ainsi que la possibilité de porter les instances en rapport avec la navigation concernant le port du Pays de Waes devant les tribunaux d'Anvers.

Le remplacement du quatrième alinéa de l'article 516 du Code judiciaire par les nouveaux quatrième et cinquième alinéas annule les conséquences involontaires de la modification de loi de 2009. Par cette modification de loi, les huissiers d'Anvers, de Bruges et de Termonde n'étaient en effet plus compétents que pour *pratiquer une saisie* en mer territoriale et dans la ZEE, et plus pour y accomplir leurs autres fonctions. Le nouveau quatrième alinéa reprend la formulation de l'article 513, quatrième alinéa antérieur à l'amendement de 2009, mais avec les adaptations nécessaires à la réforme des arrondissements judiciaires. Le nouveau cinquième alinéa conserve la compétence des huissiers anversois dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, mais étend cette compétence à toutes les fonctions en matière de navigation, alors que cette compétence était auparavant limitée à la saisie sur navires de mer.

Le nouvel article 622 *bis* concerne des attributions générales d'une compétence territoriale à certains juges, par dérogation à la règle de principe selon laquelle le juge est seulement compétent dans les limites de sa juridiction, qui est prévue à l'article 622 C. jud. En raison de sa portée générale, la disposition est insérée juste après l'article 622 C. jud. Le § 1er rend les juges des arrondissements d'Anvers et de Flandre occidentale compétents territorialement en mer territoriale et dans la ZEE. Par conséquent, les règles spécifiques en matière de compétence territoriale dans les articles 624 et suivants du Code Judiciaire peuvent également être appliquées lorsque le lieu indiqué comme lien de connexité dans ces règles se situe en mer. Jusqu'à présent, seuls les *juges des saisies* des arrondissements d'Anvers et de Flandre occidentale étaient compétents territorialement en mer territoriale et dans la ZEE (article 633, § 2, deuxième alinéa du Code judiciaire). Un régime attributif de compétences est toutefois également souhaitable pour le juge *du fond*. Pour le moment, l'élargissement des compétences n'est appliqué qu'en ce qui concerne les instances en rapport avec la navigation. Il faut entendre par là les matières contentieuses qui se rapportent en tout ou en partie aux matières régies dans le Code belge de la Navigation. Le § 2 rend non seulement les juges de l'arrondissement de Flandre orientale, mais aussi les juges de l'arrondissement d'Anvers compétents dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, dans lequel se trouve le port du Pays de Waes, dans la mesure où il fait partie de l'arrondissement de Flandre orientale. À ce jour, seul le *juge des saisies* de l'arrondissement d'Anvers était compétent territorialement pour une *saisie sur un navire*

§ 2, derde lid van het Gerechtelijk Wetboek). Ook de toekenning van de bevoegdheid *ten gronde* aan de Antwerpse rechtbanken is echter wenselijk, teneinde optimaal gebruik te maken van hun specialisatie ter zake. Aangezien in het linkerscheldeoevergebied ook tot rechtsgedingen aanleiding gevende betwistingen voorkomen die geen betrekking hebben op het scheepvaart- en havenbedrijf, geldt de uitgebreide bevoegdheid van de Antwerpse rechtbanken enkel voor scheepvaartzaken. De nieuwe bepalingen maken verschillende rechters voor de betrokken zaken "gelijkelijk" bevoegd. De eiser of verzoeker kan dus kiezen voor welke van de bevoegde rechters hij de zaak inleidt. De verweerder kan geen exceptie van onbevoegdheid inroepen, zodat de nieuwe regelingen niet zullen leiden tot bijkomende betwistingen met betrekking tot de rechterlijke bevoegdheid. Dat verschillende rechters bevoegd zijn om van een bepaalde zaak kennis te nemen is in het gerechtelijk recht niet ongebruikelijk.

Gelet op de algemene bevoegdheid in scheepvaartzaken die aan de Antwerpse rechters ingevolge het nieuwe artikel 622*bis* toekomt in het linkeroevergebied, is de in artikel 633, § 2, derde lid van het Gerechtelijk Wetboek vervatte bijzondere bevoegdheidstoekenning voor beslag op een zeeschip aldaar overbodig. Zij wordt dan ook opgeheven. De bepalingen van artikel 633, § 2, eerste en tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek blijven behouden. Zij worden door de algemene bevoegdheidstoewijzing in het nieuwe artikel 622*bis* met betrekking tot scheepvaartzaken in de territoriale zee en de EEZ niet overbodig. De in artikel 633, § 2, eerste en tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek behandelde beslagmaatregelen en middelen tot tenuitvoerlegging hebben immers niet noodzakelijk betrekking op scheepvaartzaken.

— Rechterlijke bevoegdheid voor maritieme aansprakelijkheidsprocedures

In samenhang met de invoering van het nieuwe Scheepvaartwetboek wordt ervoor gekozen om de maritieme aansprakelijkheidsprocedures te concentreren bij gespecialiseerde rechtbanken, zowel in materieel als in territoriaal opzicht. De nodige aanpassingen inzake de rechterlijke bevoegdheid worden bewerkstelligd door wijzigingen aan de artikelen 569, 574, 585, 588 en 627 van het Gerechtelijk Wetboek. Daarnaast wordt ook in artikel 574, eerste lid, 7°, het nieuwe begrip "scheepvaartzaken" geïntroduceerd.

de mer situé dans le port du Pays de Waes (article 633, § 2, troisième alinéa du Code judiciaire). L'attribution de compétences *sur le fond* aux tribunaux anversois est toutefois également souhaitable, afin de faire un usage optimal de leur spécialisation en la matière. Étant donné que, dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, des matières contentieuses donnant lieu à des procès surviennent également, lesquelles sont sans rapport avec la navigation et l'exploitation portuaire, les compétences élargies des tribunaux anversois s'appliquent uniquement aux instances en rapport avec la navigation. Les nouvelles dispositions rendent différents tribunaux compétents "dans une égale mesure" pour les matières concernées. Le demandeur ou le requérant peut donc choisir devant lequel des juges compétents il introduit l'affaire. Le défendeur ne peut invoquer aucune exception d'incompétence, de telle sorte que les nouvelles réglementations n'entraîneront pas de contentieux supplémentaire en ce qui concerne la compétence judiciaire. Il n'est pas rare, en droit judiciaire, que différents juges soient compétents pour connaître d'une affaire déterminée.

Considérant la compétence générale dans les instances en rapport avec la navigation qui est attribuée aux juges anversois en vertu du nouvel article 622 *bis* dans le territoire de la rive gauche, l'attribution d'une compétence particulière prévue à l'article 633, § 2, troisième alinéa du Code judiciaire pour la saisie sur un navire de mer est superflue. Elle est donc abrogée. Les dispositions de l'article 633, § 2, premier et deuxième alinéas du Code judiciaire sont conservées. Elles ne sont pas superflues en raison de l'attribution d'une compétence générale dans le nouvel article 622 *bis*, concernant les instances en rapport avec la navigation en mer territoriale et dans la ZEE. Les mesures de saisie et moyens d'exécution traités à l'article 633, § 2, premier et deuxième alinéas du Code judiciaire ne concernent en effet pas nécessairement les instances en rapport avec la navigation.

— Compétence judiciaire pour les procédures de responsabilité en droit maritime

Conjointement à l'introduction du nouveau Code de la Navigation, il est décidé de concentrer les procédures de responsabilité en droit maritime auprès de tribunaux spécialisés, aussi bien sur le plan matériel que territorial. Les adaptations nécessaires en matière de compétence judiciaire sont effectuées par des modifications aux articles 569, 574, 585, 588 et 627 du Code judiciaire. En outre, la nouvelle notion d'"instances en rapport avec la navigation" est aussi introduite à l'article 574, premier alinéa, 7°.

— Andere specifieke rechterlijke bevoegdheidsregels

In artikel 569, eerste lid, 44°, van het Gerechtelijk Wetboek, aangaande de bevoegdheid voor het beroep tegen sommige beslissingen van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, wordt een verwijzing naar de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart vervangen door een verwijzing naar de overeenkomstige bepaling in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

In het nieuwe artikel 601*ter*, 7°, van het Gerechtelijk Wetboek wordt de bevoegdheid van de politierechtbank gevestigd voor het beroep tegen beslissingen tot het opleggen van administratieve geldboetes op grond van het nieuwe Scheepvaartwetboek.

In artikel 588, 8°, van het Gerechtelijk Wetboek, aangaande de bevoegdheid voor geschillen bij de aflevering van langs de binnenwateren vervoerde goederen, wordt een verwijzing naar de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting vervangen door een verwijzing naar de overeenkomstige bepaling in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

— Rechterlijke bevoegdheid voor geschillen tussen reder en kapitein

Gelet op de accentuering in het nieuwe Scheepvaartwetboek van de werknemersfunctie van de kapitein, de door de rechtsleer verdedigde wenselijkheid van een sociale bescherming, de vigerende rechtspraak en de wenselijkheid van een eenvoudig hanteerbaar regime is het aangewezen om alle geschillen tussen de reder en de kapitein, ongeacht of ze betrekking hebben op de uitvoering van de arbeidsovereenkomst dan wel de handelsbevoegdheden van de kapitein, principieel aan de arbeidsgerechten toe te vertrouwen, en zulks uitdrukkelijk in de wet te bevestigen. Dit wordt gedaan door de wijziging van artikel 578 van het Gerechtelijk Wetboek.

