

- 125 / 2 - 1988

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BIUTENGWONE ZITTING 1988

29 APRIL 1988

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot ondertekening en bekrachtiging van het
Verdrag betreffende het vervoer over zee van
passagiers en hun bagage, ondertekend te
Athene op 13 december 1974, en van het
Verdrag betreffende de beperkte
aansprakelijkheid inzake maritieme
vorderingen, ondertekend te Londen
op 19 november 1976

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE
BETREKKINGEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DAEMS

(1) Samenstelling van de Commissie :
Voorzitter : de heer Damseaux.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Dhoore, Steverlynck, Uyttendaele, Van Hecke, Van Wambeke.	HH. J. Bosmans, Bourgeois, Cauwenberghs, Desutter, Van den Brande, Van Peel.
P.S. HH. Biefnot, W. Burgeon, Degroeve, Denison, Van der Biest.	HH. Anselme, Collart, Delizée, M. Harmegnies, Mottard, N.
S.P. HH. Sleenckx, Van Elewycx, Van Miert, Vanvelthoven.	HH. Claes, Colla, Derycke, Galle, Tobback.
P.V.V. H. Daems, Mevr. Neyts- Uyttebroeck, H. Vermeiren.	HH. Cortois, Flamant, Van houtte, Vreven.
P.R.L. HH. Damseaux, Kubla.	HH. De Decker, Defraigne, Poswick.
P.S.C. HH. Gendebien, Nothomb.	HH. Ph. Charlier, Gehlen, N.
V.U. H. Anciaux.	HH. Caudron, Mevr. Maes.
Agalev-H. Van Dienderen.	HH. Geysels, Winkel.
Ecolo	

Zie:

- 125 - 1988 :

— N° 1 : Voorstel van resolutie van de heer Van Elewycx.

- 125 / 2 - 1988

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1988

29 AVRIL 1988

PROPOSITION DE RESOLUTION

demandant que soient signées et ratifiées la
Convention relative au transport par mer de
passagers et de leurs bagages, signée
à Athènes le 13 décembre 1974, et
la Convention sur la limitation de la
responsabilité en matière de créances
maritimes, signée à Londres
le 19 novembre 1976

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION DES
RELATIONS EXTERIEURES (1)

PAR M. DAEMS

(1) Composition de la Commission :
Président : M. Damseaux.

A. — Membres effectifs :	B. — Membres suppléants :
C.V.P. MM. Dhoore, Steverlynck, Uyttendaele, Van Hecke, Van Wambeke.	MM. J. Bosmans, Bourgeois, Cauwenberghs, Desutter, Van den Brande, Van Peel.
P.S. MM. Biefnot, W. Burgeon, Degroeve, Denison, Van der Biest.	MM. Anselme, Collart, Delizée, M. Harmegnies, Mottard, N.
S.P. MM. Sleenckx, Van Elewycx, Van Miert, Vanvelthoven.	MM. Claes, Colla, Derycke, Galle, Tobback.
P.V.V. M. Daems, Mme Neyts- Uyttebroeck, M. Vermeiren.	MM. Cortois, Flamant, Van houtte, Vreven.
P.R.L. MM. Damseaux, Kubla.	MM. De Decker, Defraigne, Poswick.
P.S.C. MM. Gendebien, Nothomb.	MM. Ph. Charlier, Gehlen, N.
V.U. M. Anciaux.	MM. Caudron, Mme Maes.
Agalev-M. Van Dienderen.	MM. Geysels, Winkel.
Ecolo	

Voir :

- 125 - 1988 :

— N° 1 : Proposition de résolution de M. Van Elewycx.

I. — ALGEMENE BESPREKING

De auteur van het voorstel merkt op dat na de ramp met de « Herald of Free Enterprise » voor Zeebrugge gebleken is dat ons land tot dusver heeft nagelaten het Verdrag van Athene van 1974 van de Internationale Maritieme Organisatie betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun bagage te ondertekenen en te bekrachtigen. Ook het Verdrag van Londen van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen werd door ons land nog niet ondertekend of bekrachtigd.

