

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1974-1975

4 SEPTEMBER 1975

### WETSONTWERP

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.

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

#### A. — Algemeenheden.

Dit wetsontwerp strekt ertoe het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, dat op 29 november 1969 te Brussel werd aangenomen en hierna « het Verdrag » wordt genoemd, goed te keuren en de principes ervan in de nationale wetgeving in te schakelen.

Het behelst bovendien een reeks bepalingen welke voor de praktische uitvoering van het Verdrag nodig zijn.

Het is omzeggens overbodig hier de tragische oorsprong van dit Verdrag — welke werkelijk een keerpunt betekent in het bestaand zeerecht — te vermelden.

De schipbreuk van de Liberiaanse tanker Torrey Canyon heeft omwille van haar omvang niet alleen de publieke opinie gesensibiliseerd maar heeft ook de leemten in het stelsel van de beveiliging van het scheepvaartbedrijf blootgelegd. Dit scheepsongeval heeft een meervoudige en duurzame weerslag gekend. De experts hebben in het licht van dit ongeval de technische veiligheidsnormen opnieuw onderzocht om ze aan te passen aan de nieuwe eisen van de technologische vooruitgang van onze moderne beschaving. Voorkomen is immers beter dan genezen. De rechtsgeleerden werden ook verzocht over hetzelfde probleem na te denken. Zij hebben onrechtstreeks willen bijdragen tot de bestrijding van de verontreiniging van de zeevaten. Het was een gelegenheid om in het zeerecht nieuwe concepten binnen te leiden die voorzeker niet tot pollutieproblemen zullen beperkt blijven.

## Chambre des Représentants

SESSION 1974-1975

4 SEPTEMBRE 1975

### PROJET DE LOI

portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'annexe, faites à Bruxelles, le 29 novembre 1969.

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

#### A. — Généralités.

Le présent projet de loi tend à approuver la Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, dénommée ci-après « la Convention » et d'en incorporer les principes dans la législation nationale.

Il contient en outre une série de dispositions nécessaires à l'exécution pratique de la Convention.

Il est presque superflu de rappeler ici les origines tragiques de cette Convention — qui constituent réellement un tournant dans le droit maritime existant.

Le naufrage du pétrolier libérien Torrey-Canyon par l'envergure de ses conséquences matérielles n'a pas seulement sensibilisé l'opinion publique mais a fait ressortir des failles dans le système de sécurité de l'entreprise maritime. Les répercussions de cet accident ont été multiples et durables. Les experts ont passé en revue les normes techniques de sécurité à la lumière de cet accident afin de les adapter aux nouvelles exigences imposées par le progrès technologique de notre civilisation moderne. Mieux vaut en effet prévenir que remédier. Les juristes aussi ont été sollicités de se pencher sur le même problème. Ils ont voulu contribuer indirectement à la lutte contre la pollution des eaux de la mer. C'était l'occasion pour faire admettre de nouvelles conceptions dans le domaine du droit maritime qui ne se limiteront certainement pas aux problèmes de la pollution.

Innovaties van juridische aard komen voor op het stuk van het recht op de zee. Een Internationaal Verdrag dat eveneens te Brussel op dezelfde datum werd aangenomen veroorlooft een kuststaat in bepaalde wel omschreven voorwaarden in de volle zee op te treden ten overstaan van om 't even welk schip dat de kusten van deze Staat bezoedelt of dreigt te bezoedelen om de schadelijke gevolgen ervan te voorkomen of te beperken.

Op het stuk van de burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar nam het Comité Maritime International het initiatief om een ontwerp van Internationaal Verdrag uit te werken. Bij de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie werd praktisch terzelfder tijd hetzelfde juridisch probleem aanhangig gemaakt, wat trouwens in de schoot van die organisatie het leven schonk aan een nieuw comité: het juridisch comité. Daaruit blijkt de dringende behoefte om op het stuk van het zeerecht de technische vooruitgang in het scheepvaartbedrijf op de voet te volgen.

Meer in 't bijzonder toonde de scheepsramp van de Torrey-Canyon aan dat het huidige stelsel van de aansprakelijkheid van de vervoerder — ten minste wat het vervoer van olie betreft — in verscheidene opzichten voor verbetering vatbaar was waaronder drie van gewichtig belang.

Ten opzichte van de omvang van de materiële schade werd de grens van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar te laag bevonden. Het kwam er dus op aan deze grens naar hogere bedragen te verleggen.

Vervolgens, vermits deze aansprakelijkheid over 't algemeen op het begrip schuld van de schadeverwekker berust, kon deze rechtsregel niet in elk geval een passende bescherming verzekeren van de pollutieslachtoffers waaronder op de eerste plaats de Staten zelf. Deze rechtsregel moest dus herzien worden.

Tenslotte, hoewel in de praktijk de meerderheid van de scheepseigenaars of scheepshuurders hun burgerlijke aansprakelijkheid bij middel van een vrijwillige onderlinge verzekering (de P. & I. clubs) in ruime mate dekken, was het a priori niet uitgesloten dat pollutie zou veroorzaakt worden door een of ander weinig gewetensvolle « outsider ». Vandaar de noodzaak om de financiële dekking van de aansprakelijkheid verplichtend te stellen.

De eerste en de laatste kwesties konden uiteraard geen grote moeilijkheden opleveren uitgezonderd misschien de vraag of de verzekeringsmarkt over voldoende fondsen beschikken zou. Het vraagstuk van de aard van de aansprakelijkheid van de zeevervoerder daarentegen onderging een lot waarvan de gevolgen nog niet kunnen overzien worden.

Op theoretisch plan konden verscheidene oplossingen — misschien meer adequate — overwogen worden. In feite moest rekening gehouden worden met tal van factoren die verband hielden nu eens met opvattingen van rechtsfilosofische aard, dan weer met werkelijke of vermoedelijke economische en commerciële noden of nog met eisen van zuiver politieke aard en zelfs met beschouwingen van eenvoudig menselijke aard.

Waar het Comité Maritime International in zijn ontwerp van Verdrag zich hield aan het stelsel van schuldansprakelijkheid mits deze aanzienlijk te verzwaken door middel van de formule van de omkering van de bewijslast (een vermoeden van aansprakelijkheid dat zou kunnen afgewenteld worden indien de vervoerder bewijst dat hij geen enkele schuld heeft), vonden de gouvernementele experts in de schoot van het juridisch Comité van de I. M. C. O. dat het C. M. I.-project als basis van zijn werk nam, dit stelsel onvoldoende om op adequate wijze de gebeurlijke slachtoffers van een olieverontreiniging te beschermen.

Verscheidene delegaties meenden dat deze aansprakelijkheid objectief moest zijn. Doch vermits de meeste landen die over belangrijke tankersvloten beschikken tegenover deze formule afkerig stonden uit vrees onder meer dat de

Des innovations d'ordre juridique se sont manifestées dans le secteur du droit de la mer. Une Convention internationale de la même date également adoptée à Bruxelles permet à un Etat riverain dans certaines conditions bien circonscrites d'intervenir en haute mer à l'égard de l'importeur quel navire qui pollue ou risque de polluer les côtes de cet Etat et ce afin d'en éviter ou limiter les effets nocifs.

Sur le plan de la responsabilité civile du propriétaire du navire une initiative avait été prise par le Comité Maritime International pour élaborer un projet de Convention internationale. L'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale a presque en même temps été saisie de ce même problème juridique ce qui a d'ailleurs donné naissance à un nouveau comité de cet organisation: le comité juridique. Ceci démontre la nécessité impérieuse de suivre de près dans le domaine du droit maritime les progrès techniques dans l'industrie maritime.

Le naufrage du Torrey-Canyon avait plus particulièrement démontré que le système actuel de la responsabilité du transporteur — au moins en ce qui concerne le transport des hydrocarbures — pouvait être amélioré en plusieurs points dont trois sont d'une importance majeure.

Par rapport à l'envergure quantitative des dommages les limites de la responsabilité du propriétaire du navire étaient considérées comme trop basses. Il importait de relever le plafond de cette limitation.

Ensuite, la responsabilité étant en général basée sur la notion de faute de l'auteur du dommage cette règle juridique ne pourrait assurer en toute circonstance une protection adéquate des victimes de pollution dont en premier lieu les Etats eux-mêmes; Il fallait donc revoir cette règle.

Enfin, bien que dans la pratique la plupart des propriétaires ou affrèteurs de navires couvrent largement leur responsabilité civile par un système d'assurance mutualiste volontaire (les P. & I. clubs), la possibilité d'une pollution causée par un « outsider » peu consciencieux n'était pas à exclure a priori. De là la nécessité de rendre obligatoire la couverture financière de la responsabilité.

Le premier et le dernier de ces points ne pouvaient pas donner lieu à de trop grandes difficultés, sauf peut être la question de la disponibilité des fonds sur le marché d'assurances. Par contre la question de la base juridique de la responsabilité du transporteur maritime allait subir un sort dont les effets sont encore imprévisibles.

Sur le plan théorique plusieurs solutions — peut-être plus adéquates — pouvaient être envisagées. En fait il fallait tenir compte de maints facteurs ayant trait tantôt à des conceptions philosophiques du droit, tantôt à des impératifs réels ou présumés économiques et commerciaux, tantôt à des besoins d'ordre politique pure ou même à des considérations d'ordre humain tout court.

Tandis que le Comité Maritime International s'en tenait dans son projet de Convention au système de responsabilité basée sur la faute mais en l'alourdissant considérablement par la formule du renversement du fardeau de la preuve (une présomption de responsabilité qui pourrait être écartée par la preuve que le transporteur n'avait commis aucune faute), les experts gouvernementaux au sein du comité juridique de l'O. M. C. I., travaillant sur le projet du C. M. I., considéraient ce système comme insuffisant pour assurer une protection adéquate des victimes éventuelles d'une pollution par les hydrocarbures.

Il fallait selon plusieurs délégations objectiver cette responsabilité. Mais puisque la plupart des pays possédant des flottes considérables de pétroliers répugnèrent à cette formule entre autres par crainte de voir les données économi-

economische en commerciële gegevens van het scheepvaartbedrijf overhoop zouden geraken, inzonderheid wegens werkelijk of denkbeeldig gebrek aan beschikbare gelden op de verzekeringsmarkt, zag het juridisch Comité van de I. M. C. O. zich verplicht bij de diplomatieke Conferentie een ontwerp-verdrag in te dienen dat daaromtrent alternatieven behelsde om zodoende het aan de Conferentie over te laten over de kwestie te beslissen. Tijdens deze conferentie doken dezelfde meningsverschillen op. Om uit het slop te geraken werd overwogen een andere radicale oplossing aan te nemen. De tijd om deze grondig te bestuderen ontbrak evenwel. De delegaties konden dan niet anders dan zich neerleggen bij een vergelijk over de door I. M. C. O. voorgestelde verschillende formules.

Een ontwerp van de Ierse Republiek om de eigenaar van de lading objectief aansprakelijk te stellen — het risico van de bezoedeling is immers inherent aan de olie en niet aan het vervoer — en een door Frankrijk geïnspireerd Belgisch ontwerp om een extra-juridisch vergoedingssysteem in het leven te roepen, waardoor het dilemma zou omzeild worden, kenden niet het succes dat zij nochtans verdienden.

De Conferentie heeft na moeizame onderhandelingen een verdrag aanvaard waarin het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid is opgenomen dat echter met enkele uitzonderingen gepaard gaat zodat het objectief karakter ervan afgezwakt is geworden. Dergelijk stelsel liet toe een betrekkelijk adekwate bescherming van de slachtoffers te garanderen zowel op het stuk van de aard van de aansprakelijkheid als betreffende het bedrag ervan dat in functie van de op de verzekeringsmarkt beschikbare fondsen werd bepaald. Zelfs dit compromisstelsel bevatte nog leemten wat de optimale bescherming van de slachtoffers en ook wat de onzekere concurrentiële positie van het scheepvaartbedrijf betreft (immers de scheepseigenaar bleef in bepaalde gevallen niet aansprakelijk, de bedragen werden nog steeds onvoldoende geacht en het hem opgelegd aansprakelijkheidsstelsel bracht zwaardere financiële lasten mee.)

Het begrip van een vergoedingsfonds dat het wezenlijk bestanddeel van het Belgisch ontwerp vormde kwam dan terug te voorschijn in de kontekst van een door de Conferentie aangenomen resolutie. Hierin werd de I. M. C. O. verzocht een vergoedingsschema te ontwerpen dat er in zou bestaan een internationaal fonds op te richten zodat de slachtoffers op een totaal bevredigende wijze zouden kunnen vergoed worden en de scheepseigenaars zouden ontlast worden van de bijkomende financiële last die uit de nieuwe conventie van 1969 zou voortspuiten.

Deze resolutie is uitgelopen op het Internationaal Verdrag van Brussel van 1971 tot oprichting van een internationaal vergoedingsfonds. Deze laatste Conventie die het hier behandeld verdrag aanvult, zal het voorwerp uitmaken van een wetsontwerp dat later bij het Parlement zal ingediend worden.

Een trapsgewijs procédé is inderdaad om hiernavolgende redenen te verkiezen :

1° het huidige Verdrag houdt een juridisch stelsel van burgerlijk recht in dat van de thans in het zeerecht vigerende stelsels afwijkt; het is derhalve van belang een dringende voorrang te verlenen aan de aanvaarding van dit Verdrag;

2° met uitzondering van de Torrey-Canyon-schipbreuk zouden alle andere voorvallen van oliebezoedeling ingevolge scheepvaartongevallen ruim gedekt zijn door het bij het Verdrag ingestelde aansprakelijkheidsstelsel; gezien de vooruitgang geboekt op het stuk van de preventieve maatregelen tegen mogelijke oliebezoedeling, bestaat er veel minder kans dat Torrey-Canyon-gevallen zich opnieuw zouden kunnen voordoen;

ques et commerciales de l'exploitation maritime perturbées plus particulièrement à cause de l'absence réelle ou fictive de disponibilités sur le marché des assurances, le Comité juridique de l'O. M. C. I. se vit obligé de présenter à la Conférence diplomatique un projet de convention comportant des alternatives à ce sujet laissant à la Conférence le soin de trancher la question. Les mêmes divergences d'opinion se manifestèrent au cours de cette conférence. En vue de sortir de l'impasse, il fut envisagé d'adopter une autre solution radicale. Toutefois le temps d'approfondir celle-ci fit défaut. Les délégations ont dû se résigner à adopter un compromis sur les différentes formules proposées par l'O. M. C. I.

Un projet de la République de l'Irlande pour rendre le propriétaire de la cargaison objectivement responsable — le risque de pollution étant inhérent aux hydrocarbures et non pas au transport — et un projet belge d'inspiration française prévoyant un système d'indemnisation extra-juridique pour échapper au dilemme, ne connurent point le succès que pourtant ils méritaient.

La Conférence a adopté après des tractations laborieuses une convention qui prévoit le principe de la responsabilité objective mais assorti de quelques exceptions qui affaiblissent son caractère objectif. Un tel système permettait d'assurer une protection relativement plus adéquate des victimes aussi bien sur le plan de la nature juridique de la responsabilité qu'en ce qui concerne le montant de celle-ci lequel a été fixé en fonction des possibilités du marché des assurances maritimes. Même ce régime de compromis présentait encore des lacunes par rapport à une protection optimale des victimes et par rapport à la position concurrentielle précaire de l'entreprise maritime (le propriétaire n'étant pas responsable dans certains cas spécifiques, les montants étant toujours estimés insuffisants et le système de responsabilité imposé à ce propriétaire entraînant des charges financières plus lourdes).

La notion de fonds d'indemnisation qui formait la substance du projet belge à la Conférence diplomatique fit sa réapparition dans le contexte d'une résolution adoptée par cette même conférence. Celle-ci demanda à l'O. M. C. I. d'élaborer un projet de plan d'indemnisation consacrant l'existence d'un fonds international pour que les victimes se voient indemnisées de façon pleinement satisfaisante et que les propriétaires de navires soient exonérés de l'obligation financière supplémentaire que leur imposerait la nouvelle Convention de 1969.

Cette résolution a abouti à la Convention internationale de Bruxelles de 1971 sur la création d'un fonds international d'indemnisation. Cette dernière Convention qui complète la Convention sous rubrique fera l'objet d'un projet de loi qui sera déposé au Parlement dans un stade ultérieur.

Il semble en effet préférable de procéder en deux étapes pour les motifs ci-dessous :

1° la présente Convention contient un système juridique de droit civil dérogeant aux systèmes en vigueur dans le domaine du droit maritime et il importe en conséquence d'accorder à l'adoption de la Convention une priorité urgente;

2° à l'exception du cas du naufrage du Torrey-Canyon, les autres cas qui se sont produits en matière de pollution par des hydrocarbures résultant d'accidents maritimes auraient été largement couverts par le système de responsabilité civile inaugurée par la Convention; étant donné le progrès réalisé dans le domaine de la prévention de la pollution par hydrocarbures il est peu probable que des cas du genre du Torrey-Canyon ne se répètent;

3° Er bestaat thans een systeem van schadeloosstelling ingevolge oliebezoedeling, opgericht en vrijwillig door de petroleumindustrie en het scheepvaartbedrijf aangegaan; het wordt het Cristal systeem genoemd en dekt in feite bezoedelingsgevallen van het slag van de Torrey-Canyon doordat het de kosten van opruimingsoperaties van stranden en havenwerken vergoedt, wat dan toch het voornaamste voorwerp uitmaakt van het door de Conventie van 1971 opgericht vergoedingsstelsel. Deze stand van zaken maakt de aanvaarding van het Verdrag van 1971 minder dringend;

4° verscheidene Regeringen, die, zoals de Belgische, de principiële inhoud van beide internationale verdragen aannemen, zullen ook om voornoemde redenen beide kwesties afzonderlijk behandelen.