— Procedureregels met betrekking tot kort geding in scheepvaartzaken

De wijziging van artikel 1037 van het Gerechtelijk Wetboek beoogt een verplichting in te voeren voor de eisers in kort geding in scheepvaartzaken, om in de dagvaarding woonstkeuze te doen in België. Voorts wordt bepaald dat het eventuele rechtsmiddel dat tegen de navolgende beschikking in kort geding zou worden ingesteld, aan de gekozen woonplaats kan worden betekend. Ten slotte wordt bewerkstelligd dat, zoals reeds geldt voor de inleidende dagvaarding in kort geding, ook een dagvaarding in verzet of hoger beroep van dag tot dag of van uur tot uur kan geschieden, en dat bij verstek

— Autres règles spécifiques en matière de compétence judiciaire

À l'article 569, premier alinéa, 44°, du Code judiciaire, relatif à la compétence d'appel contre certaines décisions du Conseil d'enquête maritime, un renvoi à la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime est remplacé par un renvoi à la disposition correspondante du nouveau Code de la Navigation.

Dans le nouvel article 601*ter*, 7°, du Code judiciaire, la compétence du tribunal de police est confirmée pour l'appel contre des décisions d'amendes administratives en vertu du nouveau Code de la Navigation.

À l'article 588, 8°, du Code judiciaire, relatif à la compétence pour les litiges lors de la livraison des marchandises transportées par voie navigable, un renvoi à la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement intérieur est remplacé par un renvoi à la disposition correspondante dans le nouveau Code de la Navigation.

— Compétence judiciaire pour les litiges opposant armateur et capitaine

Compte tenu de l'accentuation dans le nouveau Code de la Navigation de la fonction d'employé du capitaine, de l'opportunité d'une loi de protection sociale défendue par la doctrine, de la jurisprudence en vigueur et de l'opportunité d'avoir un régime facilement applicable, il est recommandé de confier par principe aux juridictions du travail tous les litiges opposant armateur et capitaine, indépendamment du fait qu'ils concernent l'exécution du contrat de travail ou la capacité juridique du capitaine, et de confirmer cela explicitement dans la loi. Cela se fait en modifiant de l'article 578 du Code judiciaire.

— Règles de procédure relatives au référé dans les instances en rapport avec la navigation

La modification de l'article 1037 du Code judiciaire vise à imposer aux demandeurs en référé dans les instances en rapport avec la navigation de faire, dans la citation, élection de domicile en Belgique. Elle prévoit par ailleurs que le recours éventuel qui serait introduit contre l'ordonnance en référé qui en découle peut être signifié au domicile élu. Elle fait enfin en sorte qu'une citation en opposition ou en appel peut être donnée de jour à jour, ou d'heure à heure et qu'en cas de non-présentation, le jugement peut être fait sur-le-champ, comme c'est déjà le cas pour les citations introductives

terstond recht kan worden gedaan. Wanneer het hoger beroep daarentegen wordt ingesteld bij contradictoir verzoekschrift, neergelegd op de griffie, is de bijzondere korte verschijningstermijn voor scheepvaartzaken niet van toepassing. Aangezien de geïntimeerde dan door de griffie bij gerechtsbrief moet worden opgeroepen, is een verschijningstermijn van slechts enkele uren of dagen in een dergelijk geval niet realistisch. Ingevolge deze wetswijziging worden de lange verschijningstermijnen, de verhoogde kosten van een betekening in het buitenland en de kosten van de vertaling van de inleidende akte vermeden. Aldus draagt de nieuwe bepaling bij tot een efficiënter en sneller procesverloop, wat in scheepvaartzaken in kort geding ten zeerste wenselijk is. De formulering van de eerste zin is geïnspireerd door artikel 1389 van het Gerechtelijk Wetboek inzake woonstkeuze door de beslaglegger. Om aan te sluiten bij de terminologie die wordt gebruikt in het nieuwe Scheepvaartwetboek wordt het begrip "zee- en rivierzaken" vervangen door het begrip "scheepvaartzaken". Daaronder dient ook in dit geval te worden verstaan de betwiste zaken die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de in het Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden. Het begrip omvat zowel geschillen met betrekking tot. het commerciële zeehandelsrecht als geschillen aangaande de niet-commerciële scheepvaart.

— Verwijzingen naar het Belgisch Scheepvaartwetboek en correcties

In artikel 144*quater* van het Gerechtelijk Wetboek wordt een verwijzing naar de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

In artikel 1253*sexies* van het Gerechtelijk Wetboek wordt het eerste lid gewijzigd teneinde, wat de in de aldaar geregelde vordering te vermelden gegevens met betrekking tot schepen betreft, een verwijzing naar een bepaling van het nieuwe Scheepvaartwetboek op te nemen. Daarnaast wordt een juridisch-technische correctie doorgevoerd, in zoverre de bepaling een kantmelding voorschreef op de laatst overgeschreven titel van verkrijging van zeeschepen. De formaliteiten van overschrijving en kantmelding, zoals die bestaan op de grondhypotheekbewaringen, bestaan immers niet op de scheepshypotheekbewaring.

— Wijzigingen in verband met *scheepsbeslag*

Ten slotte worden een aantal wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek doorgevoerd met het oog op de nieuwe wettelijke regeling van het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag.

en référé. Si, en revanche, l'appel est intenté sur requête contradictoire déposée au greffe, le délai de comparution particulièrement court des instances en rapport avec la navigation ne s'applique pas. Étant donné que l'intimé doit alors être convoqué par pli judiciaire par le greffe, un délai de comparution de quelques heures ou jours seulement n'est pas réaliste dans un tel cas. En vertu de cette modification de loi, les longs délais de comparution, les frais plus élevés de signification à l'étranger et les coûts de la traduction de l'acte introductif sont évités. La nouvelle disposition contribue ainsi à une procédure plus efficace et plus rapide, ce qui est extrêmement souhaitable dans les instances en rapport avec la navigation en référé. La formulation de la première phrase est inspirée de l'article 1389 du Code judiciaire relatif à l'élection de domicile par le saisissant. Pour se conformer à la terminologie utilisée dans le nouveau Code de la Navigation, la notion de "matière maritime et fluviale" sera remplacée par la notion d'"instances en rapport avec la navigation". Dans ce cas, il faut entendre par là les matières contentieuses qui se rapportent en tout ou en partie aux matières régies dans le Code de la Navigation. La notion comprend à la fois les litiges relatifs au droit commercial maritime et les litiges concernant la navigation non commerciale.

— Renvois vers le Code belge de la Navigation et corrections

Dans l'article 144*quater* du Code judiciaire, un renvoi à la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer est remplacé par un renvoi à la disposition correspondante du Code belge de la Navigation.

Dans l'article 1253*sexies* du Code judiciaire, le premier alinéa est modifié afin d'inclure un renvoi à une disposition du nouveau Code de la Navigation en ce qui concerne les données relatives aux navires à mentionner dans l'affaire qui y est réglée. En outre, une correction juridico-technique sera effectuée, dans la mesure où la disposition prévoyait une mention marginale pour le dernier titre transcrit de l'acquisition de navires de mer. Les formalités de transcription et de mention marginale, telles qu'elles existent sur les conservations des hypothèques terrestres, n'existent en effet pas sur la conservation des hypothèques maritimes.

— Modifications en matière de saisie de navire

Enfin, un certain nombre de modifications sont apportées au Code judiciaire compte tenu de la nouvelle législation de saisie conservatoire et saisie-exécution sur navire.

In de artikelen 1467 en 1545 wordt verduidelijkt dat het bewarend beslag en de tenuitvoerlegging op schepen worden geregeld in het Scheepvaartwetboek.

De artikelen 1467 tot 1480, 1545 tot 1559 en 1655 tot 1675 van het Gerechtelijk Wetboek worden opgeheven, nu de erin geregelde materie voortaan in het Scheepvaartwetboek wordt geregeld.

Luidens het bijkomende lid in artikel 633, § 1, berust de territoriale bevoegdheid voor een bewarend scheepsbeslag bij de rechter van de plaats waar het schip zich bevindt of zich naar verwachting zal bevinden. In vergelijking met de in artikel 633, § 1, eerste lid van het Gerechtelijk Wetboek vervatte basisregel met betrekking tot de territoriale rechterlijke bevoegdheid inzake beslag en met artikel 1467, eerste lid van het Gerechtelijk Wetboek, dat bij de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek zal worden opgeheven, vermeldt de bepaling uitdrukkelijk de hypothese dat het schip in het rechtsgebied van de bevoegde rechter wordt verwacht. Bij lezing van de totnogtoe vigerende wetsartikelen zou kunnen worden aangenomen dat de rechter enkel kan toestaan dat beslag wordt gelegd op schepen die zich *op het ogenblik van de beschikking* reeds in het rechtsgebied van de rechtbank bevinden. De mogelijkheid dat de rechter de toelating verleent voordat de schepen zich binnen zijn arrondissement bevinden, wordt nochtans ook naar huidig recht reeds geacht te bestaan. Hier kan worden vooropgesteld dat het niet ter zake doet binnen welke termijn het schip in het rechtsgebied wordt verwacht of dat het schip eerst een ander rechtsgebied zal aandoen. Het beslag kan zelfs worden toegestaan maanden voordat het schip wordt verwacht. Het spreekt voor zich dat het bewarend beslag ook onder vigeur van de nieuwe bepaling slechts mag worden *gelegd* wanneer het schip zich effectief binnen het rechtsgebied bevindt van de rechter die de toelating verleende.

De formulering van artikel 1493, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangepast zodat zij niet langer geldt voor de schorsing van de geldigheidsduur van een scheepsbeslag.