Die nalatigheid had zeer ernstige gevolgen kunnen hebben, ware het niet dat de slachtoffers en hun nabestaanden voor het merendeel Engelsen waren en hun vorderingen bij Britse rechtbanken hebben ingesteld.

Zoals bekend kan in het zeerecht de eigenaar van een schip zijn aansprakelijkheid voor schade, met inbegrip van lichamelijke letsels of de dood van een passagier, tot een welbepaald bedrag beperken. Dat bedrag wordt door internationale overeenkomsten zoveel mogelijk eenvormig gemaakt.

Wanneer een ongeval lichamelijke letsels en materiële schade heeft veroorzaakt, moet luidens het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957, dat in België van toepassing is, een totaalbedrag van 206,67 bijzondere trekkingsrechten per eenheid tonnenmaat van het schip worden betaald, wat in het geval van de « Herald of Free Enterprise » neerkomt op een totaalbedrag van 50 miljoen F, waarvan een gedeelte de materiële schade moet dekken.

Zo zou er 34 miljoen F overblijven voor de vorderingen wegens lichamelijke letsels aan passagiers, terwijl op grond van het Verdrag van Londen van 1976, dat door Groot-Brittannië eind 1986 werd bekrachtigd en in dat land van toepassing is, 1,2 miljard F aan de slachtoffers of hun nabestaanden zal moeten worden uitgekeerd.

Op grond van het Verdrag van Athene kunnen de slachtoffers van een schipbreuk voorts 40 000 F terugvorderen voor hun handbagage en ongeveer 160 000 F indien hun personenwagen zich aan boord van het schip bevond.

Ten slotte wordt voor alle bagage 58 000 F per passagier uitgekeerd.

Het voorstel van resolutie heeft tot doel de Koning te verzoeken bedoelde verdragen te ondertekenen en ze ter bekrachtiging aan het Parlement voor te leggen.

*
* *

De rapporteur heeft aan de Minister van Buitenlandse Betrekkingen een aantal vragen gesteld.

— Waarom heeft de Regering de voornoemde verdragen niet ondertekend, hoewel België aan de uitwerking ervan heeft deelgenomen ?

De Minister wijst erop dat de bekrachtiging van die verdragen sinds 1981 ter sprake is gebracht in de Ministerraad.

I. — DISCUSSION GENERALE

L'auteur de la proposition fait valoir qu'il est apparu au lendemain du naufrage du « Herald of Free Enterprise » au large de Zeebruges que notre pays n'a toujours ni signé ni ratifié la Convention de l'Organisation internationale maritime relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages conclue à Athènes en 1974 et la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres en 1976.

Cette négligence aurait pu entraîner de graves conséquences si les victimes et leurs proches n'avaient été pour la plupart anglais et ne s'étaient adressés aux tribunaux britanniques.

L'on sait qu'en droit maritime, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages causés, y compris les lésions corporelles ou la mort de passagers à un montant déterminé. Ce montant est uniformisé autant que possible via des conventions internationales.

Lorsqu'un accident a provoqué des dommages corporels et des dégâts matériels, la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, d'application en Belgique, prévoit le paiement d'un montant total de 206,67 droits de tirage spéciaux par tonneau de jauge du navire, ce qui revient pour le cas du « Herald of Free Enterprise » à un montant global de 50 millions de F dont une partie sert à couvrir les dégâts matériels.

Ainsi donc, il subsisterait 34 millions de F pour honorer les créances nées de dommages corporels causés aux passagers tandis que via la Convention de Londres de 1976, ratifiée par la Grande-Bretagne fin 1986 et d'application dans ce pays, c'est 1,2 milliard de F qui sera versé aux victimes ou à leurs proches.

La Convention d'Athènes permet par ailleurs aux victimes du naufrage de récupérer 40 000 F pour leurs bagages à main et environ 160 000 F si leur voiture se trouvait à bord du navire.

Un montant de 58 000 F par passager est enfin versé pour tous les autres bagages.

La présente proposition de résolution a pour objet d'inviter le Roi à signer et à ratifier lesdites conventions.

*
* *

Le rapporteur interroge le Ministre des Relations extérieures sur certains points.

— Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas signé les conventions évoquées ci-avant alors que la Belgique a participé à leur élaboration ?