\* \* \*

## B. — Bijzondere commentaar.

### Artikel 1.

Dit artikel omvat het beginsel van de goedkeuring van het Verdrag en van de inschakeling ervan in de interne wetgeving.

Hierdoor wordt in de Belgische wetgeving, wat de oliepollutieschade betreft, een aansprakelijkheidsstelsel ingelast dat afwijkt van het stelsel van het gemeen recht. Deze aansprakelijkheid is vooreerst essentieel een risicoaansprakelijkheid.

Vervolgens kan alleen de scheepseigenaar aansprakelijk gesteld worden met uitsluiting van elke persoon die voor dezes rekening heeft gehandeld. Dit is de betekenis welke aan artikel III, §§ 4 en 5 van de Conventie dient gegeven te worden. Op advies van de Raad van State werden bepalingen die ertoe strekten deze betekenis te verduidelijken uit de oorspronkelijke tekst van het ontwerp geweerd.

Een laatste kintrek van het nieuwe regime zijn de verhoogde bedragen van beperkte aansprakelijkheid.

In tegenstelling tot andere Verdragen van hetzelfde slag heeft de onder rubriek vermelde Conventie nagelaten te preciseren of de bedragen van beperkte aansprakelijkheid verwijlinteressen en gerechtskosten omvatten.

Gedurende de werkzaamheden ter voorbereiding van de Conferentie die de Conventie heeft aangenomen werd de stelling verdedigd dat de bij artikel V van het Verdrag voorziene bedragen het kapitaal uitmaakt dat als schadeloosstelling de gelaedeerden ten goede komt zonder vooroordeel nopens de kwestie van de verwijlinteressen of gerechtskosten en dat een uitdrukkelijke bepaling daartoe dan ook overbodig was.

### Art. 2.

Dit ter uitvoering van artikel IX van het Verdrag genomen artikel bepaalt, wat België betreft, de bevoegde rechtbank terzake van oliepollutieschade. De redenen ten voordele van de centralisatie van de attributieve bevoegdheid bij de rechtbank te Brussel liggen voor de hand.

Bij een catastrofe van oliebezoedeling zou de voornaamste eiser de Belgische Staat zijn omwille van de door hem uitgevoerde maatregelen op zee en de opruimingswerken op stranden en kunstwerken van de kust en de eigenlijke schade welke zelfs tot in het binnenland kan gesticht worden.

De bekommernis om een doeltreffende en meer rationele rechtsbedeling te waarborgen is een andere reden.

3° Il existe à l'heure actuelle un système d'indemnisation de dommages de pollution par hydrocarbures élaboré et librement accepté par l'industrie pétrolière et maritime, appelé le système Cristal, qui, en fait, couvre des accidents de pollution ayant l'envergure de celui du Torrey-Canyon et accorde des indemnités pour les opérations de nettoyage des côtes et des installations portuaires côtières, objet principal du nouveau système de réparation créé par la Convention de 1971. Cette situation rend l'adoption de la Convention de 1971 relativement moins urgente;

4° Plusieurs Gouvernements acceptant comme le Gouvernement belge, en principe la teneur des deux Conventions internationales procéderont pour les motifs indiqués ci-dessus à un traitement séparé des deux questions.

\* \* \*

## B. — Commentaires particuliers.

### Article 1.

Cet article comporte le principe de l'approbation de la Convention et de son incorporation dans la législation interne.

Il est introduit ainsi dans la législation belge pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures un régime de responsabilité qui diffère de celle du droit commun. Cette responsabilité est d'abord essentiellement objective.

Ensuite seul le propriétaire du navire peut être rendu responsable à l'exclusion de toute personne qui a agi pour son compte. Tel est le sens donné aux dispositions de l'article III, §§ 4 et 5 de la Convention. Sur avis du Conseil d'Etat, des dispositions tendant à rendre plus explicite ce sens ont été supprimées du texte initial du projet de loi.

Dernier trait du nouveau régime sont les montants plus élevés de limitation de responsabilité.

Contrairement à d'autres Conventions du même genre, la Convention sous rubrique a omis de préciser si les montants de la limitation de responsabilité comprennent les intérêts et les frais de justice.

Durant les travaux préparatoires à la Conférence qui a adopté la Convention la thèse a été défendue que les montants prévus à l'article V de la Convention exprime le capital qui revient aux lésés à titre de réparation, ne préjugant en rien de la question des intérêts ou des frais de justice et qu'une clause explicite à cet effet est dès lors superflue.

### Art. 2.

Cet article pris en exécution de l'article IX de la Convention, détermine pour la Belgique le tribunal compétent en matière de responsabilité pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Les motifs qui militent en faveur d'une centralisation de la compétence d'attribution du tribunal à Bruxelles sont évidents.

Lorsqu'une catastrophe de pollution par hydrocarbures se produit le principal demandeur serait l'Etat belge du chef des mesures de sauvegarde prises par lui en mer et des mesures de nettoyage des plages et des œuvres d'art du littoral ainsi que des dommages proprement dits qui peuvent survenir même à l'intérieur du pays.

Le souci de garantir une justice distributive plus efficace et plus rationnelle est un autre motif.

Vermits de schade kan beschouwd worden als voortvloeiende uit het scheepvaartbedrijf wordt de rechtbank van eerste aanleg aangewezen (§ 1).

Deze rechtbank is altijd bevoegd wanneer schade in België is geleden.

Wanneer ingevolge eenzelfde voorval schade is geleden en op het Belgisch grondgebied en op het grondgebied van een andere Staat :

— is deze rechtbank altijd bevoegd om kennis te nemen van elke vordering tot vergoeding van de schade die in België is geleden;

— is deze rechtbank eveneens bevoegd om te beslissen over elke vordering tot vergoeding van de schade die in de bedoelde andere Staat is geleden op voorwaarde echter dat de vereisten gesteld bij paragraaf 2 van artikel 4 vervuld zijn.

Deze paragraaf beoogt daarmee een grotere rechtszekerheid. Men vermijdt dat twee of meer rechtsvorderingen voor rechtbanken van verschillende Staten worden ingesteld.

#### Art. 3.

Met de clause van de toekenning van de uitsluitende bevoegdheid terzake van vorderingen voor schadeloosstelling lopen gelijk de schikkingen van dit artikel die bepalen hoe het beperkingsfonds waarvan sprake in artikel V, §§ 3 en volgende van het Verdrag, moet opgericht worden.

Het eenmalig beperkingsfonds is een rechtskundige instelling die sinds het verdrag van Brussel van 1957 in de zeevaartmiddelen ingang heeft gevonden en in het bestek van de nieuwe wetgeving moet worden behouden.

Het beperkingsfonds is een wijze van globale uitbetaling. Het heeft een tweevoudig karakter. Vooreerst vormt het een verplichte zekerheidsstelling vooraleer de scheepseigenaar de beperking van zijn aansprakelijkheid kan inroepen om nadien het karakter van een globale uitbetaling te bekomen.

#### Art. 4.

1. Dit ter uitvoering van artikel VII van het Verdrag genomen artikel handelt over de verplichte verzekering of verschaffing van een genoegzaam geachte financiële zekerheid welke enerzijds van een Belgisch schip en anderzijds van een vreemd schip, dat een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren als bestemming of als vertrekpunt heeft, wordt geëist.

Het past hier te vermelden dat de schepen, teboekgesteld of geregistreerd in een niet-contracterende Staat of wiens vlag ze voeren, die evenwel partij is van het Verdrag van Brussel van 1957 op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen, een bijzonder lot is beschoren. De Belgische Staat kan, tenzij hij dit laatste Verdrag opzegt, t.o.v. die Staat niet verzaken aan de hierin vervatte beginselen zoniet zou hij schuldig kunnen zijn aan contractbreuk wat tot een internationale betwisting zou kunnen leiden. Vandaar dat dit artikel hiertoe een bijzondere bepaling inhoudt (art. 6, § 1, 2°, 2).

Zij beperkt er zich toe de genoegzame financiële dekking te verplichten tot het beloop van de bij de Conventie van 1957 voor materiële schade voorziene limiet.

Een verwijzing naar een aansprakelijkheidsbeperking en haar financiële dekking voor lichamelijke schade werd terzijde gelaten vermits deze limiet hoger ligt dan deze welke in de Conventie van 1969 is voorzien.

Puisque les dommages peuvent être considérés comme la conséquence d'une exploitation maritime, c'est le tribunal de première instance qui est désigné (§ 1<sup>er</sup>).

Ce tribunal est toujours compétent lorsque les dommages ont été subis en Belgique.

Lorsque par suite d'un même événement des dommages par pollution sont survenus et sur le territoire belge et sur le territoire d'un autre Etat :

— ce tribunal est toujours compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation pour les dommages subis en Belgique;

— ce tribunal est également compétent pour statuer de toute demande d'indemnisation pour les dommages subis dans cet autre Etat sous réserve que les conditions fixées par le paragraphe 2 de l'article 4 soient remplies.

Ce paragraphe assure ainsi une meilleure sécurité juridique. On évite l'introduction de deux ou plusieurs actions devant les tribunaux de différents Etats.

#### Art. 3.

Un corollaire de la clause attributive de compétence exclusive en matière de demandes en réparation sont les dispositions de cet article qui déterminent comment le fonds de limitation dont question à l'article V, §§ 3 et suivants de la Convention doit être constitué.

Le fonds de limitation unique est une institution juridique adoptée par les milieux maritimes depuis la Convention de Bruxelles de 1957 qu'il importe de maintenir dans le cadre de la nouvelle législation.

Le fonds de limitation est un mode de paiement global. Il a une double nature. Il forme d'abord une garantie obligatoire préalable à l'invocation par le propriétaire de la limitation de sa responsabilité pour acquérir dans la suite le caractère d'un mode de paiement global.

#### Art. 4.

1. Cet article pris en exécution de l'article VII de la Convention traite de l'assurance obligatoire ou du dépôt d'une garantie financière satisfaisante qui est exigé d'une part d'un navire belge et d'autre part d'un navire étranger ayant un port belge ou les eaux territoriales belges comme destination ou comme point de départ.

Il convient de signaler qu'un sort spécial doit être réservé aux navires immatriculés ou enregistrés dans ou battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention mais bien à celle de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. L'Etat belge ne peut, à moins de dénoncer cette dernière Convention renoncer à l'égard de cet Etat aux principes que contient celle-ci sinon il pourrait être incriminé de rupture de contrat ce qui peut entraîner un litige d'ordre international. Dès lors l'article contient une disposition spéciale à cet effet (art. 4, deuxième alinéa).

Elle se borne à rendre obligatoire une couverture financière adéquate à concurrence de la limite de la responsabilité prévue par la Convention de 1957 pour les dommages matériels.

Une référence à la limite de responsabilité et à sa couverture financière pour les dommages corporels est écartée, cette limite étant supérieure à celle prévue dans la Convention de 1969.

Het feit dat in deze kontekst geen verplichting bestaat om de aansprakelijkheid voor lichamelijke schade financieel te dekken moet niet uitermate verontrusten vermits de gevallen van ernstige fysieke schade ingevolge oliebezoefteling zeer zeldzaam zijn en deze gevallen in de praktijk toch reeds gedekt zijn door de zeeverzekering van de P. & I. clubs.

In elk geval zijn de bepalingen van het tweede lid van artikel 4 van voorbijgaande aard. Indien alle tot de Conventie van 1957 toegetreden Staten deze van 1969 zullen aanvaard hebben is de onverenigbaarheid opgeheven en zullen de kwestieuze bepalingen geen voorwerp meer hebben.

2. Onder voorbehoud van wat voorafgaat wordt aan de Koning de macht gegeven verordeningen uit te vaardigen terzake van de verplichte verzekering of elke andere financiële zekerheid (cfr. art. 6, § 2). Deze algemene formulering impliceert dat in de uitvoeringsbesluiten onder meer nader zal bepaald worden :

— voor welke oliën de scheepseigenaar verplicht is een verzekering te nemen of een gelijkwaardige andere financiële zekerheid te stellen.

— welke verzekeringsorganismen terzake zullen worden erkend.

— welke technische voorwaarden terzake van de verplichte verzekering of andere financiële zekerheid zullen worden vastgelegd, met inbegrip van deze welke de inhoud van de verzekeringspolis of van de financiële waarborg betreffen.

3. De derde paragraaf van dit artikel bevat een reeks basisbepalingen welke voor schepen van Belgische nationaliteit gelden.

#### Art. 5.

Artikel 5, § 1 verbiedt, naar gelang van het geval, Belgische schepen, om het even waar, en vreemde schepen in de Belgische wateren te varen indien de voorwaarden in verband met de financiële dekking van de aansprakelijkheid niet vervuld zijn. Deze bepalingen vormen aldus de grondslag van de bij artikel 7 van het ontwerp voorziene strafbepalingen.

Om het hoofd te bieden aan bijzondere toestanden moet een afwijking op dit beginsel voorzien worden.

Vandaar het tweede lid van dit artikel.

#### Art. 6.

Dit artikel bevat schikkingen van eerder administratieve aard. Het is in drie alinea's onderverdeeld. Elk lid beantwoordt aan een wel bepaalde situatie. Het eerste lid beoogt schepen van Belgische nationaliteit.

Het tweede strekt ertoe het geval te regelen van een schip dat in een verdragsluitende Staat is teboekgesteld of geregistreerd of wiens vlag het schip voert.

Het derde lid betreft alle andere schepen, namelijk deze welke zijn teboekgesteld of geregistreerd in een niet-contracterende Staat of wiens vlag ze voeren. Weze opgemerkt dat de vertegenwoordigers van laatstgenoemde schepen verplicht zijn het bewijs (een certificaat of een gelijkaardig stuk) te leveren dat de aansprakelijkheid voor oliepollutieschade gedekt is vanaf het ogenblik waarop ze in kennis zijn gesteld dat de schepen een Belgische haven als bestem-

L'absence dans ce contexte d'une obligation de couvrir financièrement la responsabilité pour dommages corporels ne doit pas inquiéter outre mesure car les cas de dommages corporels graves suite à une contamination par hydrocarbures sont fort rares et sont dans la pratique de toute façon déjà couverts par les assurances maritimes des P. & I. clubs.

En tout cas les dispositions du deuxième alinéa de l'article 4 ont un caractère transitoire. Si tous les Etats parties à la Convention de 1957 acceptent celle de 1969 l'incompatibilité disparaîtra et les dispositions en revue n'auront plus d'objet.

2. Sous réserve de ce qui précède le Roi est autorisé à prendre des règlements concernant l'assurance obligatoire ou tout autre garantie financière (cfr. art. 6, § 2). Cette formule générale implique que les arrêtés d'exécution porteront entre autre les matières suivantes :

— l'indication des hydrocarbures pour lesquels le propriétaire du navire est obligé de souscrire une assurance ou de fournir une autre garantie financière équivalente.

— la reconnaissance des organismes assureurs.

— la précision des conditions techniques stipulées en matière d'assurance obligatoire ou autre garantie financière, y comprises celles ayant trait à la teneur de la police d'assurance et de la garantie financière.

3. Le troisième paragraphe de cet article contient une série de dispositions de base particulières pour les navires de nationalité belge.

#### Art. 5.

L'article 5, § 1 interdit, selon le cas, les navires belges, quelque soit le lieu de navigation, ou les navires étrangers dans les eaux belges, de naviguer sans que les obligations en matière de couverture financière de la responsabilité aient été remplies. Ces dispositions forment ainsi la base des sanctions prévues à l'article 7 du projet.

Il s'indique toutefois de prévoir une possibilité de déroger au principe de l'interdiction afin de pouvoir faire face à des situations particulières concrètes.

Tel est le but du deuxième alinéa de cet article.

#### Art. 6.

Cet article contient plutôt des dispositions de caractère administratif. Il est subdivisé en trois alinéas. Chaque alinéa répond à une situation bien définie. Le premier alinéa vise les navires de nationalité belge.

Le deuxième tend à régler les cas d'un navire immatriculé ou enregistré dans un Etat partie à la Convention ou battant le pavillon de cet Etat.

Le troisième alinéa concerne tous les autres navires, notamment ceux immatriculés ou enregistrés dans un Etat non partie à la Convention ou battant un pavillon de cet Etat. Il est à signaler que les représentants de ces derniers sont obligés de fournir la preuve (un certificat ou un document en tenant lieu) que la responsabilité pour les dommages dus à la pollution des hydrocarbures est couverte à partir du moment où ils sont informés de la destination de

ming hebben en vooraleer deze de Belgische wateren aandoen en zonder dat ze hiertoe door de bevoegde Belgische overheden worden verzocht.

Dezelfde regel is *mutatis mutandis* toepasselijk op schepen die Belgische havens verlaten.

Hoewel de toepassing van de nationale wetgeving op vreemde schepen beperkt is tot toestanden ontstaan op Belgisch grondgebied, moet de financiële dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar of exploitant van een schip dat de vlag voert van een niet-contracterende Staat noodzakelijk, en dit om veiligheidsredenen, voor een langere periode dan zijn verblijfsduur op Belgisch grondgebied worden genomen.

Vandaar de noodzaak deze bijzondere verplichting uitdrukkelijk te voorzien (cfr. art. 6, § 3, laatste lid).

#### Art. 7.

Dit artikel voorziet strafbepalingen voor wie de bepalingen van artikel 5, § 1 overtreedt.

De kapitein die het schip doet varen zonder dat aan de voorwaarden van de verplichte zekerheidsstelling is voldaan wordt afzonderlijk gestraft (art. 7, § 2).

#### Art. 8.

Wordt afzonderlijk gestraft het feit van niet bij machte te zijn of te weigeren het certificaat of, in voorkomend geval, het daaraan gelijkwaardig stuk, aan de bevoegde overheden hetzij op hun verzoek, hetzij zonder daartoe verplicht te zijn, te vertonen of te doen vertonen.