De formulering van artikel 1497, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangepast zodat zij nog alleen geldt voor de omzetting van beslag op onroerend goed, en niet langer voor de omzetting van een scheepsbeslag.

Dans les articles 1467 et 1545 est précisé que la saisie conservatoire et l'exécution sur les navires sont régies par le Code de la Navigation.

Les articles 1467 à 1480, 1545 à 1559 et 1655 à 1675 du Code judiciaire sont abrogés, car la matière qui y était régie l'est maintenant dans le Code de la Navigation.

En vertu de l'alinéa complémentaire de l'article 633, § 1er, la compétence territoriale pour une saisie conservatoire sur navire incombe aux tribunaux du lieu où le navire se trouve ou se trouvera selon les prévisions. Par comparaison avec la règle de base prévue à l'article 633, § 1er, premier alinéa du Code judiciaire concernant la compétence judiciaire territoriale en matière de saisie et avec l'article 1467, premier alinéa du Code judiciaire, qui seront abrogés lors de l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation, la disposition mentionne expressément l'hypothèse que le navire est attendu dans la juridiction du juge compétent. À la lecture des articles de loi en vigueur jusqu'à présent, on pourrait supposer que le juge ne peut autoriser qu'une saisie pratiquée sur les navires qui se trouvent déjà dans la juridiction du tribunal *au moment de l'ordonnance*. La possibilité que le juge donne l'autorisation avant que les navires se trouvent dans son arrondissement est cependant réputée exister déjà en vertu du droit actuel. On peut postuler que le délai dans lequel le navire est attendu dans la juridiction ou le fait que le navire atteindra d'abord une autre juridiction sont sans importance en l'espèce. La saisie peut même être autorisée des mois avant que le navire ne soit attendu. Il va de soi que la saisie conservatoire ne peut elle aussi être *pratiquée* en vertu de la nouvelle disposition que si le navire se trouve effectivement dans le ressort du juge qui a accordé l'autorisation.

La formulation de l'article 1493, deuxième alinéa du Code judiciaire est adaptée, de sorte qu'il ne s'applique plus à la suspension du délai de validité d'une saisie sur navire.

La formulation de l'article 1497, deuxième alinéa du Code judiciaire est adaptée, de sorte qu'il ne s'applique plus qu'à la transformation de la saisie immobilière et non plus à la transformation d'une saisie sur navire.

Afdeling 10

Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg

Artikel 64

Een aanzienlijk deel van de bepalingen van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg zijn in het Belgisch Scheepvaartwetboek verwerkt, maar uitsluitend wat betreft het vervoer over zee en de waterweg. Aangezien de wet een ruimere draagwijdte heeft dan alleen de scheepvaart, wordt hij niet opgeheven.

Zelfs de verwijzingen naar het vervoer over zee en de waterweg worden niet zonder meer opgeheven, omdat zij gedeeltelijk betrekking hebben op gewestbevoegdheden. Door de voorgestelde wijzigingsbepaling wordt echter verduidelijkt dat de bestaande wetsbepalingen niet langer toepassing vinden op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde federale bevoegdheden.

Section 10

Modification de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable

Article 64

Une part considérable des dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, est traitée dans le Code belge de la Navigation, mais uniquement en ce qui concerne le transport par mer et par voie navigable Étant donné que la loi porte sur d'autres matières que la navigation, elle n'a pas été abrogée.

Même les renvois au transport par mer et par voie navigable ne sont pas tout simplement abrogés, car ils sont en partie liés aux compétences régionales. Par la disposition modificative, il est précisé que les dispositions de loi existantes ne s'appliquent plus aux compétences fédérales régies dans le Code belge de la Navigation.

Afdeling 11

Wijziging van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden

Artikel 65

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Section 11

Modification de la loi du 1er avril 1969 instituant un revenu garanti aux personnes âgées

Article 65

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi au nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 12

Wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen

Artikelen 66 tot 713

Door deze artikelen worden de bepalingen van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen opgeheven, in de mate dat zij tot de federale bevoegdheden behoren. De materie wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Section 12

Modification de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation

Articles 66 à 71

Ces articles abrogent les dispositions de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, dans la mesure où elles relèvent de la compétence fédérale. La matière est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 13

Wijziging van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972

Artikelen 72 en 73

Door deze artikelen worden de verordenende bepalingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 opgeheven in de mate dat zij betrekking hebben op federale aangelegenheden. De materie wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Artikel 1 van voornoemde wet, dat louter de goedkeuring van het verdrag behelst, wordt niet opgeheven Goedkeurings- of instemmingswetten worden immers niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Zij blijven buiten de codificatie.

Artikel 2, § 4, en de artikelen 3 en 4 worden evenmin geheel opgeheven, omdat zij gedeeltelijk betrekking hebben op gewestbevoegdheden, met name de politie over het verkeer op waterwegen De bepalingen worden wel gewijzigd, zodat zij voortaan geen federale aangelegenheden meer betreffen. Aldus is er geen overlap met het Scheepvaartwetboek.

Afdeling 14

Wijziging van de algemene wet van 18 juli 1977 inzake douane en accijnzen

Artikel 74

Dit artikel vervangt, met betrekking tot het voorrecht van de expediteurs, makelaars, commissionairs en douane-expediteurs voor de terugvordering van de rechten en taksen en alle sommen aan de Staat voldaan voor rekening van derden, een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Artikel 75

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Section 13

Modification de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972

Articles 72 et 73

Ces articles abrogent les dispositions normatives de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, dans la mesure où elles relèvent de la compétence fédérale. La matière est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

L'article 1er de la loi précitée, qui contient purement l'approbation de la convention, n'est pas été abrogé. Les lois d'approbation et d'assentiment ne sont en effet pas reprises dans le Code belge de la Navigation. Elles restent extérieures à la codification.

L'article 2, § 4, et les articles 3 et 4 ne sont pas non plus entièrement abrogés, car ils relèvent en partie des compétences régionales, à savoir de la police de la navigation sur les voies navigables. Les dispositions sont bel et bien modifiées, de sorte que désormais, elles ne relèvent plus de la compétence fédérale. Il n'y a donc pas de chevauchement avec le Code de la Navigation.

Section 14

Modification de la loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises

Article 74

En ce qui concerne le privilège des expéditeurs, courtiers, commissionnaires et expéditeurs douaniers pour le recouvrement des droits et taxes, et toutes les sommes versées à l'État pour le compte de tiers, cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi à la disposition correspondante du nouveau Code de la Navigation.

Article 75

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi au nouveau Code de la Navigation.

Afdeling 14

Wijziging van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten

Artikel 76

Dit artikel voert in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten een aan artikel 50 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser en artikel 70 van Titel VI van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen analoge bepaling in, voor toepassing op de schepelingen die niet onder deze bijzondere rechtsregimes vallen.

In Titel VI van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser wordt bepaald dat de schuldvorderingen van de schepeling die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst op het schip bevoorrecht zijn. Om eenzelfde scheepsvoorrecht te creëren ten gunste van de schepelingen die niet onder deze bijzondere regimes vallen, introduceert dit artikel een analoge bepaling in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Section 14

Modification de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail

Artikel 76

Cet article introduit dans la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail une disposition analogue à l'article 50 de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur et à l'article 70 du Titre VI de la loi du 3 juin 2007 contenant diverses dispositions relatives au travail, applicable aux gens d'équipage qui ne relèvent pas de ces régimes particuliers.

Dans le Titre VI de la loi du 3 juin 2007 contenant diverses dispositions relatives au travail et dans la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, il est déterminé que les créances du membre d'équipage qui découlent du contrat de travail sur le navire sont privilégiées. Pour créer un même privilège maritime en faveur des gens d'équipage qui ne relèvent pas de ces régimes particuliers, cet article introduit une disposition analogue dans la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Afdeling 16

Wijziging van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart

Artikel 77

Door dit artikel worden de artikelen 10 en 11 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, die betrekking hadden op de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars, opgeheven. Deze materie wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Section 16

Modification de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime

Article 77

Cet article abroge les articles 10 et 11 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, qui avaient trait à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire. Cette matière est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

Artikelen 78 tot 81

Door deze artikelen worden aan aantal bepalingen gewijzigd in het hoofdstuk met betrekking tot scheepvaartongevallen van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart. Het hoofdstuk kon niet geheel worden opgeheven omdat de verwijdering van wrakken op de binnenwateren tot de gewestelijke bevoegdheden

Articles 78 à 81

Ces articles modifient un certain nombre de dispositions dans le chapitre relatif aux accidents de navigation de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime. Le chapitre ne pouvait pas être entièrement abrogé, car l'enlèvement des épaves dans les eaux intérieures relève des compétences régionales. Même

behoort. Zelfs de wrakkenverwijdering op zee, in de mate dat zij noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden inzake waterwegen en havens, wordt op grond van artikel 6, § 1, X, tweede lid van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen geacht tot de gewestelijke bevoegdheden te behoren.

Door de wijzigingen wordt duidelijk gemaakt dat het hoofdstuk voortaan in de zeegebieden slechts van toepassing is op de wrakkenverwijdering noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de havens en waterwegen, die desgevallend kan worden uitgevoerd door de gewestelijke overheden.