Le Ministre fait valoir que la ratification de ces conventions a été évoquée en Conseil des Ministres dès 1981.

Verscheidene departementen, onder meer Justitie en Verkeerswezen, zijn bij de invoering van die verdragen in ons recht betrokken.

Voorts werd de afdeling wetgeving van de Raad van State geraadpleegd over de tekst van een eventueel ontwerp van goedkeuringswet. De tekst van dat voorontwerp werd bij herhaling gewijzigd.

Inmiddels zijn de twee Verdragen in werking getreden in de internationale rechtsorde, krachtens artikel 24 van het Verdrag van Athene en krachtens artikel 17 van het Verdrag van Londen, zodat België nog alleen door toetreding partij bij die Verdragen kan worden.

— In hoeverre vullen de twee Verdragen elkaar aan of zijn ze onverenigbaar met elkaar ?

De Minister antwoordt dat het Verdrag van Londen inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen ruimer en tegelijk nauwkeuriger is dan dat van Athene, aangezien het meer specifiek streeft naar een beperking van de aansprakelijkheid, terwijl het verdrag van Athene andere aspecten van het vervoer over zee aansnijdt en bovendien de in artikel 2 van het Verdrag van Londen bepaalde definitie van maritieme vorderingen het begrip vervoer over zee van passagiers en hun bagage in ruime mate overschrijdt.

Dat neemt evenwel niet weg dat beide Verdragen voorzien in een beperking van de vorderingen welke voortvloeien uit lichamelijke letsels of de dood van passagiers.

Artikel 7, § 2, van het Verdrag van Athene stelt echter :

« Ongeacht de bepalingen van § 1 van dit artikel [inzake de beperking van aansprakelijkheid in geval van letsel] kan de nationale wetgeving van elke Verdragsluitende Staat ten opzichte van vervoerders die staatsonderdaan zijn, een hogere aansprakelijkheidsgrens per hoofd vastleggen ».

Artikel 19 van het Verdrag van Athene bepaalt bovendien « Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de in de plaats gestelde vervoerder en hun ondergeschikten of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars ».

De artikelen 2 van het Verdrag van Athene en 15 van het Verdrag van Londen, ten slotte, bepalen het respectieve toepassingsgebied van de voornoemde Verdragen.

II. — STEMMING

Het voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

R. DAEMS

De Voorzitter,

A. DAMSEAUX

Plusieurs départements étaient concernés par la mise en œuvre de ces conventions en droit interne et notamment la Justice et les Communications.

D'autre part, la section de législation du Conseil d'Etat a été consultée sur le texte d'un éventuel projet de loi d'approbation. A plusieurs reprises, le texte de cet avant-projet a été remanié.

Entretiens, les deux Conventions sont entrées en vigueur dans l'ordre international, en vertu de l'article 24 de la Convention d'Athènes et en vertu de l'article 17 de la Convention de Londres, si bien que la Belgique ne peut plus devenir partie à ces traités que par adhésion.

— Dans quelle mesure ces deux conventions sont-elles complémentaires ou bien exclusives l'une de l'autre ?

Le Ministre répond que la Convention de Londres sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes a un objet à la fois plus large et plus précis que celle d'Athènes puisqu'elle tend d'une manière spécifique à limiter la responsabilité tandis que la Convention d'Athènes aborde d'autres aspects du transport par mer et qu'en outre la définition des créances maritimes visées à l'article 2 de la Convention de Londres dépasse largement le concept de transport par mer des passagers et de leurs bagages.

Il n'en reste pas moins que les deux conventions règlent la limitation de créances pour mort ou lésions corporelles d'un passager.

Toutefois le paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention d'Athènes stipule que « nonobstant les dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article [en matière de limitation de responsabilité en cas de lésions corporelles], la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée ».

L'article 19 de la Convention d'Athènes précise encore que « la présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ».

Enfin, l'article 2 de la Convention d'Athènes et l'article 15 de celle de Londres définissent le champ d'application respectif de ces conventions.

II. — VOTE

La proposition de résolution est adoptée à l'unanimité.

Le Rapporteur,

R. DAEMS

Le Président,

A. DAMSEAUX