#### Art. 9, 10, 11 en 12.

Deze artikelen vullen op nuttige wijze de strafbepalingen van het ontwerp aan.

#### Art. 13.

Gezien de ernstige risico's van verontreiniging welke schepen kunnen veroorzaken wanneer zij grote hoeveelheden olie in bulk vervoeren, past het alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om daaraan het hoofd te bieden.

Derhalve indien een inbreuk op artikel 5 is vastgesteld geworden, kan overgegaan worden tot de maatregel die erin bestaat het schip op te houden. Tot het ophouden van een of meer schepen van een eigenaar of exploitant kan de waterschout besluiten wanneer een overtreding van artikel 7 is vastgesteld in een proces-verbaal dat opgemaakt is door een der in artikel 14 van het ontwerp bedoelde overheden. Tot die overheden behoren, voor in België teboekgestelde of geregistreerde schepen, de Belgische consulaire ambtenaren.

Het kan voorkomen dat een Belgisch schip, dat in den vreemde vaart tussen havens van landen die geen partij zijn bij het Verdrag, niet door een verzekering gedekt is en dat er dus overtreding is van artikel 5, § 1, 1<sup>o</sup> van het Verdrag.

Wanneer zulk een misdrijf door de plaatselijke consulaire ambtenaar is vastgesteld, wordt het proces-verbaal of een afschrift gezonden aan de Belgische waterschout. Na kennisgeving van dat document kan deze arrestmaatregelen nemen tegen in een Belgische haven gemeerde schepen van dezelfde eigenaar of exploitant.

ces navires dans un port belge et avant que ces navires entrent dans les eaux belges, sans en être requis par les autorités compétentes belges.

La même règle s'applique *mutatis mutandis* aux navires qui quittent les ports belges.

Bien qu'à l'égard des navires étrangers la législation nationale ne s'applique qu'aux situations nées sur le territoire belge, il est inévitable, et ce pour des motifs de sécurité, que la période de la couverture financière de la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ne battant pas le pavillon d'un Etat contractant doit s'étendre au-delà de la durée de séjour sur le territoire belge.

Il s'indique dès lors de stipuler d'une façon explicite cette obligation particulière (cfr. art. 6, § 3, dernier alinéa).

#### Art. 7.

Cet article prévoit des sanctions pour celui qui contrevient aux dispositions de l'article 5, § 1.

Le capitaine qui fait naviguer le navire sans que les conditions d'assurance obligatoire soient remplies est puni d'une façon distincte (art. 7, § 2).

#### Art. 8.

Est puni distinctement, le fait de ne pas être en mesure ou de refuser de produire ou de faire produire, conformément à l'article 6, aux autorités compétentes, soit à leur demande, soit sans en être requis, le certificat ou, le cas échéant, le document en tenant lieu.

#### Art. 9, 10, 11 et 12.

Ces articles complètent utilement les dispositions pénales du projet.

#### Art. 13.

Etant donné la gravité des risques de pollution qu'entraîne la présence de navires transportant de grandes quantités de hydrocarbures en vrac, il convient de prendre toutes les précautions qu'ils imposent.

Ainsi si une infraction à l'article 5 est constaté, il peut être procédé à des mesures de rétention de navires.

La mesure de rétention d'un ou de plusieurs navires d'un propriétaire ou exploitant peut être décidée par le commissaire maritime lorsqu'une infraction à l'article 7 est constatée par un procès-verbal émanant de l'une des autorités visées à l'article 14 du projet. Parmi ces autorités figurent notamment, pour les navires immatriculés ou enregistrés en Belgique, les fonctionnaires consulaires belges.

Il pourra se faire qu'un navire belge, naviguant à l'étranger, entre des ports étrangers de pays qui ne sont pas parties à la Convention, ne soit pas couvert par une assurance adéquate et soit donc en infraction aux dispositions de l'article 5, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> du projet.

Lorsque pareille infraction a été constatée par l'agent consulaire local, le procès-verbal ou une copie de celui-ci est adressée au commissaire maritime belge, qui, sur le vu de ce document, pourra procéder à des mesures de rétention sur des navires amarrés dans un port belge appartenant au même propriétaire ou au même exploitant.

Die maatregel zal eerst worden opgeheven als het in den vreemde varende schip door een voldoende en geldige verzekering gedekt is en als een aanzienlijke borgtocht gestort is voor het betalen van de geldboete waaraan de overtreder blootstaat.

Ten overstaan van een vreemd schip dat de Belgische territoriale wateren bevaart zonder dat het transport door een genoegzame zekerheidsstelling is gedekt, kan de waterschout, desgevallend na kennisneming van een hem door de bevoegde verbaliserende overheid toegezonden afschrift van het proces-verbaal, overgaan tot ophouden ofwel van het overtredend schip ofwel van schepen die een Belgische haven aandoen en tot dezelfde eigenaar of exploitant behoren.

Deze maatregel wordt slechts opgeheven in dezelfde hiervoor omschreven omstandigheden.

Vanzelfsprekend vervallen de borgsom en de interesten aan de Schatkist tot beloop van het bedrag van de geldboeten waartoe de dader van de inbreuk onherroepelijk werd veroordeeld en van de gerechtskosten.

Wanneer van de vervolging wordt afgezien of daaraan een einde wordt gesteld of de straf is verjaard of nog ingeval van vrijspraak worden de borgsom en de interesten teruggegeven.

Vermits deze noties algemene principes weergeven, werden ze op advies van de Raad van State, niet in het ontwerp opgenomen.

#### Art. 14.

Dit artikel wijst de ambtenaren aan die bevoegd zijn om de inbreuken op deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen.

Onder deze overheden is alleen de waterschout bevoegd om, desgevallend, het schip te weerhouden krachtens artikel 13.

#### Art. 15.

1. De eerste paragraaf beoogt artikel 63 van Boek II van het Wetboek van Koophandel aan te vullen.

Dit artikel somt de documenten op die aan boord van het schip moeten aanwezig zijn.

2. De tweede paragraaf beoogt artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek aan te vullen.

Dit artikel geeft een opsomming van burgerlijke vorderingen die bij de rechtbank van eerste aanleg moeten worden ingesteld. Uitsluitend die rechtbank is bevoegd om van deze vorderingen kennis te nemen.

3. Het laatste lid van bedoeld artikel 569 wordt eveneens aangevuld. Dit is het doel van de derde paragraaf van artikel 15 van het ontwerp.

#### Art. 16.

Dit artikel zorgt er voor dat de bepalingen van het Verdrag en van de wet gelijktijdig uitwerking hebben.

De oorspronkelijke tekst van het ontwerp werd op verscheidene punten aangepast aan het advies van de Raad van State. Deze gelegenheid werd te baat genomen om de vormelijke schikking van de bepalingen van het wetsontwerp te verbeteren.

Wanneer het aan uw goedkeuring voorgelegd ontwerp zal aangenomen zijn, zal België weerom een nieuwe stap hebben gezet in de richting van de bestrijding van de verontreiniging van de zee door olie ingevolge scheepvaartongevallen.

Cette Convention est entrée en vigueur le 19 juin 1975. Les Etats suivants y sont actuellement liés :

Cette mesure ne sera levée que lorsque le navire naviguant à l'étranger sera couvert par une assurance suffisante et valide et qu'un cautionnement important sera versé pour couvrir le paiement de l'amende qui pourra être infligée au contrevenant.

A l'égard d'un navire étranger pénétrant dans les eaux territoriales belges sans que le transport soit couvert par une assurance adéquate, le commissaire maritime, peut, le cas échéant sur le vu d'une copie du procès-verbal dressée par d'autres autorités compétentes, procéder à des mesures de rétention soit sur le navire réfractaire soit sur des navires visitant un port belge et appartenant au même propriétaire ou au même exploitant.

Cette mesure ne sera levée que dans les mêmes circonstances retracées ci-dessus.

Il va de soi que le cautionnement et les intérêts sont acquis au Trésor à concurrence du montant de la ou des amendes augmentées des décimes additionnels à laquelle l'auteur de l'infraction a été définitivement condamné et des frais judiciaires.

Le cautionnement et les intérêts sont restitués en cas d'abandon ou d'extinction des poursuites, en cas de prescription de la peine ou au cas d'acquiescement.

Etant donné que ces notions traduisent des principes généraux il a été décidé, sur avis du Conseil d'Etat, de ne pas expliciter ces notions dans le projet.

#### Art. 14.

Cet article désigne les fonctionnaires qui sont compétents pour rechercher et constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

Parmi ces autorités seul le commissaire maritime est compétent pour retenir, le cas échéant, le navire en vertu de l'article 13.

#### Art. 15.

1. Le premier paragraphe vise à compléter l'article 63 du Livre II du Code de Commerce.

Cet article énumère les documents qui doivent être à bord du navire.

2. Le deuxième paragraphe vise à compléter l'article 569 du Code judiciaire.

Cet article énumère les actions civiles qui doivent être introduites auprès du tribunal de première instance. Seul ce tribunal est compétent pour prendre connaissance de ces actions.

3. Le dernier alinéa dudit article 569 est également complété. Tel est l'objet du troisième paragraphe de l'article 15 du projet.

#### Art. 16.

Cet article assure l'application simultanée des dispositions de la Convention et de la présente loi.

Le texte initial du projet a été adapté sur plusieurs points à l'avis du Conseil d'Etat. Cette occasion a été saisie pour améliorer la présentation formelle des dispositions du projet de loi.

Par l'adaptation du projet soumis à votre approbation une nouvelle étape sera franchie par la Belgique dans le domaine de la lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures suite à des accidents maritimes.

Dit Verdrag is in werking getreden op 19 juni 1975. De volgende Staten zijn er op dit ogenblik door gebonden :

Algérie, Allemagne (R.F.), Côte d'Ivoire, Danemark, Fidji, France, Liban, Libéria, Maroc, Norvège, République dominicaine, Royaume-Uni, Sénégal, Suede, Syrie et U. R. S. S.

*De Minister van Buitenlandse Zaken  
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

*De Minister van Justitie,*

H. VANDERPOORTEN.

*De Minister van Verkeerswezen,*

J. CHABERT.

*De Minister van Economische Zaken,*

F. HERMAN.

#### ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 20<sup>e</sup> september 1974 door de Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « 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 », heeft de 13<sup>e</sup> januari 1975 het volgende advies gegeven :

#### Algemene opmerkingen.

Het aan de Raad van State voor advies voorgelegde ontwerp heeft tot doel : 1<sup>o</sup> de instemming van de Wetgevende Kamers te verkrijgen voor het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en zijn Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 (artikel 1 van het ontwerp); 2<sup>o</sup> in het interne recht een aantal voorzieningen op te nemen met het oog op de uitvoering van het Verdrag (artikelen 2 tot 15 van het ontwerp).

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, heeft de Regering met de artikelen 2 tot 15 van het ontwerp alleen de uitvoering van het Verdrag op het oog; de bedoeling is niet in de Belgische wetgeving bepalingen in te voegen die los zouden staan van dat Verdrag. Dat wordt duidelijk gemaakt in het opschrift en ook in tal van bepalingen van het ontwerp. Die uitdrukkelijk naar wel bepaalde teksten van het Verdrag verwijzen.

De toekomstige wet zal dus eerst in werking treden op het tijdstip dat het Verdrag van 29 november 1969 België gaat binden, en zal slechts zolang in werking blijven als België door dat Verdrag gebonden is.

Het Verdrag is gesteld in het Frans en het Engels en beide teksten zijn gelijkelijk authentiek; die teksten met de bijlage zijn het die aan de Wetgevende Kamers moeten worden voorgelegd.

Onder de tekst die aan de Raad is voorgelegd staat alleen een opsomming van de ondertekenende Staten, zonder enig authentiek karakter. Zoals gebruikelijk is, moeten de handtekeningen worden aangegeven, met vermelding van de Staten waarvoor zij zijn aangebracht, van de naam en de hoedanigheid der ondertekenaars en in voorkomend geval van de datum van ondertekening.

In het nationale recht is de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen geregeld in het Wetboek van koophandel, boek II, titel II, meer bepaald in de artikelen 46 tot 57.

Dat zijn voor het merendeel bepalingen van de wet van 28 november 1928, die de bepalingen van het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924, goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928, heeft ingevoegd in het interne recht.

Algérie, Duitsland (B.), Ivoorkust, Denemarken, Fidji, Frankrijk, Libanon, Liberia, Marokko, Noorwegen, Dominikaanse Republiek, Verenigd Koninkrijk, Senegal, Zweden, Syrië en U.S. S. R.

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et de la Coopération au Développement,*

R. VAN ELSLANDE.

*Le Ministre de la Justice,*

H. VANDERPOORTEN.

*Le Ministre des Communications,*

J. CHABERT.

*Le Ministre des Affaires économiques,*

F. HERMAN.

#### AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, le 20 septembre 1974, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'annexe, faites à Bruxelles, le 29 novembre 1969 », a donné le 13 janvier 1975 l'avis suivant :

#### Observations générales.

Le projet soumis à l'avis du Conseil d'Etat a pour objet : 1<sup>o</sup> de procurer l'assentiment des Chambres législatives à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à son Annexe, faites à Bruxelles, le 29 novembre 1969 (article 1<sup>er</sup> du projet); 2<sup>o</sup> d'introduire dans le droit interne diverses dispositions destinées à assurer l'exécution de la Convention (articles 2 à 15 du projet).

Il résulte des explications du fonctionnaire délégué que dans les intentions du Gouvernement, les articles 2 à 15 du projet ont uniquement pour objet d'assurer l'exécution de la Convention et non pas d'introduire dans la législation belge des dispositions qui seraient indépendantes de cette Convention. Ces intentions se trouvent confirmées par l'intitulé donné au projet ainsi que par de nombreuses dispositions de celui-ci, qui se réfèrent expressément à des textes précis de la Convention.

La future loi n'entrera donc en vigueur qu'au moment où la Convention du 29 novembre 1969 obligera la Belgique, et elle ne le demeurera qu'aussi longtemps que la Belgique sera liée par cette Convention.

La Convention a été établie en français et en anglais, les deux textes faisant également foi; ces textes, avec leur annexe doivent être communiqués aux Chambres législatives.

Le texte communiqué au Conseil d'Etat ne contient quant à la mention des Etats qui ont signé la Convention qu'une simple indication dénuée de tout caractère authentique. Conformément à l'usage, il importe que les signatures soient indiquées par la mention des Etats qui les ont apposées, avec mention du nom et de la qualité des signataires ainsi que, le cas échéant, mention de la date de ces signatures.

Dans le droit national, la responsabilité des propriétaires de navires fait l'objet des dispositions du titre II du livre II du Code de commerce et, plus spécialement, des articles 46 à 57 de ce Code.

Ces dispositions sont pour la plupart celles de la loi du 28 novembre 1928 qui a inséré dans le droit interne les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, approuvée par la loi du 20 novembre 1928.

Op 10 oktober 1957 is te Brussel een Internationaal Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen ondertekend, dat in de plaats zou komen van het Verdrag van 25 augustus 1924; de Wetgevende Kamers hebben het goedgekeurd maar het is nog niet bekendgemaakt. Volgens door de Raad van State ingewonnen inlichtingen is die bekendmaking uitgesteld opdat ze kan samenvallen met de bekendmaking van de wet die de bepalingen van het interne recht aan die van dat Verdrag zal aanpassen.

Met het oog op die aanpassing heeft de Regering een wetsontwerp ingediend (Gedr. St., Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting 1972-1973, n° 448) dat nog niet door de Kamers is aangenomen.

Als het onderhavige ontwerp eenmaal is ingediend, zullen de Wetgevende Kamers zich dus moeten uitspreken over twee wetsontwerpen die ertoe strekken bepalingen van internationale zeerechtelijke verdragen in het interne recht op te nemen: een ontwerp (n° 448) dat een algemene regeling treft ter zake van de vergoeding van « personen- en zaakschade » die het gevolg is van een voorval op zee, en een ontwerp met beperkter onderwerp, de vergoeding van zaakschade die het gevolg is van verontreiniging door olie.

Beide ontwerpen raken elkaar op sommige punten, met name waar zij, onder wijziging van de interne rechtsregels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, degene die de schade heeft veroorzaakt toestaan zijn aansprakelijkheid te beperken, enerzijds inzake vergoeding van personen- of zaakschade die het gevolg is van een voorval op zee, anderzijds inzake vergoeding van schade uit verontreiniging door olie.

Maar terwijl voor die aansprakelijkheidsbeperking in het ontwerp n° 448 het beperkingsfonds eerst wordt gevormd op het tijdstip dat de aansprakelijkheidsvordering wordt ingesteld, kan de aansprakelijkheid volgens het onderhavige ontwerp slechts beperkt worden als voldaan is aan de verplichting, voor ieder schip dat te boek gesteld is in of de vlag voert van een der door het Verdrag gebonden Staten, een verzekering aan te gaan of een gelijkwaardige zekerheid te stellen tot dekking van die aansprakelijkheid (artikel VII van het Verdrag). Het onderhavige ontwerp gaat zelfs verder: onder toepassing van artikel VII-11 van het Verdrag breidt het die verplichting uit tot alle schepen die de Belgische wateren of een Belgische haven aandoen of verlaten (artikel 6, § 2, 2° en 3°) en stelt het niet-nakoming strafbaar (artikel 8).

Volgens hetgeen in ontwerp 448 en in het onderhavige ontwerp is bepaald, zouden zij die schade hebben geleden door verontreiniging door olie voor beide vergoedingsregelingen in aanmerking kunnen komen.