De wrakkenverwijdering op zee, in meer algemene zin, behoort tot de federale bevoegdheden en wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

De bepalingen inzake wrakkenruiming in de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, die verband houden met de bescherming van het mariene milieu en met betrekking tot hulp en berging worden opgeheven. Zij behoren eveneens tot de federale bevoegdheden. Voor zover hun behoud nodig was, zijn dergelijke bepalingen terug te vinden in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 17

Wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen

Artikel 82

Door de voorgestelde wijzigingsbepaling wordt een verwijzing naar de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen in de wettelijke bepalingen over het begrotingsfonds “Fonds Leefmilieu” vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

l’enlèvement des épaves en mer, dans la mesure où il est nécessaire pour l’exercice des compétences régionales en matière de voies navigables et de ports, est réputé relever des compétences régionales, sur la base de l’article 6, § 1er, X, deuxième alinéa de la Loi spéciale de réformes institutionnelles.

Les modifications indiquent clairement que dans les espaces marins, le chapitre ne s’applique désormais qu’à l’enlèvement des épaves nécessaire à l’accessibilité des ports et des voies navigables, qui peut le cas échéant être effectué par les autorités régionales.

L’enlèvement des épaves en mer, dans un sens plus général, relève des compétences fédérales et est désormais régi par le nouveau Code de la Navigation.

Les dispositions relatives à l’enlèvement des épaves du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, qui ont trait à la protection du milieu marin et à l’aide et l’assistance sont abrogées. Elles relèvent également des compétences fédérales. Dans la mesure où leur conservation était nécessaire, de telles dispositions se retrouvent dans le nouveau Code de la Navigation.

Section 17

Modification de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires

Article 82

La disposition modificative proposée remplace un renvoi à la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, dans les dispositions de loi sur le fonds budgétaire “Fonds environnement”, par un renvoi à la disposition correspondante du Code belge de la Navigation.

Afdeling 18

Wijziging van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003

Artikel 83

Door dit artikel worden alle actieve bepalingen, op de instemmingsbepaling na, van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003 opgeheven, nu de nationale uitvoeringsbepalingen van het betrokken Verdrag in het Scheepvaartwetboek zijn geïntegreerd.

Afdeling 19

Wijziging van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

Artikel 84

Door dit artikel worden twee verwijzingen naar de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen vervangen door verwijzingen naar de daarmee overeenstemmende hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 85

Door de voorgestelde wijziging wordt de bepaling worden de bepalingen over de meldingsplicht bij scheepvaartongevallen in de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België gestroomlijnd met de uit het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken afkomstige bepalingen over de melding van wrakken in de EEZ (artikel 2.7.6.12 van het Belgisch Scheepvaartwetboek) en de bepalingen over de melding van voorvallen waarbij het schip betrokken is (artikel 2.5.3.8 van het Belgisch Scheepvaartwetboek).

Section 18

Modification de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles de cette Convention, faite à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003

Article 83

Cet article abroge toutes les dispositions actives, à l'exception des dispositions d'assentiment, de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, et portant exécution des Protocoles de cette Convention, faits à Londres le 27 novembre 1992 et le 16 mai 2003, maintenant que les dispositions d'exécution nationales de la Convention en question sont intégrées dans le Code de la Navigation.

Section 19

Modification de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique

Article 84

Cet article remplace deux renvois à la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, par des renvois au chapitre 3 du titre 5 du livre 2 correspondant du Code belge de la Navigation.

Article 85

La modification proposée harmonise les dispositions sur l'obligation d'information en cas d'accident de navigation de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique, avec les dispositions de la Convention de Nairobi relatives à l'enlèvement des épaves sur la signalisation des épaves dans la ZEE (article 2.7.6.12 du Code belge de la Navigation) et les dispositions sur la signalisation des événements qui touchent le navire (article 2.5.3.8 du Code belge de la Navigation).

Artikel 86

Door dit artikel wordt een verwijzing naar hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart aangevuld met een verwijzing naar de bepalingen over wrakverwijdering in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 20

Wijziging van het Wetboek van Vennootschappen

Artikel 87

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepalingen uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 21

Wijziging van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser

Artikelen 88 en 89

Door deze artikelen worden verwijzingen naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 22

Wijziging van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht

Artikel 90

Door dit artikel wordt de toepasselijkheid van artikel 89 van de wet van 16 juli 2004 houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht op schepen afgeschaft. In het Scheepvaartwetboek wordt omtrent het zakenrechtelijk statuut van schepen een duidelijke IPR-verwijzingsregel ingevoerd.

Artikel 86

Cet article renvoie au chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime complété d'un renvoi aux dispositions sur l'enlèvement des épaves dans le nouveau Code de la Navigation.

Section 20

Modification du Code des sociétés

Article 87

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi aux dispositions correspondantes du nouveau Code de la Navigation.

Section 21

Modification de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur

Articles 88 et 89

Ces articles remplacent les renvois au Livre II du Code de commerce par des renvois aux dispositions correspondantes du nouveau Code de la Navigation.

Section 22

Modification de la Loi du 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé

Article 90

Cet article abolit l'applicabilité de l'article 89 de la loi du 16 juillet 2004 portant le Code de droit international privé. Dans le Code de la Navigation, une règle de conflit de droit international privé est introduite concernant le statut de droit réel des navires.

Afdeling 23

Wijziging van de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten

Artikelen 91 en 92

Door deze wijzigingsbepalingen worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij en de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Afdeling 24

Wijziging van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen

Artikelen 93 en 94

Door deze artikelen worden verwijzingen naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 25

Wijziging van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren

Artikel 95

Door deze wijzigingsbepaling wordt een verwijzing naar de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging vervangen door een verwijzing naar de daarmee overeenstemmende titel 2 van boek 5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Section 23

Modification de la loi du 17 mai 2006 relative au statut juridique externe des personnes condamnées à une peine privative de liberté et aux droits reconnus à la victime dans le cadre des modalités d'exécution de la peine

Articles 91 et 92

Ces dispositions modificatives remplacent les renvois à la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Section 24

Modification de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail

Articles 93 et 94

Ces articles remplacent les renvois au Livre II du Code de commerce par des renvois aux dispositions correspondantes du nouveau Code de la Navigation.

Section 25

Modification de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques

Article 95

Cette disposition modificative remplace un renvoi à la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime par un renvoi au titre 2 du livre 5 correspondant du Code belge de la Navigation.

Afdeling 26

Wijziging van de wet van 3 augustus 2012 betreffende de instellingen voor collectieve belegging die voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 2009/65/EG en de instellingen voor belegging in schuldvorderingen

Artikel 96

Door dit artikel wordt een verwijzing naar Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangen door een verwijzing naar de overeenstemmende bepaling uit het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 27

Wijziging van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002

Artikel 97

Door dit artikel wordt artikel 4 van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002 opgeheven. De betrokken materie wordt voortaan geregeld in het nieuwe Scheepvaartwetboek.

Afdeling 28

Wijziging van het Wetboek van economisch recht

Artikel 98

De wet van 22 april 2016 houdende wijziging en invoeging van bepalingen inzake consumentenkrediet en hypothecair krediet in verschillende boeken van het Wetboek van economisch recht heeft de voormalige bepalingen van Titel I van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet, die in 2014 werden overgeheveld naar het Wetboek van economisch recht, toepasselijk gemaakt op sommige kredieten gewaarborgd met een scheepshypotheek. Kredietovereenkomsten bestemd voor het verwerven of behouden van een binnenschip dat niet bestemd is voor winstgevende scheepvaartverrichtingen werden immers, via de desbetreffende definitie, onder het begrip “hypothecair krediet met een onroerende bestemming” gebracht (artikel I.9, 53/1° van het Wetboek van economisch recht).

De betrokken categorie binnenschepen werd omschreven als binnenvaartuigen “zoals bedoeld in

Section 26

Modification de la loi du 3 août 2012 relative aux organismes de placement collectif qui répondent aux conditions de la Directive 2009/65/CE et aux organismes de placement en créances

Article 96

Cet article remplace un renvoi au Livre II du Code de commerce par un renvoi à la disposition correspondante du nouveau Code de la Navigation.

Section 27

Modification de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 de la Convention d’Athènes 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, ratifié à Londres le 1er novembre 2002

Article 97

Cet article abroge l’article 4 de la loi du 26 novembre 2012 portant assentiment au Protocole de 2002 de la Convention d’Athènes 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, ratifié à Londres le 1er novembre 2002. La matière concernée est désormais régie par le nouveau Code de la Navigation.

Section 28

Modification du Code de droit économique

Article 98

La loi du 22 avril 2016 portant modification et introduction des dispositions en matière de crédit à la consommation et de crédit hypothécaire dans plusieurs livres du Code de droit économique a rendu les anciennes dispositions du Titre I de la loi du 4 août 1992 sur le crédit hypothécaire, qui ont été transférées dans le Code de droit économique en 2014, applicables à certains crédits garantis par une hypothèque sur navire. Les contrats de crédit destinés à acquérir ou à conserver un bateau de navigation intérieure non affecté à des opérations lucratives de navigation ont en effet été classés, via la définition concernée, dans la notion de “crédit hypothécaire à destination immobilière” (article I.9, 53/1° du Code de droit économique).

Les catégories concernées de bateaux de navigation intérieure “visées à l’article 2, premier alinéa, de la loi

artikel 2, eerste lid, van de wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel". De genoemde wet van 26 maart 2012 maakte het mogelijk om binnenschepen die niet bestemd zijn voor winstgevende scheepvaartverrichtingen te boek te laten stellen en er een hypotheek op te vestigen.