Artikel 47, § 1, b, van het Wetboek van koophandel, zoals het door ontwerp 448 wordt gewijzigd, beschouwt als zaakschade die uit het door het ontwerp ingestelde beperkingsfonds kan worden vergoed:

« verlies of beschadiging van alle andere goederen of inbreuk op enig recht, veroorzaakt hetzij door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van een zich aan boord van het schip bevindende persoon voor wie de eigenaar aansprakelijk is... ».

Het lijkt geen twijfel dat verontreiniging door olie zodanige schade kan veroorzaken. De vergoeding ervan zou kunnen worden vervolgd én ten laste van het in ontwerp 448 bedoelde, én ten laste van het door het onderhavige ontwerp ingestelde fonds.

Volgens door de Raad van State ingewonnen inlichtingen bedoelt de Regering cumulatie van beide regelingen uit te sluiten. In het ontwerp is een bepaling nodig die dat voornemen uitdrukkelijk te kennen geeft.

\* \* \*

#### Onderzoek van de artikelen.

##### Artikel 1.

Zoals hiervoren is geconstateerd, heeft dit artikel tot doel de instemming van de Wetgevende Kamers te verkrijgen voor het Verdrag van Brussel van 29 november 1969.

Opmerkingen zijn er niet bij te maken.

##### Artikelen 2 en 3.

Deze artikelen bedoelen uitvoering te geven aan de artikelen III, 4, respectievelijk III, 5 van het Verdrag.

Volgens de memorie van toelichting vult artikel 2 « ... artikel III, § 4, van het Verdrag aan zonder afbreuk te doen aan het grondbeginsel van bedoeld artikel ».

Le 10 octobre 1957 a été signée à Bruxelles une Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, destinée à remplacer celle du 25 août 1924; elle a reçu l'approbation des Chambres législatives mais n'a pas encore été publiée. Selon les renseignements recueillis par le Conseil d'Etat, cette publication est retardée pour la faire coïncider avec celle de la loi adaptant les dispositions du droit interne à celles de cette Convention.

Pour réaliser cette adaptation, le Gouvernement a déposé un projet de loi (Doc. parl., Chambre des Représentants, session 1972-1973, n° 448) qui n'est pas encore voté par les Chambres.

Lorsque le présent projet sera déposé, les Chambres législatives seront donc appelées à se prononcer sur deux projets de loi ayant pour objet de traduire, dans le droit interne, certaines dispositions de conventions internationales relatives au droit de la mer, projets dont l'un organise, d'une manière générale, la réparation des dommages corporels et matériels résultant d'un incident de mer (projet n° 448), et dont l'autre a un objet plus limité puisqu'il ne couvre que la réparation des seuls dommages matériels résultant d'une pollution par les hydrocarbures.

Ces deux projets présentent des points communs, notamment en ce qu'ils modifient les règles de droit interne relatives à la responsabilité civile en permettant à l'auteur du dommage de limiter sa responsabilité dans la réparation, d'une part, des dommages corporels et matériels résultant d'un incident de mer et, d'autre part, des dommages dus à la pollution par hydrocarbures.

Mais alors que dans le projet n° 448 cette limitation de responsabilité n'emporte la constitution du fonds de limitation qu'au moment où l'action en responsabilité est intentée, dans le présent projet, au contraire, la limitation de responsabilité est subordonnée à l'obligation imposée à tout navire immatriculé dans l'un des Etats liés par la Convention ou battant le pavillon d'un tel Etat, de souscrire une assurance ou de fournir une garantie équivalente pour couvrir cette responsabilité (article VII de la Convention). Le présent projet de loi va même plus loin puisque, faisant application de l'article VII-11 de la Convention, il étend cette obligation et l'assortit de sanctions pénales (article 8) à tous les navires dont le lieu de destination ou de départ sont les eaux belges ou un port belge (article 6, § 2, 2° et 3°).

\* \*

Selon les dispositions du projet 448 et du présent projet, les victimes de dommages résultant d'une pollution par hydrocarbures pourraient bénéficier des deux régimes de réparation.

En effet, l'article 47, § 1<sup>er</sup>, b, du Code de commerce telle que la modification en est prévue au projet 448, considère comme dommage matériel susceptible d'être réparé à charge du fonds de limitation que ce projet institue:

« ... les pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable... ».

Il n'est pas douteux que la pollution par hydrocarbures peut entraîner de tels dommages. La réparation pourrait en être poursuivie à charge du fonds prévu au projet n° 448 et à charge du fonds institué par le présent projet.

Selon les informations recueillies par le Conseil d'Etat, l'intention du Gouvernement est d'exclure le cumul des deux régimes. Il convient qu'une disposition exprimant cette intention, soit introduite dans le projet.

\* \* \*

#### Examen des articles.

##### Article 1<sup>er</sup>.

Comme il a été constaté plus haut, cet article a pour objet de procurer l'assentiment des Chambres législatives à la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.

Il n'appelle pas d'observation.

##### Articles 2 et 3.

Ces articles tendent à procurer l'exécution, respectivement, des articles III, 4 et III, 5 de la Convention.

Selon l'exposé des motifs, l'article 2 « ... complète l'article III, § 4, de la Convention sans porter préjudice à son principe ».

Artikel III.4, tweede volzin, van het Verdrag bepaalt dat geen vordering tot vergoeding kan worden ingesteld tegen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar.

Een zodanige bepaling, die van het gemeen recht afwijkt, moet beperkend worden uitgelegd. De vraag is dan ook of artikel 2 van het ontwerp, doordat het in de uitzondering ook voorziet voor « ... de loodsen, de bergers of om het even welke andere persoon die preventieve maatregelen heeft genomen ... » in de teksten geen begrippen invoert die verwarring kunnen stichten. Ofwel zijn de in het artikel genoemde personen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar en dan is het onnodig er een aantal te vernoemen op gevaar af anderen over te slaan, ofwel hebben zij die hoedanigheid niet en dan is artikel 2 in strijd met het Verdrag.

Krachtens artikel 3 is geen verhaal van de eigenaar mogelijk op de in artikel 2 bedoelde personen, dat wil zeggen op aangestelden of lasthebbers van de eigenaar alsook op loodsen, bergers of enige andere persoon die preventieve maatregelen heeft genomen.

Door het begrip « derden » in negatieve zin te omschrijven, verengt het ontwerp de draagwijdte welke het Verdrag eraan geeft en beperkt het de rechten die het Verdrag aan de eigenaar van het schip verleent.

Het staat niet aan de nationale wetgever eenzijdig een beperkende interpretatie te geven aan bepalingen van een internationaal verdrag.

De artikelen 2 en 3 van het ontwerp moeten derhalve vervallen.

#### Artikel 4.

Volgens dit artikel is in België alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bevoegd wanneer een schuldeiser een vordering instelt tot vergoeding van schade uit verontreiniging, veroorzaakt op het nationale grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, of tot schadeloosstelling voor preventieve maatregelen, met inbegrip van die welke in volle zee zijn genomen.

Hetzelfde geldt wanneer de schade zich ook uitstrekt op het grondgebied van andere Staten, mits die ook partij zijn bij het Verdrag en voldaan is aan het bepaalde in § 2, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup>.

Daaruit volgt dat de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, wanneer een vordering tot vergoeding van schade uit verontreiniging op het nationale grondgebied bij haar aanhangig is gemaakt, bevoegd is om uitspraak te doen over de aansprakelijkheidsvraag : om het bedrag van de vergoeding te bepalen. Haar beslissingen genieten het voorrecht van artikel X van het Verdrag.

Wanneer het fonds tot beperking van de aansprakelijkheid gevormd is bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel en voor zover voldaan is aan de voorwaarde van artikel 4, § 2, 2<sup>o</sup>, van het ontwerp, strekt de bevoegdheid van die rechtbank zich uit tot alle vorderingen tot vergoeding van schade op het grondgebied van een andere Verdragssluitende Staat.

In dat geval zal dezelfde rechtbank ook bevoegd zijn om krachtens artikel IX.3 van het Verdrag te beslissen over de toedeling en verdeling van het beperkingsfonds aan de hand van de beslissingen van de buitenlandse gerechten, overeenkomstig het bepaalde in artikel X.2 van het Verdrag.

Wat artikel 4, § 2, eerste lid, van het ontwerp betreft zij opgemerkt, dat de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel gehandhaafd moet blijven, zelfs wanneer de schade uit verontreiniging zich heeft uitgestrekt tot andere Staten die geen partij zijn bij het Verdrag van 29 november 1969. Bijgevolg moet het woord « Verdragssluitende » vervallen. De gemachtigde ambtenaar heeft hiermede ingestemd.

De goedkeuring en de bekrachtiging van het Verdrag zullen tot gevolg hebben, dat op bepaalde punten wordt afgeweken van de interne rechtsregelen die de territoriale bevoegdheid van de gerechten vaststellen.

Artikel IX.1 van het Verdrag bepaalt immers dat de vorderingen tot schadevergoeding slechts kunnen worden ingesteld bij de rechter van de Verdragssluitende Staten, naar keuze van de schuldeisers.

Die bepaling zegt ook : « Van het instellen van zodanige vordering moet aan de verweerder binnen redelijke termijn kennis worden gegeven ».

Het behoeft geen betoog dat, als het ontwerp niet anders bepaalt, de regelen van het Gerechtelijk Wetboek toepassing zullen vinden, met name wat de wijze van kennisgeving aan de verweerder betreft.

Artikel 1.7 van het Verdrag verduidelijkt de inhoud van het begrip « preventieve maatregelen »; het is dan ook onnodig dat begrip nogmaals te omschrijven in § 1 van artikel 4 van het ontwerp.

L'article III.4, alinéa 2, de la Convention dispose qu'aucune demande en indemnisation ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

Parcille disposition, qui est exorbitante du droit commun, doit être interprétée restrictivement. On doit, dès lors, se demander si, en ajoutant aux bénéficiaires de l'exception : «... les pilotes, les sauveteurs ou toute autre personne qui ont pris des mesures de sauvegarde ... », l'article 2 du projet n'introduit pas dans les textes des notions qui sont de nature à créer la confusion. Ou bien les personnes que cet article mentionne sont des préposés ou des mandataires du propriétaire et, dans ce cas, il est superflu d'en énumérer certaines au risque d'en omettre d'autres, ou bien elles ne revêtent pas cette qualité et dans ce cas, l'article 2 est en contradiction avec la Convention.

L'article 3 exclut tout recours de la part du propriétaire contre les personnes qui sont visées à l'article 2 c'est-à-dire contre les préposés ou mandataires du propriétaire ainsi que contre les pilotes, les sauveteurs ou toute autre personne qui a pris des mesures de sauvegarde.

En précisant négativement le concept « tiers », le projet restreint la portée que lui donne la Convention et limite les droits qu'elle attribue au propriétaire du navire.

Il n'appartient pas au législateur national de donner unilatéralement une interprétation restrictive aux dispositions d'une convention internationale.

Les articles 2 et 3 du projet doivent dès lors être omis.

#### Article 4.

Cet article rend le tribunal de première instance de Bruxelles seul compétent en Belgique dès l'instant où un créancier introduit une demande tendant à obtenir la réparation de dommages par pollution subis sur le territoire national, y compris la mer territoriale, ou l'indemnisation des mesures de sauvegarde, y compris celles prises en haute mer.

Il en est de même lorsque les dommages s'étendent également au territoire d'autres Etats, à la condition que ces derniers soient également partie à la Convention et moyennant les deux autres conditions prévues au § 2, 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>.

Il en résulte que le tribunal de première instance de Bruxelles, saisi d'une action en réparation de dommages par pollution survenus sur le territoire national, est compétent pour statuer sur la question de responsabilité et pour fixer le montant de la réparation. Ses décisions bénéficient du privilège prévu à l'article X de la Convention.

Lorsque le fonds de limitation de responsabilité est constitué auprès du tribunal de première instance de Bruxelles et pour autant qu'il soit satisfait à la condition fixée à l'article 4, § 2, 2<sup>o</sup>, du projet, la compétence de ce tribunal est étendue à toutes les actions en réparation de dommages survenus sur le territoire d'un autre Etat contractant.

Dans cette hypothèse, le même tribunal sera également compétent pour assurer, en application de l'article IX.3 de la Convention, la répartition et la distribution du fonds de limitation sur base des décisions des juridictions étrangères conformément aux dispositions de l'article X.2 de la Convention.

En ce qui concerne l'article 4, § 2, 1<sup>er</sup> alinéa, du projet, il y a lieu de maintenir la compétence du tribunal de première instance de Bruxelles même lorsque les dommages par pollution se sont étendus à d'autres Etats qui ne sont pas partie à la Convention du 29 novembre 1969. Il en résulte que doivent être omis les mots « partie à la Convention ». Le fonctionnaire délégué a marqué son accord à ce sujet.

Par ailleurs, l'approbation et la ratification de la Convention auront pour effet d'apporter certaines dérogations aux règles de droit interne qui fixent la compétence territoriale des juridictions.

L'article IX.1 de la Convention prévoit, en effet, que les demandes d'indemnisation ne peuvent être présentées que devant les tribunaux des Etats contractants, au choix des créanciers.

Par ailleurs, cette disposition prévoit qu'« avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes ».

Il va de soi qu'à défaut de disposition contraire dans le projet, les règles du Code judiciaire seront applicables, notamment quant aux modalités de l'avis qui doit être donné au défendeur.

L'article 1.7 de la Convention précise la portée de la notion « mesures de sauvegarde »; il est dès lors superflu de reprendre cette précision au § 1<sup>er</sup> de l'article 4 du projet.

In de Franse tekst is de zinswending « il ne peut être introduit de demande d'indemnisation que... » verkeerd.

Ten slotte hebben de bepalingen van het ontwerp zoals hiervoren is opgemerkt, geen ander doel dan het uitvoeren van het Verdrag.

Met inachtneming van die opmerkingen wordt voorgesteld § 1 van artikel 4 als volgt te redigeren :

« § 1. Alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel is bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van door verontreiniging veroorzaakte schade op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, en van vorderingen tot schadeloosstelling voor preventieve maatregelen, die openstaan op grond van artikel IX van het Verdrag ».

#### Artikel 5.

Dit artikel verduidelijkt een aantal voorzieningen van artikel V van het Verdrag en bepaalt de wijze waarop het beperkingsfonds kan worden gevormd bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Het bedrag van het fonds is vastgesteld op 2 000 F per eenheid tonnemaat van het schip, met een maximum van 210 miljoen frank. De waarde van de in dit artikel bedoelde frank is nader omschreven in artikel V.9, de wijze van berekening van de tonnemaat is bepaald in artikel V.10 van het Verdrag.

Artikel 5 van het wetsontwerp eindigt als volgt :

« ... op voorwaarde dat de voorzitter van de in artikel 4, § 1, bedoelde rechtbank (rechtbank van eerste aanleg te Brussel) ze (de bankgarantie of « een om 't even welke andere financiële zekerheid ») aanvaardt en goedgezaamt ».

Volgens door de Raad ingewonnen inlichtingen zou deze tekst de rechter in staat moeten stellen het beperkingsfonds eventueel te verhogen met een bedrag dat toereikend is om de procedurekosten te dekken.

Die interpretatie kan niet worden aangenomen. Zij is niet bestaanbaar met artikel V.1 van het Verdrag, hetwelk forfaitair het bedrag vaststelt dat de eigenaar van het schip dient te storten als hij zijn aansprakelijkheid wil beperken, en evenmin met de tekst van het ontwerp, die geen ander oogmerk kan hebben dan het uitvoeren van dat artikel V.

De beoordelingsbevoegdheid van de rechter mag zich alleen uitstrekken tot aard en waarde van de garantie en tot de solvabiliteit van de garanderende instelling.

In de volgende redactie zou beter tot uiting komen dat artikel 5 de uitvoering is van de bepalingen van het Verdrag :

« Artikel 5. — Het in artikel V.3 van het Verdrag bedoelde fonds tot beperking van de aansprakelijkheid moet worden gevormd... (voorts zoals in het ontwerp) ».

#### Artikel 6.

Dit artikel heeft betrekking op de verplichte verzekering van schepen die meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoeren. Die verplichte verzekering is voorgeschreven in artikel VII.1 van het Verdrag, dat het bedrag vaststelt op een som, gelijk aan die van het beperkingsfonds voor de vergoeding van de schade door verontreiniging, zijnde 2 000 F per eenheid tonnemaat van het schip met een maximum van 210 miljoen frank.

Dat die verzekering is gesloten, moet blijken uit een certificaat (VII.2) dat is afgegeven door de Staat waar het schip te boek is gesteld (VII.6); het origineel moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden neergelegd bij de dienst die het register houdt waarin het schip staat te boek gesteld.

De bepalingen van dit artikel betreffen enerzijds de verplichte verzekering zelf, anderzijds het verzekeringscertificaat. Het verdient de voorkeur elk van die aangelegenheden onderscheidenlijk in paragraaf 1 en in paragraaf 2 van het artikel te regelen.

Artikel 6 zou eerst het beginsel van de verplichte verzekering moeten stellen en daarna aan de Koning bevoegdheid verlenen om de desbetreffende regelen te bepalen.

Er is echter een moeilijkheid met de voorzieningen voor schepen die te boek gesteld of geregistreerd zijn in dan wel varen onder de vlag van een Staat die geen partij is bij het Verdrag van 29 november 1969 maar het wel is bij het Verdrag van 10 oktober 1957. Voor die schepen geldt de bijzondere regeling van artikel 6, § 1, 2<sup>o</sup>, tweede lid, van het ontwerp.

D'autre part, l'expression : « il ne peut être introduit de demande d'indemnisation que... » est fautive.

Enfin, ainsi qu'il a été observé ci-avant, les dispositions du projet n'ont d'autre but que d'assurer l'exécution de la Convention.