Aangezien de wet van 26 maart 2012 door het onderhavige wetsontwerp wordt opgeheven, kan er niet langer naar worden verwezen. Eigenlijk blijkt een beperking tot die schepen die niet bestemd zijn voor winstgevende scheepvaartverrichtingen ook niet nodig te zijn. In artikel VII.2, § 2, van het Wetboek van economisch recht wordt immers reeds bepaald dat de betrokken wetsbepalingen in verband met het hypothecair krediet hoe dan ook alleen van toepassing zijn op de kredietovereenkomsten gesloten met een consument, en een consument wordt door artikel I.1, 2°, gedefinieerd als "iedere natuurlijke persoon die handelt voor doeleinden die buiten zijn handels-, bedrijfs-, ambachts- of beroepsactiviteit vallen". Het zal dus hoe dan ook uitsluitend gaan om pleziervaartuigen, woonschepen, etc.

Voorts lijkt evenmin een reden voor te liggen om de kredieten bestemd voor het verwerven of behouden van zeeschepen van de regeling uit te sluiten – ofschoon het geval van een particulier die op krediet een zeeschip wenst te verwerven wellicht minder vaak zal voorkomen.

De onderhavige wijzigingsbepaling brengt derhalve alle kredietovereenkomsten met particulieren bestemd voor het verwerven of behouden van schepen onder het toepassingsgebied van de wetsbepalingen in verband met het hypothecair krediet, en schrijft voor dat ze op dezelfde wijze als de hypothecaire kredieten met een onroerende bestemming worden behandeld.

Afdeling 29

Wijziging van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I)

Artikelen 99 en 100

Door deze wijzigingsbepalingen worden verwijzingen naar de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux de navigation intérieure visés à l'article 271 du Livre II du Code de commerce". Ladite loi du 26 mars 2012 permettait d'immatriculer et d'hypothéquer les bateaux de navigation intérieure non affectés à des opérations lucratives de navigation.

Étant donné que la loi du 26 mars 2012 est abrogée par le présent projet de loi, on ne peut plus y référer. En fait, une limitation aux bateaux non affectés à des opérations lucratives de navigation ne semble pas non plus utile. Dans l'article VII.2, § 2, du Code de droit économique, il est en effet déjà déterminé que les dispositions de loi relatives au crédit hypothécaire ne s'appliquent qu'aux contrats de crédit conclus avec un consommateur, celui-ci étant défini par l'article I.1, 2°, comme "toute personne physique qui agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou professionnelle". Cela ne concernera donc que les bateaux de plaisance, les bateaux-logements, etc.

En outre, il ne semble pas non plus y avoir de raison d'exclure du régime les crédits destinés à l'achat ou la conservation de navires de mer – bien que le cas d'un particulier qui souhaite acheter à crédit un navire de mer soit peu fréquent.

La présente disposition modificative fait donc entrer tous les contrats de crédit avec des particuliers destinés à l'achat ou la conservation de navires dans le champ d'application des dispositions de loi relatives au crédit hypothécaire, et prescrit qu'ils sont traités de la même manière que les crédits hypothécaires à destination immobilière.

Section 29

Modification de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I)

Articles 99 et 100

Ces dispositions modificatives remplacent des renvois à la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité du bâtiment par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

Afdeling 30

Wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Artikelen 101 en 102

Ofschoon in het nieuwe Scheepvaartwetboek bepalingen zijn opgenomen die analoog zijn aan de bepalingen van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, wordt laatstgenoemde wet niet geheel opgeheven. Hij regelt immers mede de sanctionering van inbreuken op enkele aan de scheepvaart verwante wetten die in het Scheepvaartwetboek niet zijn opgenomen. In die mate dient de wet van 25 december 2016 te worden behouden.

Voorts schrappen zij de wetten die in het Scheepvaartwetboek opgaan uit de opsomming van de in de wet van 25 december 2016 bedoelde wetten.

Ten slotte wordt in de wet van 25 december 2016 deel A van bijlage opgeheven, omdat dit uitsluitend betrekking heeft op de sancties die worden gesteld op inbreuken op Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, en omdat die materie voortaan in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geregeld.

Afdeling 31

Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Door deze wijzigingsbepaling wordt een verwijzing naar de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij vervangen door verwijzingen naar de overeenstemmende bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

HOOFDSTUK 4

Opheffingsbepalingen

Artikel 104

De bepalingen van de wet van 30 maart 1891 rakende de aanhouding, aan boord van Belgische schepen, van lieden door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld

Section 30

Modification de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Articles 101 et 102

Bien que le nouveau Code de la Navigation comprenne des dispositions qui sont analogues aux dispositions de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, cette dernière loi n'est pas entièrement abrogée. Par la sanction des infractions, il réglemente en effet certaines des lois relatives à la navigation, qui ne sont pas reprises dans le Code de la Navigation. Dans cette mesure, la loi du 25 décembre 2016 doit être maintenue.

De plus, elles suppriment les lois qui, dans le Code de la Navigation, résultent de la somme des lois visées par la loi du 25 décembre 2016.

Enfin, dans la loi du 25 décembre 2016, la partie A de l'annexe sont abrogés, car il concerne uniquement les sanctions prises sur les infractions au Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et parce que cette matière est désormais régie par le Code belge de la Navigation.

Section 31

Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

Cette disposition modificative remplace des renvois à la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritim par des renvois aux dispositions correspondantes du Code belge de la Navigation.

CHAPITRE 4

Dispositions abrogatoires

Article 104

Les dispositions de la loi du 30 mars 1891 concernant l'arrestation, à bord de navires belges, des individus poursuivis ou condamnés par la justice belge sont

zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 105

Alle bepalingen van de wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnenschepen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart, die heden nog in werking zijn, worden materieel opgenomen in het nieuwe Scheepvaartwetboek. Door het voorgestelde artikel wordt derhalve de wet van 4 september 1908 geheel opgeheven.

Artikel 106

De bepalingen van de wet van 26 augustus 1919 tot inrichting van het Prijsgerecht zijn achterhaald. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 107

Belgische overheidsschepen worden principieel aan alle bepalingen van het nieuwe Scheepvaartwetboek onderworpen. Bijgevolg dient hun rechtspositie niet langer te worden beheerst door de wet van 28 november 1928 ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkluidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, geteekend te Brussel, op 10 april 1926. De wet van 28 november 1928, die thans – gedeeltelijk – de rechtspositie van aan de overheid toebehorende zeeschepen regelt en die het Verdrag van 10 april 1926 in het nationale recht heeft getransponeerd, wordt daarom door dit artikel opgeheven.

Artikel 108

De bepalingen van de wet van 9 augustus 1963 tot vaststelling van de aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 109

De bepalingen van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen

intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 105

Toutes les dispositions de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à la compétence en matière de navigation maritime et intérieure, qui sont encore en vigueur aujourd'hui, sont matériellement reprises dans le nouveau Code de la Navigation. L'article proposé abroge donc complètement la loi du 4 septembre 1908.

Article 106

Les dispositions de la loi organique du Conseil des prises du 26 août 1919 sont dépassés. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 107

Les navires publics belges sont en principe soumis à toutes les dispositions du nouveau Code de la Navigation. En conséquence, leur position juridique ne doit plus être régie par la loi du 28 novembre 1928 visant à introduire dans la législation belge des décisions compatibles avec celles de la Convention internationale établissant des règles uniformes en matière d'immunités des navires d'État, conclue à Bruxelles, le 10 avril 1926. La loi du 28 novembre 1928, qui régit désormais – partiellement – la position juridique des navires de mer appartenant à l'État et qui a transposé la Convention du 10 avril 1926 dans le droit national est donc abrogée par cet article.

Article 108

Les dispositions de la loi du 9 août 1963 établissant la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 109

Les dispositions de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation

en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 110

De geldende 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 zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek opgenomen. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 111

De geldende bepalingen van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 112

De geldende bepalingen van de wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij zijn achterhaald. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 113

Door dit artikel wordt de wet van 17 juli 1987 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences, en van de Bijlage, opgemaakt te Genève op 6 april 1974, opgeheven. Het voornoemd verdrag zal eveneens worden opgezegd. Een en ander verdient bijzondere toelichting.

Het Verdrag van Genève van 6 april 1974 inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences bood een internationaal regelgevend kader voor scheepvaartconferences, met name door middel van regels voor de toegang tot ladingaandelen voor scheepvaartondernemingen die gevestigd zijn op het grondgebied van bij het verdrag aangesloten Staten die hun wederzijds buitenlands vervoer verzorgen. De Code beoogde een evenwichtige toegang tot lading voor scheepvaartmaatschappijen uit ontwikkelde landen en deze uit ontwikkelingslanden. Het meest in het oog springende element van de Code was de 40/40/20-regel die de lijn of lijnen van de landen aan beide kanten van een vervoerroute elk recht gaf op

intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 110

Les dispositions en vigueur de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, sont reprises dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 111

Les dispositions en vigueur de la loi 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 112

Les dispositions en vigueur de la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge sont dépassés. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 113

Cet article abroge la loi du 17 juillet 1987 portant approbation de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, et de l'Annexe, faite à Genève le 6 avril 1974. La convention susnommée sera aussi abrogée. Voilà qui mérite un commentaire particulier.

La Convention de Genève du 6 avril 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes définissait un cadre réglementaire international applicable à ces conférences, en particulier au moyen de règles sur l'accès aux parts de trafic des armateurs établis sur le territoire des États parties à la convention, assurant les échanges extérieurs mutuels. Le Code avait pour objectif de promouvoir un juste équilibre concernant l'accès au fret, dans le transport maritime de ligne, entre opérateurs de pays développés et opérateurs de pays en voie de développement. L'élément le plus frappant du Code était la règle des 40/40/20 instaurant la répartition suivante: 40 % de la cargaison conférentielle à chacun

een aandeel van 40 % van de lading die de conference vervoert, en de lijnen van derde landen gezamenlijk recht op een aandeel van 20 %.