Compte tenu de ces observations, il est proposé de rédiger le § 1<sup>er</sup> de l'article 4 comme suit :

« § 1<sup>er</sup>. Le tribunal de première instance de Bruxelles est seul compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus sur le territoire national y compris la mer territoriale ainsi que des actions en indemnisation des mesures de sauvegarde ouvertes en exécution de l'article IX de la Convention ».

#### Article 5.

Cet article précise certaines dispositions de l'article V de la Convention et prévoit les modalités selon lesquelles le fonds de limitation peut être constitué auprès du tribunal de première instance de Bruxelles. Le montant du fonds est fixé à 2 000 F par tonneau de jauge du navire, avec un maximum de 210 millions de francs. La valeur du franc dont il est question à cet article est précisée à l'article V.9; de même, l'article V.10 de la Convention détermine les modalités de calcul de la jauge du navire.

La finale de l'article 5 du projet de loi est rédigée comme suit :

« ... à condition qu'elle (la garantie bancaire ou toute autre garantie financière) soit acceptée et jugée satisfaisante par le président du tribunal visé à l'article 4, § 1<sup>er</sup> (tribunal de première instance de Bruxelles) ».

Selon les renseignements recueillis par le Conseil d'Etat, ce texte devrait permettre au juge d'augmenter éventuellement le fonds de limitation d'une somme suffisante pour couvrir les frais de procédure.

Cette interprétation ne peut être retenue. Elle n'est pas compatible avec l'article V.1 de la Convention qui fixe forfaitairement le montant des sommes que le propriétaire du navire est tenu de verser lorsqu'il veut limiter sa responsabilité, ni même avec le texte du projet, qui ne peut avoir d'autre objet que d'exécuter cet article V.

Le pouvoir d'appréciation du juge ne pourra porter que sur la nature et la valeur de la garantie ainsi que sur la solvabilité de l'établissement qui la donne.

Pour mieux marquer le fait que l'article 5 constitue l'exécution des dispositions de la Convention, il est proposé de le rédiger comme suit :

« Article 5. — Le fonds de limitation de responsabilité prévu à l'article V.3 de la Convention... (la suite comme au projet) ».

#### Article 6.

Cet article concerne l'assurance obligatoire des navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac et tant que cargaison. Cette assurance obligatoire est prévue par l'article VII.1 de la Convention qui en fixe le montant à une somme égale à celle du fonds de limitation déterminé pour la réparation des dommages par pollution, soit 2 000 F par tonne de jauge du navire avec un maximum de 210 millions de francs.

Cette assurance est constatée par un certificat (VII.2) délivré par l'Etat où le navire est immatriculé (VII.6); l'original doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

Cet article contient des dispositions qui, d'une part concernent l'assurance obligatoire elle-même et d'autre part, le certificat d'assurance. Il serait préférable de consacrer le paragraphe 1<sup>er</sup> et le paragraphe 2 de cet article respectivement à chacun de ces ordres d'idées.

L'article 6 devrait énoncer d'abord le principe de l'assurance obligatoire, puis attribuer compétence au Roi pour arrêter les règles relatives à celle-ci.

Un problème se pose toutefois concernant les dispositions applicables aux navires immatriculés ou enregistrés dans un Etat non partie à la Convention du 29 novembre 1969, ou battant pavillon d'un tel Etat, mais qui serait partie à la Convention du 10 octobre 1957. Ces navires bénéficient du régime spécial prévu par l'article 6, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, alinéa 2 du projet.

Hier moge worden gewezen op enkele hoofdpunten uit dat Verdrag, dat de instemming van de Wetgevende Kamers heeft verkregen maar, om de hiervoren opgegeven redenen, nog niet bekendgemaakt is.

1. Het Verdrag voert geen verzekeringsplicht in, maar alleen een fonds tot beperking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij ongevallen op zee.

2. Dat fonds bestaat uit twee delen en is als volgt samengesteld :

- 2 100 F per eenheid tonnemaat van het schip voor het dekken van personenschade;
- 1 000 F per eenheid tonnemaat voor het dekken van zaakschade.

3. Voor de beperking is geen minimum of maximum vastgesteld naar gelang van de tonnemaat van het schip.

4. De bedragen die bestemd zijn voor het dekken van personenschade mogen niet worden aangewend om zaakschade te vergoeden; het fonds voor zaakschade mag echter wel worden aangesproken voor het vergoeden van personenschade.

Door te verwijzen naar artikel III van dat Verdrag legt het ontwerp een verzekering van 3.100 frank per eenheid tonnemaat op tot dekking van de schade uit verontreiniging, terwijl krachtens datzelfde Verdrag slechts 1.000 frank per eenheid tonnemaat kan worden geëist voor het dekken van zaakschade, waartoe ook de schade uit verontreiniging door olie behoort.

De gemachtigde ambtenaar heeft ermee ingestemd, dat voor eigenaars van schepen die onder het Verdrag van 10 oktober 1957 vallen, het bedrag van de verzekering wordt beperkt tot het bedrag van het beperkingsfonds bedoeld in artikel III.1, van dat Verdrag.

Artikel 6 werkt herhaaldelijk met de woorden « Belgische wateren » terwijl het Verdrag alleen van « territoriale wateren » spreekt. Men gebruike de term uit het Verdrag.

Het voorlaatste lid van artikel 6, § 1, 3<sup>o</sup>, van het ontwerp moet vervallen; in welke taal het certificaat moet worden gesteld, is in duidelijke bewoordingen geregeld in artikel VIII.3 van het Verdrag.

In het laatste lid van diezelfde bepaling moet worden gezegd dat de Koning niet alleen het bedrag maar ook de wijze van inning van de vergoeding voor afgifte van het verzekeringscertificaat vaststelt.

Met inachtneming van deze opmerkingen kan artikel 6 van het ontwerp als volgt worden geredigeerd :

« Artikel 6. — § 1. De bepalingen van artikel VII van het Verdrag zijn van toepassing :

1. op alle in België te boek gestelde of geregistreerde schepen;
2. op alle schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten.

Voor schepen die te boek gesteld of geregistreerd zijn in of de vlag voeren van een Staat die geen partij is bij het Verdrag van 29 november 1969 maar partij is bij het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen, is de financiële zekerheid echter voldoende als zij de aansprakelijkheid van de eigenaar dekt tot de bedragen bepaald in artikel III, 1, a van laatstgenoemd Verdrag.

§ 2. De Koning ... (§ 1, 1<sup>o</sup> van de tekst, aangevuld overeenkomstig de hiervoren gemaakte opmerking).

§ 3. De verzekering of de financiële zekerheid moet de aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip dekken ... (§ 2, 3<sup>o</sup>, laatste lid, van de tekst) ».

#### Artikel 7.

Paragraaf 2 van dit artikel zou als volgt moeten beginnen :

« De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, kan bij een met redenen omklede beslissing, voor ieder geval afzonderlijk, het in § 1 van dit artikel gestelde verbod opheffen ... ».

#### Artikelen 8 tot 13.

Deze artikelen zijn gewijd aan de strafbepalingen.

Il convient de rappeler certains points essentiels de cette convention qui a reçu l'assentiment des Chambres mais qui, pour les raisons indiquées plus haut, n'a pas encore été publiée.

1. La Convention n'établit aucune obligation d'assurance, mais crée uniquement un fonds de limitation de responsabilité civile en cas d'accident de mer.

2. Ce fonds est divisé en deux parties et est constitué comme suit :

- 2.100 francs par tonneau de jauge du navire pour couvrir les dommages corporels;
- 1.000 francs par tonneau de jauge du navire pour couvrir les dommages matériels.

3. Aucune limitation minimale ni maximale en fonction du tonnage du navire n'est prévue.

4. Les sommes affectées à la couverture des dommages corporels ne peuvent être utilisées pour indemniser les dommages matériels; par contre, il est permis de puiser dans le fonds des dommages matériels pour assurer la réparation des dommages corporels.

Le projet, en renvoyant à l'article III de la Convention susdite, impose une assurance d'un montant de 3 100 francs par tonneau de jauge pour couvrir les dommages par pollution, alors qu'en vertu de cette même Convention il ne peut être exigé qu'une somme de 1.000 francs par tonneau de jauge pour couvrir les dommages matériels, lesquels comprennent les dommages résultant d'une pollution par hydrocarbures.

Le fonctionnaire délégué a marqué son accord pour qu'en ce qui concerne les propriétaires de navires relevant de la Convention du 10 octobre 1957, le montant de l'assurance soit limité au montant du fonds de limitation prévu par l'article III, 1, a, de cette Convention.

L'article 6, en plusieurs endroits, emploie l'expression « eaux belges » alors que la Convention ne parle que des « eaux territoriales ». Il convient d'employer cette dernière expression.

Le pénultième alinéa de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> du projet doit être omis; la question des langues à employer pour la rédaction du certificat d'assurance est réglée par l'article VIII.3 de la Convention en des termes qui se suffisent à eux-mêmes.

Au dernier alinéa de cette même disposition, il convient de préciser que le Roi peut régler non seulement le montant de la rétribution prévue pour la délivrance du certificat d'assurance mais également les modalités de perception de cette rétribution.

Compte tenu des observations qui précèdent, l'article 6 du projet pourrait être rédigé comme suit :

« Article 6. — § 1<sup>er</sup>. Les dispositions de l'article VII de la Convention sont applicables :

1. à tout navire immatriculé ou enregistré en Belgique;
2. à tout navire qui a les ports ou les eaux territoriales belges comme lieu de destination ou de départ.

Toutefois, pour les navires immatriculés ou enregistrés dans un Etat non partie à la Convention du 29 novembre 1969 ou battant le pavillon d'un tel Etat, mais partie à la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la sûreté financière est suffisante si elle couvre la responsabilité du propriétaire à concurrence des montants prévus à l'article III, 1, a, de cette dernière Convention.

§ 2. Le Roi ... (§ 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> du texte complété selon l'observation faite ci-dessus).

§ 3. L'assurance ou la sûreté financière doit couvrir la responsabilité du propriétaire du navire ... (§ 2, 3<sup>o</sup>, dernier alinéa, du texte) ».

#### Article 7.

La finale du § 2 de cet article devrait être rédigée comme suit :

« ... le Ministre qui a l'Administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions peut, par décision motivée, pour chaque cas particulier, lever l'interdiction visée au § 1<sup>er</sup> du présent article ».

#### Articles 8 à 13.

Ces articles concernent les sanctions pénales.

De straffen die artikel 8, § 1, stelt, staan op overtreding van de verbodsbepalingen van artikel 7, § 1.

Ze zijn van toepassing op de eigenaar of de exploitant van het schip alsook op hun vertegenwoordigers, die mede onder het verbod van artikel 7 van het ontwerp vallen, maar de tekst zegt niet of het hier gaat om een trapsgewijze strafrechtelijke aansprakelijkheid dan wel of de vervolging moet worden ingesteld tegen diegenen onder hen die gelet op de omstandigheden de werkelijke daders van het misdrijf blijken te zijn. De tekst is des te vager daar het woord « vertegenwoordigers » dubbelzinnig is. Volgens de gemachtigde ambtenaar wordt er iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon mee bedoeld die in België de buitenlands gevestigde eigenaar of exploitant van het schip « vertegenwoordigt ».

Wat betreft de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor de handelingen die aan een rechtspersoon toe te rekenen zijn, wenst de Regering geen afwijking van het gemeen recht.

Vorgesteld wordt, artikel 8, § 1, als volgt te redigeren :

« § 1. Met geldboete van vijfhonderdduizend frank tot een miljoen frank wordt gestraft hij die de bepalingen van artikel 7, § 1, van deze wet overtreedt ».

De tekst zou overigens kunnen worden aangevuld met een bepaling die de lastgevers en hen die anderen aanstellen hoofdelijk aansprakelijk stelt voor het betalen van de geldboeten en kosten waartoe hun lasthebber en aangestelden veroordeeld worden.

De §§ 1 en 2 van artikel 9 voorzien in straffen voor de kapitein van het schip die het verzekeringscertificaat niet kan overleggen. In § 1 gaat het om de kapitein van een Belgisch schip die in gebreke blijft te voldoen aan de vordering van een der in artikel 14 van de toekomstige wet bedoelde overheden; dat zijn Belgische overheden; maar artikel 6, § 2, van het ontwerp bepaalt ook dat de kapitein van een Belgisch schip dat certificaat moet vertonen aan buitenlandse bevoegde overheden die erom verzoeken.

Zoals § 1 van artikel 9 is geredigeerd, zou het niet-overleggen van het certificaat aan een overheid van een Staat die partij is bij het Verdrag, in België niet vervolgd kunnen worden.

Bedoelt de Regering het niet zo, dan dienen de woorden « aan de bij artikel 14 van deze wet bedoelde overheden » te worden vervangen door: « aan de Belgische of buitenlandse bevoegde overheden ».

Artikel 10 van het ontwerp heeft betrekking op bijkomende maatregelen die tegen de eigenaar of de exploitant van een schip kunnen worden genomen wanneer een overtreding van het bepaalde in artikel 8 van het ontwerp is vastgesteld. De verwijzing naar artikel 8 is niet juist. Verwezen moet worden naar artikel 7, § 1, dat als misdrijf stelt een feit (niet-verzekering van het schip) waarop straf staat volgens artikel 8 van het ontwerp.

Voor het geval dat er geen verzekering is, voorziet het ontwerp in een recht van arrest dat de waterschout kan uitoefenen ten aanzien van een of meer schepen van de eigenaar of de exploitant. Dat recht kan hij uitoefenen, aldus de tekst, « op vertoon van een afschrift van het proces-verbaal dat hem door de verbaliserende overheden wordt toegezonden ».

Deze maatregel tot het leggen van arrest op het schip of de schepen kan de waterschout opheffen nadat de geverbaliseerde :

1<sup>o</sup> voldaan heeft aan alle verplichtingen uit het Verdrag en uit de nationale wetgeving;

2<sup>o</sup> een borgtocht heeft gestort « ten bedrage van de bij artikel 8 voorgeschreven zwaarste geldboete, vermeerderd met de opdecimes » (1 000 000F × 30).

In dat recht van arrest voorziet reeds de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie, waarvan artikel 1, gewijzigd bij de wet van 5 mei 1936, de taken en bevoegdheden van de waterschout bepaalt, dat is onder meer: « te waken voor de uitvoering van het beslag » en « aan te houden » de schepen van een rederij :

« A. waarvan een vaartuig, wegens een misdrijf tegen de wetten en reglementen, een boete verbeurd heeft;

B. ten laste van welke een schuldvordering ten bate van de Staat of van door hem opgerichte instellingen is blijven bestaan ».

Het ontwerp verruimt die bevoegdheid van de waterschout. Voortaan kan hij arrest leggen vooraleer een beslissing genomen is ten aanzien van het misdrijf en vooraleer is vastgesteld dat er een schuldvordering ten bate van de Staatskas bestaat.

Les peines qui sont prévues à l'article 8, § 1<sup>er</sup>, sanctionnent les interdictions visées à l'article 7, § 1<sup>er</sup>.

Ces peines sont applicables au propriétaire ou à l'exploitant du navire ainsi qu'à leurs représentants, personnes qui sont également visées par l'interdiction comminée à l'article 7 du projet, mais le texte ne précise pas s'il s'agit d'une responsabilité pénale en cascade ou si les poursuites devront être exercées contre celles de ces personnes qui, eu égard aux circonstances, paraîtront les vrais auteurs de l'infraction. Par ailleurs, le texte est d'autant plus imprécis que le terme « représentants » est équivoque. Selon le fonctionnaire délégué, cette expression comprend toute personne physique ou morale qui en Belgique « représente » le propriétaire ou l'exploitant d'un navire établi à l'étranger.

Quant à la responsabilité pénale des actes imputables à une personne morale, le Gouvernement ne désire pas qu'il soit dérogé au droit commun.

Il est proposé de rédiger comme suit le § 1<sup>er</sup> de l'article 8;

« § 1<sup>er</sup>. Est puni d'une amende de cinq cent mille à un million de francs celui qui contrevient aux dispositions de l'article 7, § 1<sup>er</sup>, de la présente loi ».

Par ailleurs, le texte pourrait être complété par une disposition rendant les mandants et commettants solidairement responsables du paiement des amendes et frais auxquels sont condamnés leurs mandataires et préposés.

Les §§ 1<sup>er</sup> et 2 de l'article 9, prévoient des sanctions pénales à l'égard du capitaine du navire qui demeure en défaut de produire le certificat d'assurance. Le § 1<sup>er</sup> vise le capitaine d'un navire belge qui demeure en défaut de satisfaire à la requête d'une des autorités visées à l'article 14 de la future loi; celles-ci sont des autorités belges; mais, l'article 6, § 2, du projet de loi prévoit également que le capitaine d'un navire belge est tenu de produire ce certificat aux autorités compétentes étrangères qui le requièrent.

Tel que le § 1<sup>er</sup> de l'article 9 est rédigé, le refus ou le défaut de présenter le certificat à une autorité d'un Etat partie à la Convention échapperait à toute poursuite en Belgique.

Si telle n'est pas l'intention du Gouvernement, il conviendrait de remplacer les mots « à la requête d'une des autorités visées à l'article 14 de la présente loi », par les mots « à la requête des autorités compétentes belges ou étrangères ».

L'article 10 du projet concerne des mesures accessoires qui peuvent être prises à charge du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire, lorsqu'une infraction aux dispositions de l'article 8 du projet a été relevée. La référence à l'article 8 est incorrecte: il convient de viser l'article 7, § 1<sup>er</sup>, qui érige en infraction un fait (non-assurance du navire) pour lequel l'article 8 du projet commine des peines.

En cas de non-assurance, le projet institue un droit de rétention, exercé par le commissaire maritime et portant sur un ou plusieurs navires du propriétaire ou de l'exploitant. Ce droit peut être exercé, précise le texte sur le « vu d'une copie de procès-verbal lui adressée par les autorités verbalisantes ».

Cette mesure de rétention du ou des navires peut être levée par le commissaire maritime après que la personne à charge de laquelle procès-verbal a été dressé :

1<sup>o</sup> a satisfait à toutes les obligations résultant de la Convention et de la législation nationale;

2<sup>o</sup> a versé un cautionnement (et non une caution) d'un montant égal à l'amende la plus forte prévue à l'article 8, augmenté des décimes additionnels (c'est-à-dire 1 000 000 de francs × 30).

Ce droit de rétention est déjà prévu dans la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, dont l'article 1<sup>er</sup>, modifié par la loi du 5 mai 1936, détermine les missions et compétences du commissaire maritime, lesquelles sont notamment de veiller à l'exécution des saisies et de retenir les navires d'un armement :

« A. dont un bâtiment, pour une infraction aux lois et règlements, a encouru une amende,

B. à charge duquel demeure une créance au profit de l'Etat ou des institutions créées par lui ».

Le projet étend cette compétence du commissaire maritime qui pourra désormais retenir le navire avant qu'une décision soit prise quant à l'infraction et avant que ne soit établie l'existence d'une créance en faveur du Trésor.

Nagegaan moet worden wat de juiste draagwijdte van die bepaling is.

Tot het leggen van arrest op een of meer schepen van een eigenaar of exploitant kan de waterschout besluiten wanneer een overtreding van artikel 7 is vastgesteld in een proces-verbaal dat opgemaakt is door een der in artikel 14 van het ontwerp bedoelde overheden. Tot die overheden behoren, voor in België te boek gestelde of geregistreerde schepen, de Belgische consulaire ambtenaren.

Het kan voorkomen dat een Belgisch schip, dat in den vreemde vaart tussen havens van landen die geen partij zijn bij het Verdrag, niet door een verzekering gedekt is en dat er dus overtreding is van artikel 7, § 1, 1<sup>o</sup> van het Verdrag.

Wanneer zulk een misdrijf door de plaatselijke consulaire ambtenaar is vastgesteld, wordt het proces-verbaal of een afschrift gezonden aan de Belgische waterschout. Na kennisneming van dat document kan deze arrestmaatregelen nemen tegen in een Belgische haven gemeerde schepen van dezelfde eigenaar of exploitant.

Die maatregel zal eerst worden opgeheven als het in den vreemde varende schip door een voldoende en geldige verzekering gedekt is en als een aanzienlijke borgtocht gestort is voor het betalen van de geldboete waaraan de overtreder blootstaat.

Opdat de wetgever volledig ingelicht zal zijn over de draagwijdte van die bepaling en over de omvang van haar gevolgen, is het volstrekt noodzakelijk dat de memorie van toelichting, die hierover met geen woord reikt, grondige commentaar geeft.

De laatste twee leden van artikel 10 passen algemene beginselen toe die des te beter achterwege kunnen blijven daar in het laatste lid slechts aan twee gevallen van teruggave van de borgtocht wordt gedacht, terwijl ook andere omstandigheden (verval van de vervolging — verjaring van het misdrijf) zulke teruggave tot gevolg kunnen hebben.

Met inachtneming van deze opmerkingen zou artikel 10 als volgt kunnen worden geredigeerd :

« Artikel 10. — Wanneer proces-verbaal wegens overtreding van artikel 7 van deze wet is opgemaakt, kan de waterschout in voorkomend geval, na kennisneming van een, hem door de verbaliserende overheid toegezonden afschrift van het proces-verbaal, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant arrest leggen op het olievervoerende schip en, voor zover als nodig, op een of meer hem toebehorende of door hem geëxploiteerde schepen.

De waterschout kan die maatregel slechts opheffen voor zover aan alle uit het Verdrag of uit de nationale wetgeving voortvloeiende verplichtingen voldaan is en bovendien het bewijs geleverd is dat als borgtocht in de Deposito- en Consignatiekas een som is gestort ten bedrage van de zwaarste geldboete welke artikel 8 van deze wet oplegt, vermeerderd met de opdecimen. De rente van de gestorte som vergroot de borgtocht ».

Artikel 11 van het ontwerp kan overeenkomstig het gebruik beter als volgt worden geredigeerd : « Overtreding van de bepalingen tot uitvoering van deze wet wordt gestraft met geldboete... ».

Artikel 12 van het ontwerp verklaart de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek toepasselijk op overtreding van de toekomstige wet, maar afwijkend van wat thans de meest gevolgde praktijk is, sluit het de toepassing van artikel 85 betreffende de verzachtende omstandigheden uit.

Paragraaf 2 van hetzelfde artikel heeft betrekking op de herhaling. Naar aan de Raad van State is verklaard, zal er slechts herhaling zijn ingeval de eerste veroordeling opgelopen is wegens overtreding van het bepaalde in de ontwerp-wet.

In verband met artikel 13 van het ontwerp moge de Raad opmerken dat die tekst wat België betreft een universele strafrechtelijke bevoegdheid in het leven roept, doordat hij het mogelijk maakt een vreemdeling te straffen die in het buitenland misdrijven heeft gepleegd. Die bevoegdheid is aan België niet opgelegd door het Verdrag, dat er zelfs niet in voorziet.

#### Artikel 15.

In dit artikel vermeldde men behalve het opschrift ook de datum van het Verdrag waarnaar wordt verwezen. Geen melding moet worden gemaakt van de datum van de ontwerp-wet, die de Kamers onbekend zal zijn op het tijdstip dat zij het ontwerp aannemen.

Het laatste lid van artikel 15 van zijn kant zou § 3 moeten worden.

\*\*\*

Il convient de déterminer la portée précise de cette disposition.

La mesure de rétention d'un ou de plusieurs navires d'un propriétaire ou exploitant peut être décidée par le commissaire maritime lorsqu'une infraction à l'article 7 est constatée par un procès-verbal émanant de l'une des autorités visées à l'article 14 du projet. Parmi ces autorités figurent notamment, pour les navires immatriculés ou enregistrés en Belgique, les fonctionnaires consulaires belges.

Il pourra se faire qu'un navire belge, naviguant à l'étranger, entre des ports étrangers de pays qui ne sont pas parties à la Convention, ne soit pas couvert par une assurance, et soit donc en infraction aux dispositions de l'article 7, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, du projet.

Lorsque pareille infraction a été constatée par l'agent consulaire local, le procès-verbal ou une copie de celui-ci est adressée au commissaire maritime belge qui, sur le vu de ce document, pourra procéder à des mesures de rétention sur des navires amarrés dans un port belge appartenant au même propriétaire ou au même exploitant.

Cette mesure ne sera levée que lorsque le navire naviguant à l'étranger sera couvert par une assurance suffisante et valide et qu'un cautionnement important sera versé pour couvrir le paiement de l'amende qui pourra être infligée au contrevenant.

Pour que le législateur soit éclairé d'une manière complète sur la portée de cette disposition et l'ampleur des conséquences qu'elle implique, il est indispensable que l'exposé des motifs, qui sur ce point est muet, en fasse un commentaire précis.

Par ailleurs, les deux derniers alinéas de l'article 10 ont application de principes généraux qui pourraient d'autant plus être omis, que le dernier alinéa n'envisage que deux hypothèses dans lesquelles le cautionnement est restitué alors que d'autres circonstances (extinction des poursuites — prescription de l'infraction) pourraient également entraîner la restitution du cautionnement.

Compte tenu de ces observations, le texte de l'article 10 pourrait être rédigé comme suit :

« Article 10. — Lorsqu'un procès-verbal du chef d'une infraction à l'article 7 de la présente loi est dressé, le commissaire maritime peut, le cas échéant, au vu d'une copie du procès-verbal qui lui est adressée par les autorités verbalisantes, retenir aux frais et risques de son propriétaire ou de son exploitant le navire transporteur d'hydrocarbures et pour autant que de besoin un ou plusieurs autres navires appartenant à cette personne ou exploités par celle-ci.

Cette mesure ne peut être levée par le commissaire maritime que pour autant que toutes les obligations résultant de la Convention et de la législation nationale aient été remplies et qu'en outre la preuve ait été apportée du versement à titre de cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations d'une somme égale à l'amende la plus forte prévue à l'article 8 de la présente loi, augmentée des décimes additionnels. Les intérêts de la somme versée s'ajoutent au cautionnement ».

A l'article 11 du projet, il serait plus conforme à l'usage que le mot « seront » soit remplacé par le mot « sont ».

L'article 12 du projet rend applicables aux infractions à la future loi, les dispositions du Livre 1<sup>er</sup> du Code pénal; mais, s'écartant de la pratique actuelle la plus courante, il exclut l'application de l'article 85 relatif aux circonstances atténuantes.

Le paragraphe 2 du même article concerne la récidive. Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, il n'y aura récidive que dans le cas où la première condamnation aura été encourue du chef d'infraction aux dispositions de la loi en projet.

Au sujet de l'article 13 du projet, le Conseil d'Etat signale que ce texte crée, en ce qui concerne la Belgique, une compétence de répression universelle en ce qu'il permet de frapper de peines un étranger ayant commis des infractions à l'étranger. En l'espèce cette compétence n'est ni imposée à la Belgique, ni même prévue par la Convention.

#### Article 15.

A cet article il y aurait lieu de compléter la mention de la Convention à laquelle il est fait référence, par la date de celle-ci et de ne pas prévoir la mention de la date de la loi en projet, date que les Chambres ne connaîtront pas au moment où elles adopteront le projet.

Par ailleurs, le dernier alinéa de l'article 15 devrait faire l'objet d'un paragraphe 3.

\*\*\*

Zoals reeds is gezegd, hebben de bepalingen van het ontwerp geen ander oogmerk dan de uitvoering van het Verdrag van 29 november 1969. Ten einde iedere betwisting daaromtrent te voorkomen, voegen men aan het ontwerp een artikel 16 toe, dat als volgt kan worden geredigeerd :

« Artikel 16. — De artikelen 2 tot 15 van deze wet treden in werking de dag dat het Verdrag dat zij goedkeurt en uitvoert, voor België verbindend wordt, en blijven in werking zolang dat Verdrag niet ophoudt uitwerking te hebben wat België betreft ».

#### Slotopmerking.

Enkele artikelen van het ontwerp hebben een opschrift. Dat procédé is hier te verwerpen. Ook van de indeling in hoofdstukken moet, in een zo weinig omvangrijke tekst, worden afgezien.

De kamer was samengesteld uit :

De heren : J. Masquelin, kamervoorzitter,

H. Rousseau en J. van den Bossche, staatsraden,

P. De Visscher en C. Deschamps, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. van den Bossche.

Het verslag werd uitgebracht door de H. E. Ronsmans, adjunct-auditeur.

De Griffier,

J. TRUYENS.

De Voorzitter,

J. MASQUELIN.

## WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking, van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Economische Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUTEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Economische Zaken zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de tekst volgt :

#### Artikel 1.

Het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, hierna « het Verdrag » genoemd, zullen volkomen uitwerking hebben.

Ainsi qu'il a déjà été exposé, les dispositions du projet de loi n'ont d'autre objet que d'assurer l'exécution de la Convention du 29 novembre 1969. Pour éviter toute discussion à ce sujet, il y aurait lieu de compléter le projet par un article 16 qui pourrait être rédigé comme suit :

« Article 16. — Les articles 2 à 15 de la présente loi entreront en vigueur à la date où la Convention qu'elle approuve et exécute sera obligatoire pour la Belgique et resteront en vigueur aussi longtemps que cette Convention n'aura pas cessé ses effets à l'égard de la Belgique ».

#### Observation finale.

Certains articles du projet sont pourvus d'un intitulé. Ce procédé est à proscrire en l'espèce. Il convient de même de supprimer la division du dispositif en chapitres; l'étendue du texte ne justifie pas le recours à un tel système.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Masquelin, président de chambre,

H. Rousseau et J. van den Bossche, conseillers d'Etat,

P. De Visscher et C. Deschamps, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. Truyens, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. van den Bossche.

Le rapport a été présenté par M. E. Ronsmans, auditeur adjoint.

Le Greffier,

J. TRUYENS.

Le Président,

J. MASQUELIN.

## PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Affaires économiques,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Affaires économiques sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

#### Article 1.

La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'Annexe, faites à Bruxelles, le 29 novembre 1969, ci-après dénommée « la Convention » sortiront leur plein et entier effet.

## Art. 2.

§ 1. — Alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel is bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen tot vergoeding van door verontreiniging veroorzaakte schade op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, die openstaan op grond van artikel IX van het Verdrag.

§ 2. — Wanneer, ingevolge eenzelfde voorval schade door verontreiniging is veroorzaakt gedeeltelijk op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, en gedeeltelijk op het grondgebied van een andere Staat, de territoriale zee daaronder begrepen, is de in de eerste paragraaf bedoelde rechtbank bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot vergoeding van in deze laatste Staat door verontreiniging veroorzaakte schade op voorwaarde dat :

1° het beperkingsfonds, dat wordt ingeroepen tegen de schuldvorderingen welke het voorwerp van de vordering uitmaken, door de verweerder bij die rechtbank overeenkomstig artikel 3 is ingesteld, en

2° de eiser ervan afziet tegen dezelfde verweerder een vordering tot vergoeding van door hetzelfde voorval veroorzaakte schade in te stellen voor een andere rechtsmacht van om het even welke andere Staat of afstand van deze vordering.

## Art. 3.

Het in artikel V.3. van het Verdrag bedoelde fonds tot beperking van de aansprakelijkheid moet worden gevormd hetzij door het storten in specien van een geldsom bij de Deposito- en Consignauekas, hetzij door het stellen van een bankgarantie of om 't even welke andere financiële zekerheid op voorwaarde dat de voorzitter van de in artikel 2 § 1 bedoelde rechtbank ze aanvaardt en genoegzaam acht.

## Art. 4.

§ 1. — De bepalingen van artikel VII van het Verdrag zijn van toepassing :

1° op alle in België teboekgestelde of geregistreerde schepen;

2° op alle schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten.

Voor schepen die teboekgesteld of geregistreerd zijn in of de vlag voeren van een Staat die geen partij is bij het Verdrag, maar wel partij is bij het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen, is de financiële zekerheid echter voldoende als zij de aansprakelijkheid van de eigenaar dekt tot de bedragen bepaald in artikel III, 1, a, van laatstgenoemd Verdrag.

§ 2. — De Koning bepaalt de voorschriften betreffende de verzekering en de financiële zekerheid zoals bedoeld in artikel VII van het Verdrag.

§ 2. — De in België teboekgestelde of geregistreerde schepen die daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoeren moeten tijdens dit vervoer voorzien zijn van een nog geldig certificaat waaruit blijkt dat een genoegzame verzekering of andere financiële zekerheid voorhanden is.

## Art. 2.

§ 1. — Le tribunal de première instance de Bruxelles est seul compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus sur le territoire national, y compris la mer territoriale, ouvertes en exécution de l'article IX de la Convention.

§ 2. — Lorsque par suite d'un même événement des dommages par pollution sont survenus partiellement sur le territoire national, y compris la mer territoriale, et partiellement sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un autre Etat, le tribunal visé au premier paragraphe est compétent pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution survenus dans ce dernier Etat à condition :

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès de ce tribunal conformément à l'article 3, et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par ledit événement devant une juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

## Art. 3.

Le fonds de limitation de responsabilité prévu à l'article V.3. de la Convention doit être constitué soit par dépôt en espèces de la somme à la Caisse des Dépôts et Consignations, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie financière à condition qu'elle soit acceptée et jugée satisfaisante par le président du tribunal visé à l'article 2 § 1.

## Art. 4.

§ 1. — Les dispositions de l'article VII de la Convention sont applicables :

1° à tout navire immatriculé ou enregistré en Belgique;

2° à tout navire qui a les ports ou les eaux territoriales belges comme lieu de destination ou de départ.

Toutefois, pour les navires immatriculés ou enregistrés dans un Etat non partie à la Convention ou battant le pavillon d'un tel Etat, mais partie à la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la sûreté financière est suffisante si elle couvre la responsabilité du propriétaire à concurrence des montants prévus à l'article III, 1, a, de cette dernière Convention.

§ 2. — Le Roi fixe les règles relatives à l'assurance et à la garantie financière prévue à l'article VII de la Convention.

§ 3. — Les navires immatriculés ou enregistrés en Belgique transportent effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, sont pendant ce transport munis d'un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière satisfaisante est en cours de validité.

Dit certificaat wordt door de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort op gunstig advies van de Minister van Economische Zaken afgegeven.

De Koning stelt bovendien de voorwaarden betreffende de afgifte, de teruggave en de geldigheid van het verzekeringscertificaat, alsmede van het bedrag en de wijze van inning van de vergoeding voor de afgifte vast.

#### Art. 5.

§ 1. — 1° De eigenaar of exploitant van een in België teboekgesteld of geregistreerd schip, dat daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, mag dit schip niet doen varen indien de voorwaarden gesteld bij artikel VII van het Verdrag en bij de wettelijke en verordenende bepalingen ter uitvoering van dit artikel genomen, niet zijn vervuld.

2° De eigenaar of exploitant, of hun aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers, van een schip dat in een vreemde Staat is teboekgesteld of geregistreerd of wiens vlag het schip voert en dat daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, mag dit schip geen Belgische territoriale wateren of een in deze wateren gelegen laad- of losinstallatie doen binnenvaren of het doen zee kiezen, indien de voorwaarden gesteld bij artikel VII van het Verdrag, bij artikel 4 van deze wet en bij de verordenende bepaling ter uitvoering van deze artikelen genomen, niet zijn vervuld.