Verordening (EEG) Nr. 954/79 van de Raad van 15 mei 1979 "betreffende de bekrachtiging door de Lid-Staten van of de toetreding van de Lid-Staten tot het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences" bepaalde de voorwaarden waaronder de lidstaten het Verdrag konden bekrachtigen of ertoe konden toetreden. In het bijzonder dienden de lidstaten bij toetreding het voorbehoud te maken dat zij de aan hen op grond van de Code toegekende nationale aandelen moesten openstellen voor alle in de Gemeenschap gevestigde rederijen.

Door de wet van 17 juli 1987 werd de UNCTAD-Gedragscode goedgekeurd en werd de Koning belast met het treffen van enkele uitvoeringsmaatregelen, zoals de aanwijzing van lijnvaartconferences waarop bepaalde artikelen van het Verdrag toepassing vinden (artikel 2), de bepaling van de voorwaarden en de procedure voor de erkenning van een nationale scheepvaartmaatschappij (artikel 3) en de aanwijzing van de administratieve overheid aan die bevoegd is voor de regeling van geschillen tussen nationale scheepvaartmaatschappijen die aan een lijnvaartconference wensen deel te nemen (artikel. 4).

In 2006 werd de mededingingsrechtelijke groepsvrijstelling voor lijnvaartconferences ingetrokken. Ingevolge Verordening (EG) Nr. 1419/2006 van de Raad van 25 september 2006 "houdende intrekking van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer en tot wijziging van Verordening (EG) Nr. 1/2003 inzake de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot cabotage en internationale wilde vaart" en Verordening (EG) Nr. 1490/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2007 "tot intrekking van Verordening (EEG) Nr. 954/79 van de Raad betreffende de bekrachtiging door de lidstaten van of de toetreding van de lidstaten tot het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences" geldt het in artikel 101 van het EU-Werkingsverdrag neergelegde kartelverbod thans ook voor geregeld zeevervoer, mogen scheepvaartconferences niet langer vervoer van of naar de havens van de lidstaten verzorgen, en worden de lidstaten belet aan hun verplichtingen in het kader van het Verdrag te voldoen.

In deze context zijn een aantal lidstaten reeds overgegaan tot formele opzegging van het UNCTAD-Verdrag. Onder die lidstaten bevinden zich Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, drie buurlanden van België.

des armateurs des pays situés de part et d'autre d'une liaison; et 20 % aux armements des pays tiers membres de la même conférence.

Le Règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil du 15 mai 1979 "concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention" a déterminé les conditions auxquelles les États membres pouvaient ratifier la convention ou y adhérer. Plus précisément, les États membres ont dû à leur adhésion émettre la réserve de devoir ouvrir à tous les armateurs établis dans la Communauté les parts nationales leur étant octroyées en vertu du Code.

La loi du 17 juillet 1987 approuve le Code de conduite UNCTAD et charge le Roi de prendre certaines mesures d'exécution, telles que la désignation de conférences maritimes auxquelles s'appliquent certains articles de la Convention (article 2), la détermination des conditions et de la procédure pour la reconnaissance d'une compagnie maritime nationale (article 3) et la désignation de l'autorité administrative responsable du règlement des litiges entre les compagnies maritimes nationales qui souhaitent participer à une conférence maritime (article 4).

En 2006, l'exemption par catégorie du droit de la concurrence en faveur des conférences maritimes a été abrogée. À la suite du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil du 25 septembre 2006 "abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, et modifiant le règlement (CE) n° 1/2003 de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp" et du règlement (CE) n° 1490/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2007 "abrogeant le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention", l'interdiction des ententes prévue à l'article 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'applique actuellement aussi au transport maritime réglementé, les conférences maritimes ne peuvent plus assurer le transport en provenance ou à destination des ports des États membres, et les États membres ne peuvent plus répondre à leurs obligations dans le cadre du Code.

Dans ce contexte, plusieurs États membres ont déjà procédé à une dénonciation formelle du Code de la CNUCED. Parmi ces États membres se trouvent l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, trois pays

Luxemburg is nooit door het Verdrag gebonden geweest. Frankrijk blijkt het enige buurland dat vooralsnog gebonden blijft. Bulgarije en Denemarken hebben het Verdrag eveneens opgezegd.

Mede in aanmerking nemend de algemene doelstelling van het Belgisch Scheepvaartwetboek om België inzonderheid. ten opzichte van de buurlanden geen ongerechtvaardigde uitzonderingsposities te laten innemen, wordt voorzien in de opheffing van voornoemde wet van 17 juli 1987. Dit zal gepaard dienen te gaan met de opzegging van het Verdrag. Overeenkomstig artikel 50.2 van het Verdrag geschiedt de opzegging bij geschreven kennisgeving aan de bewaarnemer (d.i. de Secretaris-Generaal van de Organisatie der Verenigde Naties) en wordt zij van kracht een jaar na de datum van ontvangst door de bewaarnemer of bij verstrijken van elke in de opzeggingsoorkonde bepaalde langere periode. Noch uit de opzeggingspraktijk, noch uit een andere omstandigheid blijkt een reden om de opzegging door België later dan een jaar te laten ingaan.

Artikel 114

Door dit artikel wordt de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen opgeheven. De bepalingen van de wet zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd.

Artikel 115

De bepalingen van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Alleen de bepaling over het onderzoeken van scheepsvoorvallen wordt niet overgenomen omdat zij, in het licht van de oprichting en taakomschrijving van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen, niet langer dient te worden behouden.

Door dit artikel wordt de bestaande wet geheel opgeheven.

Artikel 116

De enige nog actieve bepalingen van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Alle andere bepalingen zijn wijzigings- en opheffingsbepalingen of overgangsbepalingen die hun uitwerking reeds hebben gehad.

limitrophes de la Belgique. Le Luxembourg n'a jamais été lié par le Code. La France reste le seul pays voisin à rester lié jusqu'à présent. La Bulgarie et le Danemark ont également dénoncé le Code.

En prenant notamment en considération l'objectif général du Code belge de la Navigation de ne pas faire adopter à la Belgique des positions d'exception injustifiées par rapport notamment aux pays limitrophes, la loi précitée du 17 juillet 1987 sera abrogée. Cette abrogation devra aller de pair avec la dénonciation de la Convention. Conformément à l'article 50.2 du Code, la dénonciation s'effectue par notification écrite adressée au dépositaire (c.-à-d. le Secrétaire-Général de l'Organisation des Nations Unies) et elle prend effet un an après la date de réception par le dépositaire ou à l'expiration de toute période plus longue qui serait spécifiée dans l'instrument de dénonciation. Il ne ressort ni de la dénonciation, ni d'une autre circonstance une raison de faire entrer en vigueur la dénonciation par la Belgique plus d'un an après.

Article 114

Cet article abroge la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires de mer. Les dispositions de la loi sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation.

Article 115

Les dispositions de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires sont intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Seule la disposition concernant l'examen des événements survenus à un navire n'est pas repris car, à la lumière de la création et de la description des tâches de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation, elle ne doit plus être maintenue.

Cet article abroge complètement la loi existante.

Article 116

Les seules dispositions encore actives de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Toutes les autres dispositions sont des dispositions modificatives et abrogatoires ou des dispositions transitoires qui ont déjà produit leurs effets.

Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 117

De bepalingen van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikelen 118 en 119

De bepalingen van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg worden de bestaande wetten door deze artikelen geheel opgeheven.

Artikel 120

De bepalingen van de wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 121

De bepalingen van de wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 122

De bepalingen van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 117

Les dispositions de la loi du 5 février 2007 relatives à la sûreté maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Articles 118 et 119

Les dispositions de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. En conséquence, les lois existantes sont complètement abrogées par ces articles.

Article 120

Les dispositions de la loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, et portant exécution de la Convention, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 121

Les dispositions de la loi du 27 juillet 2011 relative à l'autorité compétente pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 122

Les dispositions de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 123

De bepalingen van de wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 123

Les dispositions de la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution concernant la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accidents ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 124

De bepalingen van de wet van 26 maart 2012 betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen andere dan binnenschepen als bedoeld in artikel 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel hebben onder vigeur van het nieuwe Scheepvaartwetboek geen reden van bestaan meer. De bepalingen met betrekking tot de teboekstelling, de zakelijke rechten en de openbaarheid zijn voortaan immers uit zichzelf van toepassing op de bedoelde binnenvaartuigen. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 124

Les dispositions de la loi du 26 mars 2012 concernant l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure autres que les bateaux de navigation intérieure visée à l'article 271 du Livre II du Code de commerce, n'ont en vertu du nouveau Code de la Navigation, plus aucune raison d'exister. Les dispositions relatives à l'enregistrement, aux droits réels et à la publicité sont en effet désormais applicables en eux-mêmes aux bâtiments de navigation intérieure concernés. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 125

De bepalingen van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd en, waar nodig, aangepast. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 125

Les dispositions de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation, et adaptées si nécessaire. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 126

De bepalingen van de wet van 19 december 2012 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 zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 126

Les dispositions de la loi du 19 décembre 2012 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, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 127

De bepalingen van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 127

Les dispositions de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Artikel 128

De bepalingen van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 129

De bepalingen van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 130

De bepalingen van de wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 131

De bepalingen van de wet van 22 juni 2016 houdende uitvoering van Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Artikel 132

De bepalingen van de wet van 25 december 2016 houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring zijn in het nieuwe Scheepvaartwetboek geïntegreerd. Bijgevolg wordt de bestaande wet door dit artikel geheel opgeheven.

Article 128

Les dispositions de la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 129

Les dispositions de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 130

Les dispositions de la loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 131

Les dispositions de la loi du 22 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

Article 132

Les dispositions de la loi du 25 décembre 2016 portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritime ont été intégrées dans le nouveau Code de la Navigation. Par conséquent, la loi existante est complètement abrogée par cet article.

HOOFDSTUK 5

Overgangsbepalingen

Artikel 133

Onder het nieuwe Scheepvaartwetboek vervangt de term “scheepvaartcontroleurs” de omslachtige, in de huidige wetgeving voorkomende formuleringen als “de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe door de Koning aangesteld zijn”. Niet alle scheepvaartcontroleurs hebben hetzelfde pakket bevoegdheden. In de definitie wordt daarom aangegeven dat de scheepvaartcontroleurs “met een of meer welbepaalde uitvoerings- en handhavingsopdrachten zijn belast”.

Door de voorgestelde overgangsbepaling wordt verzekerd dat de thans met bepaalde opdrachten belaste ambtenaren hun bevoegdheid zullen behouden, althans totdat de Koning, als hoofd van de uitvoerende macht, er anders over beschikt.

Artikel 134

Deze voorgestelde bepaling is de overname van de overgangsbepaling die reeds voorkwam in artikel 20, § 3, van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting. Zij geldt voor bepaalde schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevond vóór 18 juli 1982, de dag waarop het Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen en de bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij wet van 7 april 1975 in werking is getreden. Dergelijke schepen worden stilaan zeldzaam, maar de bepaling behoudt vooralsnog haar belang.

Artikel 135

De bepalingen van hoofdstuk 5 van titel 2 van van boek 2 en hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffen zekerheidsrechten op schepen.

Nieuwe bepalingen betreffende zakelijke zekerheidsrechten hebben in beginsel onmiddellijke werking, behalve indien er vóór hun inwerkingtreding reeds een toestand van samenloop is ontstaan. In dat geval worden de posities van de schuldeisers onherroepelijk vastgelegd en wordt hun rangorde bepaald volgens de op dat ogenblik toepasselijke bepalingen.

Die overgangsregeling wordt, met het oog op de rechtszekerheid, in dit artikel uitdrukkelijk bevestigd.

CHAPITRE 5

Dispositions transitoires

Article 133

Dans le nouveau Code de la Navigation, les termes “contrôleurs de la navigation” remplacent la formulation lourde contenue dans la législation actuelle “les fonctionnaires chargés par le Roi du contrôle de la navigation”. Tous les contrôleurs de la navigation n’ont pas le même ensemble de compétences. C’est pourquoi, dans la définition, il est indiqué que les contrôleurs de la navigation “sont chargés d’une ou plusieurs tâches spécifiques d’exécution et d’application”.

Par la disposition transitoire proposée, on garantit que les fonctionnaires désormais investis de certaines tâches conserveront leur compétence, au moins jusqu’à ce que le Roi, en tant que chef du pouvoir exécutif, en décide autrement.

Article 134

Cette disposition proposée est la reprise de la disposition transitoire qui apparaissait déjà à l’article 20, § 3, de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires. Elle s’applique à certains navires dont la quille a été posée ou dont la construction se situait à un stade de construction similaire avant la date du 18 juillet 1982, le jour auquel la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975 est entrée en vigueur. De tels navires se font rares, mais la disposition conserve pour le moment son importance.

Article 135

Les dispositions du chapitre 5 du titre 2 du livre 2 et chapitre 3 du titre 2 du livre 2 du Code belge de la Navigation concernent les sûretés sur navires.

De nouvelles dispositions relatives aux droits des sûretés commerciales ont en principe un effet immédiat, sauf s’il existe déjà une situation de concours avant leur entrée en vigueur. Dans ce cas, les positions des créanciers sont fixées de manière irrévocable et leur ordre de priorité est déterminé conformément aux dispositions applicables à ce moment-là.

Ce régime transitoire est expressément confirmé dans cet article, en vue de la sécurité juridique.

Artikel 136

De in dit artikel betrokken bepalingen van het Scheepvaartwetboek hebben betrekking op het scheepsbeslag.

De algemene regel met betrekking tot de werking in de tijd van regels van procesrecht is dat zij onmiddellijk van toepassing zijn. De onderhavige regels beschrijven evenwel op omvattende wijze de bijzondere procedures van het bewarend en uitvoerend scheepsbeslag, en zijn als dusdanig onderling op elkaar afgestemd. Daarom verdient het de voorkeur dat, op een bewarend of uitvoerend scheepsbeslag, deze regels als geheel al dan niet van toepassing zijn. Er wordt gekozen voor de betekening van het beslagexploot als doorslaggevend aanknopingspunt: de beslagen waarvan het exploot vóór de inwerkingtreding van het Scheepvaartwetboek reeds betekend is, blijven onderworpen aan de voorheen geldende wetsbepalingen. De beslagen waarvan het exploot na de inwerkingtreding wordt betekend, vallen onder de nieuwe regels.

Artikel 137

De in dit artikel opgenomen regeling betreft de toepassing in de tijd van de regels in het nieuwe Scheepvaartwetboek met betrekking tot contractuele en buitencontractuele verbintenissen. Het betreft onder meer de bepalingen over de aansprakelijkheid van de Belgische Staat voor de handelingen van het Belgisch Scheepsregister, de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en reders, , de verbintenissen van de contractspartijen bij vervoer- en bevrachtingsovereenkomsten en de verbintenissen ingevolge averij-grosse, aanvaring of berging.

Het aanknopingspunt dat bepaalt of de nieuwe dan wel de oude regels van toepassing zijn is het feit dat de verbintenissen doet ontstaan of, ingeval van verbintenissen uit overeenkomst, het sluiten van de overeenkomst.

Ten aanzien van bestaande overeenkomsten wordt aldus het principe bevestigd van de eerbiedigende werking. Van dit principe zou enkel moeten worden afgeweken indien de nieuwe bepalingen van openbare orde zijn, wat niet het geval is.

Wat de buitencontractuele aansprakelijkheid betreft, dient te worden benadrukt dat het schadeverwekkende feit – dat de verbintenis tot schadevergoeding doet ontstaan – niet enkel het aanknopingspunt is voor de bepaling van de aansprakelijkheid, maar eveneens voor de omvang ervan, inclusief het eventueel toepasselijke beperkingsregime. Het recht op beperking ontstaat in

Article 136

Les dispositions du Code de la Navigation concernées par cet article ont trait à la saisie sur navire.

La règle générale concernant le fonctionnement dans le temps des règles de droit procédural est qu'elles sont immédiatement applicables. Les présentes règles décrivent également, de façon succincte, les procédures spéciales de la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navire, et elles sont en tant que telles harmonisées les unes par rapport aux autres. Par conséquent, il est préférable que, dans une saisie conservatoire ou saisie-exécution, ces règles dans leur ensemble puissent ou non s'appliquer. En ce qui concerne la signification de l'exploit de saisie, le critère de départ pertinent est le suivant: les saisies dont l'exploit a déjà été signifié avant l'entrée en vigueur du Code de la Navigation restent soumises aux dispositions de loi préalablement en vigueur. Les saisies dont l'exploit est signifié après l'entrée en vigueur relèvent des nouvelles règles.

Article 137

Le régime repris dans cet article concerne l'application dans le temps des règles du nouveau Code de la Navigation en ce qui concerne les obligations contractuelles et extracontractuelles. Cela concerne notamment les dispositions sur la responsabilité de l'État belge pour les opérations du Registre naval belge, la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs, les obligations des parties contractantes dans le cadre des contrats de transport et d'affrètement et les obligations suite à l'avarie commune, l'abordage ou l'assistance.

Le critère de départ qui détermine si les règles nouvelles et anciennes s'appliquent est le fait qu'elles font naître les obligations ou, en cas d'obligations contractuelles, la conclusion du contrat.

En ce qui concerne les contrats existants, le principe de l'effet différé est ainsi confirmé. On ne dérogerait à ce principe que si les nouvelles dispositions étaient d'ordre public, ce qui n'est pas le cas.

En ce qui concerne la responsabilité extracontractuelle, il faut souligner que le fait dommageable – qui fait naître l'obligation de dommages-intérêts – est le critère de départ pour déterminer non seulement la responsabilité, mais aussi sa portée, y compris le régime de limitation éventuellement applicable. En effet, le droit à la limitation naît en principe au moment du fait

principe immers – ongeacht of het daadwerkelijk wordt uitgeoefend – op het ogenblik van het schadeverwekkende feit. Indien het toepasselijke beperkingsregime zou worden bepaald aan de hand van het ogenblik waarop de beperking wordt ingeroepen, zoals sommige auteurs bepleiten, zou de door de aansprakelijkheidsbeperking begunstigde partij bovendien eenzijdig het toepasselijke recht kunnen kiezen.

Artikel 138

Artikel 2.2.5.52 van het nieuwe Scheepvaartwetboek wijst de ondernemingsrechtbank te Antwerpen aan als de voor de eis tot doorhaling of vermindering van de inschrijving van een scheepshypotheek bevoegde rechter.

Op de principiële onmiddellijke werking van wetten van procesrecht geldt een uitzondering voor het geval de toepassing van die wetten ertoe zou leiden dat gedingen die op geldige wijze aanhangig zijn gemaakt bij een gerechtsinstantie daaraan worden onttrokken. Voor die gevallen blijft de oude wet gelden.

Dit artikel vormt een toepassing van die algemene regel. De overgangsregeling wordt, met het oog op de rechtszekerheid, uitdrukkelijk bevestigd.

Artikel 139

Dit artikel bevat, voor twee in het nieuwe Scheepvaartwetboek vervatte verjaringsregels die niet aan een ander regime van overgangsrecht onderhevig zijn, een eerder klassieke overgangsregeling. In zoverre de nieuwe wet de termijn van de lopende verjaring verlengt, is de nieuwe wet onmiddellijk van toepassing en blijft het aanvangspunt van de termijn onveranderd. In zoverre de nieuwe wet de verjaringstermijn verkort, wordt de verjaring beheerst door de nieuwe wet, maar begint de termijn pas te lopen vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe wet, weze het dat dit een eerder ingetreden verjaring overeenkomstig de oude wet niet zal verhinderen.

Article 140

Deze overgangsbepaling strekt ertoe dat de getuigschriften of certificaten, voor de inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek afgegeven op basis van door deze wet opgeheven wetsbepalingen worden beschouwd als gelijkwaardig aan de overeenstemmende getuigschriften of certificaten afgegeven op basis van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

dommageable – peu importe qu'il soit ou non réellement exercé. Si le régime de limitation applicable devait être déterminé au moyen du moment où la limitation est invoquée, comme certains auteurs le préconisent, la partie bénéficiant de la limitation de responsabilité pourrait également choisir unilatéralement le droit applicable.

Article 138

L'article 2.2.5.52 du nouveau Code de la Navigation désigne le tribunal de l'entreprise d'Anvers comme juridiction compétente pour la demande en radiation ou en réduction de l'enregistrement de l'hypothèque sur navire.

En ce qui concerne l'effet immédiat de principe des lois du droit procédural, une exception s'applique pour le cas où l'application de ces lois mènerait au fait que les procédures qui sont valablement intentées auprès d'une autorité judiciaire y sont soustraites. Dans ces cas, l'ancienne loi demeure valable.

Cet article est une application de cette règle générale. Le régime transitoire est expressément confirmé, en vue de la sécurité juridique.

Article 139

Cet article contient un régime transitoire assez classique pour deux règles de prescription du nouveau Code de la Navigation qui ne sont pas soumises à un autre régime de droit transitoire. Dans la mesure où la nouvelle loi prolonge le délai de prescription en cours, la nouvelle loi s'applique immédiatement et le point de départ du délai reste inchangé. Dans la mesure où la nouvelle loi raccourcit le délai de prescription, la prescription est régie par la nouvelle loi, mais le délai ne commencera à courir qu'à partir de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, même si n'empêchera pas une prescription antérieure conformément à l'ancienne loi.

Article 140

Cette disposition transitoire vise à ce que les attestations ou les certificats émis avant l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation sur la base des dispositions de loi abrogées par cette loi soient réputés équivalents aux attestations ou certificats correspondants délivrés sur la base du Code belge de la Navigation.

De Koning wordt ertoe gemachtigd nadere overgangsmaatregelen vast te stellen.

HOOFDSTUK 6

Inwerkingtreding

Artikel 141

Dit artikel bepaalt dat de wet – en het nieuwe Scheepvaartwetboek dat erdoor wordt ingevoerd – in werking treedt op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van één jaar na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Om enige flexibiliteit toe te laten, wordt de Koning gemachtigd om over het tijdstip van inwerkingtreding van delen van deze wet te beslissen, zonder dat Hij evenwel de hierboven vermelde termijn kan verlengen.

Le Roi est habilité à établir d'autres mesures transitoires.

CHAPITRE 6

Entrée en vigueur

Article 141

Cet article détermine que la loi – et le nouveau Code de la Navigation qu'elle introduit – entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après sa publication au *Moniteur belge*.

Pour permettre une certaine souplesse, le Roi est habilité à décider des délais de l'entrée en vigueur de certaines parties de cette loi, sans toutefois prolonger la période susmentionnée.

Nele LIJNEN (Open Vld)
Sandrine DE CROM (Open Vld)
Jean-Jacques FLAHAUX (MR)
Jef VAN den BERGH (CD&V)

LIJST VAN AFKORTINGEN

ABAS – Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf

ADN – Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Voies de Navigation Intérieures

AFS – International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships

ASV – Antwerpse Scheepvaartvereniging

BARECON – BIMCO Standard Bareboat Charter

BBGBZ – Beroepsvereniging van Behandelaars van Goederen van Brugge/Zeebrugge

BFTB – Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart

BIMCO – Baltic and International Maritime Council

Brussel I*bis*-Verordening – Verordening (EU) Nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken

BUNKER – International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

BVT – Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars

BVZ – Belgische Vereniging voor Zeerecht

B.W. – Burgerlijk Wetboek

BWM – International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments

BZB – Koninklijke Maatschappij Belgische Zeevaartbond

CDNI – Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure

CEB – Confederatie der Expediteurs van België

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ABAS – Union Professionnelle des Arrimeurs et des Entreprises Portuaires d'Anvers

ADN – Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Voies de Navigation Intérieures

AFS – Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires

ASV – Fédération maritime d'Anvers

BARECON (Contrat d'affrètement "coque nue" – BIMCO (Conseil maritime baltique et international)

BBGBZ – Association professionnelle des manutentionnaires de Bruges/Zeebruges

FBOTF – Fédération Belge d'Organisateurs de Transports Fluviaux

BIMCO – Conseil maritime baltique et international

Règlement Bruxelles I bis – Règlement (UE) no 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale

BUNKER – Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

ABAM – Royale Association Belge des Assureurs Maritimes

ABDM – Association Belge de Droit Maritime

C. civ. – Code civil

BWM – Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires

LMB – Ligue Maritime Belge

CDNI – Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure

CEB – Confédération des Expéditeurs Belges

CLC – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

CLNI – Convention de Strasbourg sur la Limitation de la responsabilité en Navigation Intérieure

CMNI – Convention de Budapest relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure

COLREG – Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

COMAR – Commissie Maritiem Recht

CSC – International Convention for Safe Containers

DAB – Dienst met Afzonderlijk Beheer

DG – Directoraat-generaal

Faill.W. – Faillissementswet

FEBETRA – Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners

FOD – Federale Overheidsdienst

FOSO – Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen

FSMA – Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten

FUND – International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

GENCON – BIMCO Uniform General Charter

Ger.W. – Gerechtelijk Wetboek

HNS – International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea

IMO – Internationale Maritieme Organisatie

IMO-Verdrag – Convention on the International Maritime Organization

INTERVENTION – International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties

CLC – Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

CLNI – Convention de Strasbourg sur la Limitation de la responsabilité en Navigation Intérieure

CMNI – Convention de Budapest relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure

COLREG – Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer

COMAR – Commission de Droit Maritime

CSC – Convention internationale sur la sécurité des conteneurs

SGS – Service à gestion séparée

DG – Direction Générale

L. Fail. – Loi sur les faillites

FEBETRA – Fédération Royale Belge des Transporteurs et des prestataires de services logistiques

SPF – Service public fédéral

OFEAN – Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation

FSMA – Autorité des services et marchés financiers

FUND – Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

GENCON – BIMCO Uniform General Charter

C. jur. – Code juridique

HNS – Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses

OMI – Organisation maritime internationale

Convention OMI – Convention portant création de l'Organisation maritime internationale

INTERVENTION – Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures

ITB – Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren

IVR – Internationale Vereniging het Rijnschepenregister

KBMA – Koninklijke Belgische Marine Academie

KBRV – Koninklijke Belgische Redersvereniging

KBZ – Koninklijk Belgisch Zeemanscollege

KVBG – Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen

LC – Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (London Convention)

LL – International Convention on Load Lines

LLMC – Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

MAS – Maritime Assistance Service

MLC – Maritime Labour Convention

NBW – Nederlands Burgerlijk Wetboek

NYPE – New York Produce Exchange

P&I – Protection and Indemnity

PAL – Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea

PoR – Place of Refuge

Rome I-Verordening – Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)

Rome II-Verordening – Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II")

SAR – International Convention on Maritime Search and Rescue

ITB – Institut pour le Transport par Batellerie

IVR – Association internationale du registre des bateaux du Rhin

ARMB – Académie Royale de Marine de Belgique

URBA – Union royale des Armateurs belges

CRMB – Collège Royal Maritime Belge

ABAS – Fédération royale des gestionnaires de flux de marchandises

LC – Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets ou autres matières

LL – Convention internationale sur les lignes de charge

Convention LLMC – Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

MARPOL – Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

MAS – Service d'assistance maritime

MLC – Convention du travail maritime

NBW – Code civil néerlandais

NYPE – Bourse de New York

P&I – Protection et Indemnisation

PAL – Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

LdR – Lieu de refuge

Règlement Rome I – Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur le droit applicable aux obligations contractuelles (Rome I)

Règlement Rome II – Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur le droit applicable aux obligations non contractuelles (Rome II)

SAR – Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime

SFV – Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea

SRC – Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships

STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

STCW-F – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel

TMC – International Convention on Tonnage Measurement of Ships

VeGHO – Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen

WIPR – Wetboek van internationaal privaatrecht

WRC – Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks

SFV – Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche

SOLAS – Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

SRC – Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

STCW – Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

STCW-F – Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille

TMC – Convention internationale sur le jaugeage des navires

VeGHO – Association des entreprises portuaires gantoises

CDIP – Code de droit international privé

WRC – Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves

Centrale drukkerij – Imprimerie centrale