§ 2. — De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort, kan, bij een met redenen omklede beslissing, voor ieder geval afzonderlijk, het in § 1 van dit artikel gestelde verbod opheffen telkens wanneer bijzondere omstandigheden in verband met de bestrijding van de verontreiniging door olie, de veiligheid van de scheepvaart of van de schepen en de opvarenden dit vereisen.

#### Art. 6.

§ 1. — De kapitein van een in België teboekgesteld of geregistreerd schip, dat daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, is verplicht het in paragraaf 2 van artikel 4 bedoelde certificaat aan boord van zijn schip te hebben en het onmiddellijk aan de bevoegde Belgische of buitenlandse overheden op hun verzoek te vertonen of te doen vertonen.

§ 2. — De kapitein van een schip, dat in een verdragsluitende Staat is teboekgesteld of geregistreerd of wiens vlag het schip voert en dat een zoals in paragraaf 1 bedoeld vervoer verzekert, is verplicht wanneer zijn schip de Belgische territoriale wateren of een in deze wateren gelegen laad- of losinstallatie aandoet of verlaat, het in artikel VII van het Verdrag bedoelde certificaat onmiddellijk aan de bevoegde Belgische overheden op hun verzoek te vertonen of te doen vertonen.

§ 3. — De eigenaar of exploitant of hun aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers, van een schip dat is teboekgesteld of geregistreerd in of de vlag voert van een niet-verdragsluitende Staat en daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, moet wanneer zijn schip een Belgische haven of een in de Belgische territoriale wateren gelegen laad- of losinstallatie als bestemming heeft, ten gepaste tijde en vooraleer het schip de Belgische territoriale wateren of de in deze wateren gelegen laad- of losinstallatie binnenvaart, aan de bevoegde Belgische overheden een cer-

Ce certificat est émis par le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions sur avis favorable du Ministre des Affaires économiques.

Le Roi détermine pour le surplus les conditions de délivrance, de restitution et de validité du certificat d'assurance, ainsi que le montant et les modalités de perception de la rétribution qui sera requise pour son émission.

#### Art. 5.

§ 1. — 1° Il est interdit au propriétaire ou à l'exploitant d'un navire immatriculé ou enregistré en Belgique et transportant effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, de faire naviguer ce navire si les conditions prescrites par l'article VII de la Convention et par les dispositions légales et réglementaires prises en exécution de cet article ne sont pas remplies.

2° Il est interdit au propriétaire ou à l'exploitant, ou à leurs préposés, mandataires ou représentants d'un navire immatriculé ou enregistré dans un Etat étranger ou battant le pavillon de cet Etat et transportant effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, de faire entrer ce navire dans les eaux territoriales belges ou dans une installation terminale située dans ces eaux, ou de le faire prendre la mer, si les conditions prescrites par l'article VII de la Convention, par l'article 4 de la présente loi et par les dispositions réglementaires prises en exécution de ces articles ne sont pas remplies.

§ 2. — Toutefois lorsque les circonstances spéciales ayant trait à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, à la sécurité de la navigation ou des navires et de ses occupants l'exigent, le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions peut, par décision motivée, pour chaque cas particulier, lever l'interdiction visée au § 1<sup>er</sup> du présent article.

#### Art. 6.

§ 1. — Le capitaine d'un navire immatriculé ou enregistré en Belgique transportant effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, est tenu d'avoir à bord de son navire le certificat visé au paragraphe 2 de l'article 4 et de le produire ou de le faire produire immédiatement à la demande des autorités compétentes belges ou étrangères.

§ 2. — Le capitaine d'un navire immatriculé ou enregistré dans un Etat partie à la Convention ou battant le pavillon de cet Etat et assurant un transport comme prévu au paragraphe premier est tenu, lorsque son navire entre ou quitte les eaux territoriales belges ou une installation terminale située dans ces eaux, de produire ou de faire produire immédiatement, à la demande des autorités compétentes belges, le certificat visé à l'article VII de la Convention.

§ 3. — Le propriétaire ou l'exploitant ou leurs préposés, mandataires ou représentants, d'un navire immatriculé ou enregistré dans un Etat qui n'est pas partie à la Convention ou battant le pavillon de cet Etat lequel transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, est tenu, lorsque son navire a comme destination un port belge ou une installation terminale située dans les eaux territoriales belges, de produire ou de faire produire suffisamment à temps et avant d'entrer dans les eaux territoriales belges ou dans une installation située dans

tificaat of een daaraan gelijkwaardig stuk vertonen waaruit blijkt dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar overeenkomstig artikel 4 van deze wet is gedekt.

Het certificaat of het daaraan gelijkwaardig stuk moet de aansprakelijkheid dekken voor alle schade door verontreiniging door olie die om het even welke verdragsluitende Staat zou kunnen oplopen gedurende de periode lopende vanaf het vertrek uit de laadhaven tot de aankomst in de loshaven gelegen op het nationale grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of tot de in de Belgische territoriale wateren gelegen laad- of losinstallatie. Dezelfde verplichting rust op gezegde personen wanneer het schip in dezelfde voorwaarden een Belgische haven of een in de Belgische territoriale wateren gelegen laad- of losinstallatie verlaat en dit voor de periode lopende vanaf het vertrek uit de laadhaven gelegen op het nationale grondgebied of in een in de Belgische territoriale wateren gelegen laad- of losinstallatie tot de aankomst in de eerste loshaven.

#### Art. 7.

§ 1. — Onverminderd de bepalingen van paragraaf 2, wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderdduizend tot één miljoen frank hij die de bepalingen van artikel 5 van deze wet overtreedt.

§ 2. — 1° Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend tot vijftienduizend frank de kapitein die een in België teboekgesteld of geregistreerd schip dat daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert doet varen zonder dat de bij artikel VII van het verdrag en bij artikel 4 van deze wet voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid werd genomen.

2° Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend tot vijftienduizend frank de kapitein die in een vreemde Staat teboekgesteld of geregistreerd schip of wiens vlag het schip voert, in de Belgische territoriale wateren of in een in deze wateren gelegen laad- of losinstallatie doet binnenvaren of vandaar zee doet kiezen, zonder dat de bij artikel VII van het Verdrag en de bij artikel 4 van deze wet voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid werd genomen, alhoewel dit schip daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert.

#### Art. 8.

Wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderd tot duizend frank hij die de bepalingen van artikel 6 van deze wet overtreedt.

#### Art. 9.

Overtredingen van de bepalingen tot uitvoering van deze wet worden gestraft met een geldboete van vijfhonderd tot duizend frank.

#### Art. 10.

§ 1. — De rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld geworden.

§ 2. — De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die wegens overtredingen van de bepalingen van het Verdrag, deze wet en hun uitvoeringsbesluiten zijn uitgesproken geworden.

ces eaux, aux autorités compétentes belges un certificat ou un document en tenant lieu prouvant que la responsabilité du propriétaire du navire est couverte conformément à l'article 4 de la présente loi.

Le certificat ou le document en tenant lieu doit couvrir la responsabilité pour tout dommage de pollution par hydrocarbures subi dans n'importe quel Etat partie contractante pendant une période allant du départ d'un port de déchargement jusqu'à l'arrivée dans le port de déchargement situé sur le territoire national, y compris la mer territoriale, ou jusqu'à l'installation terminale située dans les eaux territoriales belges. La même obligation incombe aux dites personnes lorsque le navire quitte dans les mêmes conditions un port belge ou une installation terminale située dans les eaux territoriales belges et ce pour la période allant du départ dans un port de chargement sur le territoire national ou d'une installation terminale située dans les eaux territoriales belges jusqu'à l'arrivée dans le premier port de déchargement.

#### Art. 7.

§ 1. — Sous préjudice des dispositions du paragraphe 2, est puni d'une amende de cinq cent mille à un million de francs celui qui contrevient aux dispositions de l'article 5 de la présente loi.

§ 2. — 1° Est puni d'une amende de dix mille à vingt-cinq mille francs le capitaine qui fait naviguer un navire immatriculé ou enregistré en Belgique et transportant effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sans qu'une assurance ou une autre garantie financière prévue à l'article VII de la Convention et l'article 4 de la présente loi ait été souscrite.

2° Est puni d'une amende de dix mille à vingt-cinq mille francs le capitaine qui fait naviguer un navire, immatriculé ou enregistré dans un Etat étranger ou battant le pavillon de cet Etat et transportant effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, dans les eaux territoriales belges ou dans une installation terminale située dans ces eaux, ou de les quitter, sans qu'une assurance ou autre garantie financière prévue à l'article VII de la Convention et à l'article 4 de la présente loi ait été souscrite.

#### Art. 8.

Est puni d'une amende de cinq cents à mille francs celui qui contrevient aux dispositions de l'article 6 de la présente loi.

#### Art. 9.

Les infractions aux dispositions prises en exécution de la présente loi sont punies d'une amende de cinq cents à mille francs.

#### Art. 10.

§ 1. — Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des amendes et frais auxquels sont condamnés leurs organes, préposés, mandataires ou représentants.

§ 2. — Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement des amendes et frais prononcés pour les infractions aux dispositions de la Convention, de la présente loi et de leurs arrêtés d'exécution.

## Art. 11.

§ 1. — De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met uitzondering van artikel 85, zijn van toepassing op de bij deze wet voorziene inbreuken.

§ 2. — In geval van herhaling binnen de termijn van drie jaar welke op een veroordeling volgt kunnen de bij artikelen 7 en 8 opgelegde straffen op het dubbel van het maximum worden gebracht.

## Art. 12.

Iedere Belg of iedere vreemdeling die buiten de grenzen van het Belgisch grondgebied inbreuk pleegt op de bepalingen van het Verdrag van deze wet en van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten kan in alle gevallen in België vervolgd worden.

## Art. 13.

Wanneer proces-verbaal wegens overtreding van artikel 5 van deze wet is opgemaakt, kan de waterschout, in voorkomend geval na kennisneming van een hem door de verbaliserende overheid toegezonden afschrift van het proces-verbaal, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant het olievervoerend schip en, voor zover als nodig, een of meer hem toebehorende of door hem geëxploiteerde schepen ophouden.

De waterschout kan die maatregel slechts opheffen voor zover aan alle uit het Verdrag of uit de nationale wetgeving voortvloeiende verplichtingen voldaan is en bovendien het bewijs is geleverd dat als borgtocht in de Deposito- en consignatiekas een som is gestort ten bedrage van de zwaarste geldboete welke artikel 7 van deze wet oplegt, vermeerderd met de opdecimen. De rente van de gestorte som vergroot de borgtocht.

## Art. 14.

Worden belast met de opsporing en vaststelling van de op deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten gepleegde inbreuken :

- 1° de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie;
- 2° de havenkapiteins;
- 3° de ambtenaren van het Bestuur der douanen en accijnzen;
- 4° de Belgische consulaire ambtenaren wat de in België teboekgestelde en geregistreerde schepen betreft.

## Art. 15.

§ 1. — Artikel 63 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« Desgevallend het oliejournaal en wanneer het schip daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, het certificaat van verzekering of van financiële zekerheid. »

§ 2. — Artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« 19° De vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aan-

## Art. 11.

§ 1. — Les dispositions du Livre I du Code pénal, à l'exception de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

§ 2. — En cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation les peines prévues aux articles 7 et 8 de la présente loi peuvent être portées au double du maximum.

## Art. 12.

Tout belge ou tout étranger qui commet en dehors des limites du territoire belge une infraction aux dispositions de la Convention, de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci est dans tous les cas passibles de poursuites en Belgique.

## Art. 13.

Lorsqu'un procès-verbal du chef d'une infraction à l'article 5 de la présente loi est dressé, le commissaire maritime peut, le cas échéant au vu d'une copie du procès-verbal qui lui est adressée par les autorités verbalisantes, arrêter aux frais et risques de son propriétaire ou de son exploitant le navire transporteur d'hydrocarbures et pour autant que de besoin un ou plusieurs autres navires appartenant à cette personne ou exploités par celle-ci.

Cette mesure ne peut être levée par le commissaire maritime que pour autant que toutes les obligations résultant de la Convention et de la législation nationale aient été remplies et qu'en outre la preuve ait été apportée du versement à titre de cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations d'une somme égale à l'amende la plus forte prévue à l'article 7 de la présente loi, augmentée des décimes additionnels. Les intérêts de la somme versée s'ajoutent au cautionnement.

## Art. 14.

Sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci :

- 1° les commissaires maritimes et les agents de la police maritime;
- 2° les capitaines de port;
- 3° les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises;
- 4° les fonctionnaires consulaires belges en ce qui concerne les navires immatriculés ou enregistrés en Belgique.

## Art. 15.

§ 1. — L'article 63 du Livre II du Code de Commerce est complété par la disposition suivante :

« Le registre des hydrocarbures, s'il y a lieu, et le certificat d'assurance ou de garantie financière lorsque le navire transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. »

§ 2. — L'article 569 du Code judiciaire est complété par la disposition suivante :

« 19° Les demandes d'indemnisation fondées sur la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les

sprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en van de bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, en de wet houdende goedkeuring en uitvoering van gezegd Verdrag. »

§ 3. — In artikel 569 laatste lid van het Gerechtelijk Wetboek worden de woorden en cijfers « n° 8 en 17 » vervangen door « n° 8, 17 en 19 ».

#### Art. 16.

De artikelen 2 tot 15 van deze wet treden in werking op de dag dat het Verdrag dat zij goedkeurt en uitvoert, voor België verbindend wordt, en blijven in werking zolang dat Verdrag niet ophoudt uitwerking te hebben wat België betreft.

Gegeven te Motril (Spanje), op 20 augustus 1975.

**BOUDEWIJN.**

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Buitenlandse Zaken  
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

**R. VAN ELSLANDE.**

*De Minister van Justitie,*

**H. VANDERPOORTEN.**

*De Minister van Verkeerswezen,*

**J. CHABERT.**

*De Minister van Economische Zaken,*

**F. HERMAN.**

dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, et sur la loi portant approbation et exécution de cette Convention. »

§ 3. — A l'article 569 dernier alinéa du Code judiciaire les mots et chiffres « n° 8 et 17 » sont remplacés par « n° 8, 17 et 19 ».

#### Art. 16.

Les articles 2 à 15 de la présente loi entreront en vigueur à la date où la Convention qu'elle approuve et exécute sera obligatoire pour la Belgique et resteront en vigueur aussi longtemps que cette Convention n'aura pas cessé ses effets à l'égard de la Belgique.

Donné à Motril (Espagne), le 20 août 1975.

**BAUDOUIN.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et de la Coopération au Développement,*

**R. VAN ELSLANDE.**

*Le Ministre de la Justice,*

**H. VANDERPOORTEN.**

*Le Ministre des Communications,*

**J. CHABERT.**

*Le Ministre des Affaires économiques,*

**F. HERMAN.**

(Vertaling)

## INTERNATIONAAL VERDRAG inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie

De Staten, Partijen bij dit Verdrag,

*Zich bewust* van de gevaren van verontreiniging verbonden aan het vervoer van olie in bulk over zee;

*Overtuigd* van de noodzaak waarborgen te scheppen voor een passende vergoeding aan personen die schade lijden door verontreiniging veroorzaakt door het wegvloeiën of doen wegvloeiën van olie uit schepen;

*Verlangend* eenvormige internationale regels en procedures te aannemen voor het nemen van beslissingen in kwesties van aansprakelijkheid en het verschaffen van een passende vergoeding in zodanige gevallen;

*Zijn overeengekomen* als volgt :

### Artikel I.

Voor de toepassing van dit Verdrag :

1. Wordt onder « schip » verstaan : elk zeegaand vaartuig of tuig, van welk type ook, dat daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert;

2. Wordt onder « persoon » verstaan : iedere natuurlijke persoon alsmede ieder publiekrechtelijk of privaatrechtelijk rechtspersoon hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;

3. Wordt onder « eigenaar » verstaan : de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn teboekgesteld of, indien er geen teboekstelling heeft plaatsgehad, de persoon of personen, die het schip in eigendom hebben.

Indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat teboekstaat als de exploitant van het schip, betekent « eigenaar » een zodanige maatschappij;

4. Wordt onder « Staat waarin het schip is teboekgesteld » verstaan ten aanzien van teboekgestelde schepen : de Staat waarin het schip is teboekgesteld of geregistreerd en ten aanzien van niet teboekgestelde schepen : de Staat onder wiens vlag het schip vaart;

5. Wordt onder « olie » verstaan : alle bestendige oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie, smeerolie en walvistraan, vervoerd aan boord van een schip als lading of in de bunkers van het schip;

6. Wordt onder « schade door verontreiniging » verstaan : verlies of schade buiten het olie vervoerende schip veroorzaakt door bezoedeling ten gevolge van het wegvloeiën of doen wegvloeiën van olie uit het schip; waar zulk wegvloeiën of doen wegvloeiën ook mag plaatsvinden, daaronder begrepen de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door zodanige maatregelen;

7. Wordt onder « preventieve maatregelen » verstaan : alle na het voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van de verontreiniging;

8. Wordt onder « voorval » verstaan : elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor verontreiniging wordt veroorzaakt;

9. Wordt onder « Organisatie » verstaan : de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

### Artikel II.

Dit Verdrag is uitsluitend van toepassing op schade door verontreiniging veroorzaakt op het gebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een Verdragsluitende Staat en op preventieve maatregelen, genomen ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

## CONVENTION INTERNATIONALE sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Les Etats parties à la présente Convention,

*Conscients* des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac;

*Convaincus* de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires;

*Désireux* d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable;

*Sont convenus* des dispositions suivantes :

### Article I.

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété.

Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.

4. « Etat d'immatriculation du navire » signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'Etat dont le navire bat pavillon.

5. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

8. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

9. « Organisation » signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

### Article II.

La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

### Artikel III.

1. De eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval of, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit is, behoudens het bepaalde in het tweede en het derde lid van dit artikel aansprakelijk voor schade door verontreiniging, veroorzaakt door het wegvloeiën of doen wegvloeiën van olie uit het schip ten gevolge van het voorval.

2. De eigenaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade : door verontreiniging :

a) het gevolg is van een oorlogsdaad, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard of

b) geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden, met de bedoeling schade te veroorzaken, of

c) geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de vervulling van die taak.

3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon, die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.

4. Geen vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging door olie kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met dit Verdrag. Noch op grond van dit Verdrag, noch op enige andere grond, kan een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging door olie worden ingesteld tegen aangestelden of lasthebbers van de eigenaar.

5. Geen bepaling in dit Verdrag maakt inbreuk op enig recht van verhaal van de eigenaar tegenover derden.

### Artikel IV.

Wanneer uit meer dan één schip olie is weggevloeid en er ten gevolge daarvan schade door verontreiniging is ontstaan zijn de eigenaren van alle betrokken schepen, behoudens het bepaalde in artikel III hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

### Artikel V

1. De eigenaar van een schip kan zijn uit hoofde van dit Verdrag vastgelegde aansprakelijkheid per voorval beperken tot een bedrag van in totaal 2 000 frank per eenheid tonnage van het schip. In geen geval evenwel kan dit bedrag in totaal 210 miljoen frank te boven gaan.

2. Indien het voorval het gevolg is van persoonlijke schuld van de eigenaar kan hij zich niet beroepen op de beperking bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel.

3. Ten einde zich te kunnen beroepen op de in de eerste paragraaf van dit artikel bedoelde beperking, moet de eigenaar bij de rechter of andere bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat waar een vordering op grond van artikel IX wordt ingesteld, een fonds vormen tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van de geldsom of door het stellen van een bankgarantie of iedere andere zekerheid welke aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de Verdragsluitende Staat waar het fonds wordt gevormd en welke door de rechterlijke of andere bevoegde overheid genoegzaam wordt geacht.

4. Het fonds wordt verdeeld tussen de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

5. Indien de eigenaar of één van zijn aangestelden of lasthebbers, of een persoon die hem een verzekering of andere financiële zekerheid heeft verschaft vóór de verdeling van het fonds in verband met het voorval een vergoeding terzake van schade door verontreiniging hebben betaald, treedt deze persoon tot beloop van het door hem betaalde bedrag in de plaats van de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon uit hoofde van dit bedrag zou hebben gehad.

6. Het recht van indeplaatsstelling, bedoeld in paragraaf 5 van dit artikel kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot enige vergoeding voor schade door verontreiniging die zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover een zodanige indeplaatsstelling is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wetgeving.

### Article III.

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution :

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

### Article IV.

Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

### Article V.

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 2 000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs.

2. Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Wanneer de eigenaar of enig ander persoon bewijst dat hij op een later tijdstip gedwongen zou kunnen worden om geheel of gedeeltelijk een geldsom te betalen waarvoor hij, indien de vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge paragrafen 5 of 6 van dit artikel tot indeplaatsstelling zou zijn gerechtigd, kan de rechter of andere bevoegde overheid van dit land waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag zal worden voorbehouden, dat voldoende is om het de belanghebbende mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten op het fonds geldend te maken.

8. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van de verontreiniging staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

9. De frank vermeld in dit artikel is een eenheid bestaande uit vijftien zestig en een half milligram goud van negenhonderdduizendste fijn. Het bedrag vermeld in de eerste paragraaf van dit artikel wordt omgezet in de nationale munteenheid van de Staat waar het fonds wordt gevormd; de omzetting geschiedt op basis van de officiële waarde van die munteenheid ten opzichte van de hierboven omschreven eenheid op de datum van de vorming van het fonds.

10. Voor de toepassing van dit artikel is de tonnenmaat van het schip de netto-tonnenmaat vermeerderd met het aantal tonnen dat wegens de ruimte, ingenomen door de machinekamers, van de bruto-tonnenmaat is afgetrokken om de netto-tonnenmaat te bepalen. Ingeval een schip niet kan worden gemeten in overeenstemming met gebruikelijke voorschriften voor de meting van zeeschepen wordt de tonnenmaat van dat schip geacht te zijn veertig procent van het gewicht in tonnen (van 2 240 lbs) olie, die het schip kan vervoeren.

11. De verzekeraar of persoon die financiële zekerheid stelt heeft het recht tot het vormen van een fonds in overeenstemming met dit artikel op dezelfde voorwaarden en met dezelfde rechtsgevolgen als ware het door de eigenaar gevormd. Een zodanig fonds kan zelfs worden gevormd in geval van persoonlijke schuld van de eigenaar, maar de vorming daarvan doet geen afbreuk aan de rechten welke de schuldeisers tegenover de eigenaar kunnen doen gelden.

#### Artikel VI.

1. Indien na een voorval de eigenaar krachtens artikel V een fonds heeft gevormd en gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken,

a) kan een persoon die uit dat voorval een vordering wegens schade door verontreiniging heeft, ter zake van die vordering geen rechten kunnen doen gelden op andere goederen van die eigenaar;

b) kan de rechter of andere bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat de opheffing bevelen van het beslag op het schip of op het ander goed van de eigenaar terzake van een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging voortvloeiende uit dat voorval en op overeenkomstige wijze handelen ten aanzien van borgstelling of andere ter voorkoming van een zodanig beslag gestelde zekerheid.

2. Het voorgaande is evenwel alleen van toepassing indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds werkelijk beschikbaar is tot voldoening van zijn vordering.

#### Artikel VII.

1. De eigenaar van een in een Verdragsluitende Staat teboekgesteld schip dat meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert, is gehouden een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een internationaal vergoedingsfonds afgegeven certificaat, te nemen tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging volgens dit Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid vastgesteld in de eerste paragraaf (1) van artikel V.

2. Een certificaat waaruit blijkt dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag nog geldig is, wordt aan elk schip afgegeven. Het wordt afgegeven of gevisieerd door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip is teboekgesteld, nadat deze heeft vastgesteld dat aan de in de eerste paragraaf (1) van dit artikel genoemde vereisten is voldaan. Dit certificaat heeft de vorm zoals in de bijlage bepaald en bevat de navolgende gegevens:

- a) naam van het schip en van de haven van teboekstelling;
- b) naam, woonplaats, gewone verblijfplaats of hoofdindirichting van de eigenaar;
- c) aard van de zekerheid;
- d) naam en woonplaats, gewone verblijfplaats of hoofdindirichting van de verzekeraar of de persoon die de zekerheid stelt en, desgevallend het adres van de inrichting waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 pourcent du poids, exprimé en tonnes de 2 240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

#### Article VI.

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

#### Article VII.

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire. Il est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;

e) geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere zekerheid.

3. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of de officiële talen van de Staat waar het wordt afgegeven. Indien de gebruikte taal noch de Engelse noch de Franse is, moet de tekst een vertaling in een van deze talen bevatten.

4. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden neergelegd bij de overheden die het register houden waarin het schip staat teboekgesteld.

5. Een verzekering of een andere financiële zekerheid voldoet niet aan de bepalingen van dit artikel, indien zij, om andere redenen dan het verstrijken van haar geldigheidsduur zoals vermeld in het certificaat ingevolge de tweede paragraaf (2) van dit artikel, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verstreken sedert de datum waarop aan de overheden bedoeld in de vierde paragraaf (4) van dit artikel mededeling is gedaan van haar beëindiging tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd, dan wel binnen bedoelde termijn een nieuw certificaat is afgegeven geworden. Voorgaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op alle wijzigingen die ten gevolge hebben dat de verzekering of financiële zekerheid niet langer voldoet aan de bepalingen van dit artikel.

6. Onverminderd het in dit artikel bepaalde stelt de Staat waar het schip is teboekgesteld de voorwaarden vast betreffende de afgifte en geldigheid van het certificaat.

7. Certificaten, afgegeven of geïssueerd onder de verantwoordelijkheid van een Verdragsluitende Staat worden voor de toepassing van dit Verdrag erkend door andere Verdragsluitende Staten als bezittende dezelfde geldigheid als door deze afgegeven of geïssueerde certificaten. Een Verdragsluitende Staat kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat waar het schip is teboekgesteld, indien hij reden heeft aan te nemen dat de in het certificaat genoemde verzekeraar of degene die de garantie heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de hem door dit Verdrag opgelegde verplichtingen.

8. Vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens schade door verontreiniging. In dit geval kan de verweerder, ongeacht de persoonlijke schuld van de eigenaar, zich beroepen op de in de eerste paragraaf (1) van artikel V omschreven beperkte bedragen van de aansprakelijkheid. Hij mag voorts zich beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of het onvermogen van de eigenaar) waarop de eigenaar zelf een beroep zou hebben kunnen doen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de schade door verontreiniging het gevolg is van opzet van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aanhangig gemaakt rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

9. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke ingevolge de eerste paragraaf (1) van dit artikel wordt in stand gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen ingevolge dit Verdrag.

10. Een Verdragsluitende Staat staat niet toe dat onder zijn vlag varende schepen waarop de bepalingen van dit artikel van toepassing zijn, voor de handelsvaart worden gebezigd, tenzij een certificaat is afgegeven bij toepassing van de tweede of de twaalfde paragraaf (2) (12) van dit artikel.

11. Onverminderd het bepaalde in dit artikel moet elke Verdragsluitende Staat er zorg voor dragen dat krachtens zijn nationale wetgeving een aan de vereisten van de eerste paragraaf (1) van dit artikel beantwoordende verzekering of andere financiële zekerheid verplicht is voor elk schip, waar ook teboekgesteld, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt bij of vertrekt van een langs de kusten of binnen de territoriale wateren gelegen laad- of losinstallatie wanneer het schip daadwerkelijk meer dan 2 000 ton olie in bulk als lading vervoert.

12. Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan een Verdragsluitende Staat geen verzekering afgesloten of geen financiële zekerheid gesteld, dan zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel op dat schip niet van toepassing. Dit schip moet echter wel zijn voorzien van een certificaat afgegeven door de bevoegde overheden van de Staat waar het is teboekgesteld waaruit blijkt dat het schip eigendom is van de Staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de grenzen bepaald in de eerste paragraaf (1) van artikel V. Dit certificaat wordt zoveel mogelijk opgesteld volgens het in de tweede paragraaf (2) van dit artikel voorgeschreven vorm.

e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

6. L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant sont reconnus par d'autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à ce joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un Etat contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commencer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'ailleurs, dans la mesure du possible, le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

*Artikel VIII.*

Het recht op schadevergoeding krachtens dit Verdrag vervalt wanneer niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan een vordering is ingesteld. In geen geval kan echter een vordering worden ingesteld nadat zes jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Indien dit voorval wordt gevormd door een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

*Artikel IX.*

1. Indien een voorval schade door verontreiniging heeft veroorzaakt op het grondgebied van één of meer Verdragsluitende Staten, de territoriale zee daaronder begrepen, dan wel op dit grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging, dan kunnen vorderingen tot schadevergoeding slechts worden ingesteld bij de rechter van die Verdragsluitende Staat of Staten. Van het instellen van zodanige vordering moet aan de verweerder binnen redelijke termijn kennis worden gegeven.

2. Iedere Verdragsluitende Staat draagt er zorg voor dat zijn rechtbanken bevoegd zijn kennis te nemen van deze vorderingen tot schadevergoeding.

3. Nadat het fonds overeenkomstig het bepaalde in artikel V is gevormd, is de rechter van de Staat waar het fonds wordt gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

*Artikel X.*

1. Een vonnis van een ingevolge artikel IX bevoegde rechter, dat uitvoerbaar is in de Staat waar het is gewezen en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer kan worden aangewend wordt erkend door elke andere Verdragsluitende Staat behoudens :

- a) in de gevallen waarin het vonnis door bedrog werd verkregen;
- b) in de gevallen waarin de verweerder niet binnen een redelijke termijn werd op de hoogte gebracht en niet behoorlijk in de gelegenheid was gesteld zijn verweer voor te dragen.

2. Een vonnis dat krachtens de eerste paragraaf (1) van dit artikel wordt erkend is uitvoerbaar in iedere Verdragsluitende Staat, zodra de in die Staat vereiste rechtspleging is vervuld. Deze rechtspleging mag niet leiden tot een hernieuwd onderzoek naar de grond van de zaak.

*Artikel XI.*

1. De bepalingen van dit Verdrag zijn niet van toepassing op oorlogsschepen en andere schepen die het eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor de periode dat zij alleen worden gebruikt voor een andere dan een commerciële staatsdienst.

2. Ten aanzien van schepen die het eigendom zijn van een Verdragsluitende Staat en die gebruikt worden voor commerciële doeleinden kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de in artikel IX bedoelde rechtbanken, en doet afstand van elk verweer waarop hij zich in zijn hoedanigheid van soevereine Staat zou kunnen beroepen.

*Artikel XII.*

Dit Verdrag gaat boven andere internationale overeenkomsten die op de datum waarop dit Verdrag is opgesteld voor ondertekening van kracht zijn of ontstaan voor ondertekening, bekrachtiging of toetreding, doch uitsluitend voor zover deze overeenkomsten daarmede in strijd zouden zijn; de bepalingen van dit Verdrag laten nochtans de uit bedoelde internationale overeenkomsten voortvloeiende verplichtingen van Verdragsluitende Staten tegenover niet-Verdragsluitende Staten onverlet.

*Artikel XIII.*

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening tot 31 december 1970 en staat daarna open voor toetreding.

2. Lid-Staten van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie, dan wel Staten die partij zijn bij het Statuut van het Internationale Gerechtshof kunnen partij worden bij dit Verdrag door :

- a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;

*Article VIII.*

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

*Article IX.*

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou de plusieurs États contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires y compris la mer territoriale, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces États contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque État contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

*Article X.*

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf :

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque État contractant dès que les procédures exigées dans ledit État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

*Article XI.*

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

*Article XII.*

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les États contractants envers les États non contractants du fait de ces conventions.

*Article XIII.*

1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les États membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;

- b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of  
c) toetreding.

#### Artikel XIV.

1. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

2. Alle akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, nedergelegd na de inwerkingtreding van een wijziging op dit Verdrag ten aanzien van alle Verdragsluitende Staten, of na de voltooiing van alle maatregelen, vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van deze Verdragsluitende Staten, worden geacht van toepassing te zijn op het aldus gewijzigde Verdrag.

#### Artikel XV.

1. Dit Verdrag treedt in werking op de negentigste dag na de datum waarop de Regeringen van acht Staten waaronder vijf Staten, elk met niet minder dan 1 000 000 B. R. T. tankertonnage, het hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

2. Ten aanzien van elke Staat die dit Verdrag daarna bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt, treedt het Verdrag in werking op de negentigste dag na nederlegging door die Staat van de daartoe strekkende akte.

#### Artikel XVI.

1. Een Verdragsluitende Staat mag dit Verdrag na de datum waarop het voor die Staat in werking is getreden te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

3. Een opzegging wordt van kracht een jaar na de nederlegging van de akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie of na een langere termijn, wanneer zulks in die akte is bepaald.

#### Artikel XVII.

1. De Verenigde Naties, ingeval zij het gezagsorgaan zijn dat het beheer over een gebied uitoefent, of een Verdragsluitende Staat die verantwoordelijk is voor de internationale betrekkingen van een gebied, plegen zo spoedig mogelijk overleg met de daarvoor in aanmerking komende autoriteiten van een zodanig gebied, of nemen andere passende maatregelen ten einde dit Verdrag van toepassing te doen zijn op dat gebied en kunnen de Secretaris-Generaal van de Organisatie te allen tijde schriftelijk mededelen dat dit Verdrag ook op dat gebied van toepassing zal zijn.

2. Te rekenen van de datum van ontvangst van deze kennisgeving of van een andere in deze kennisgeving bepaalde datum, is dit Verdrag van toepassing op het daarin genoemde gebied.

3. De Verenigde Naties of een Verdragsluitende Staat die een verklaring krachtens het eerste lid van dit artikel hebben afgelegd, kunnen te allen tijde na de datum waarop dit Verdrag aldus op een gebied van toepassing wordt door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie verklaren dat dit Verdrag ophoudt van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied.

4. Dit Verdrag houdt op van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal van de Organisatie of na een langere termijn, wanneer zulks in die kennisgeving is bepaald.

#### Artikel XVIII.

1. De Organisatie kan een Conferentie tot herziening of wijziging van dit Verdrag bijeenroepen.

2. De Organisatie roept een Conferentie van de Verdragsluitende staten bijeen tot herziening of wijziging van dit Verdrag op het verzoek van ten minste een derde van de Verdragsluitende Staten.

b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

#### Article XIV.

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention en vigueur à l'égard de tous les Etats contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats contractants, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

#### Article XV.

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats, dont cinq représentant des Etats ayant chacun au moins 1 million de tonnes de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

#### Article XVI.

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants après qu'elle est entrée en vigueur à son égard.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

#### Article XVII.

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Etat contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou tout Etat contractant ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article peut à tout moment après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

#### Article XVIII.

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

*Artikel XIX.*

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie :

a) doet alle Staten die het Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toetreden mededeling van :

- (i) elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte en de datum daarvan;
- ii) de nederlegging van een akte van opzegging van dit Verdrag en de datum van nederlegging;
- iii) de uitbreiding van dit Verdrag tot een gebied ingevolge het eerste lid van artikel XVII en de beëindiging van een zodanige uitbreiding ingevolge het bepaalde in het vierde lid van dat artikel waarbij in beide gevallen de datum wordt aangegeven waarop dit Verdrag is uitgebreid tot dit gebied of waarop de uitbreiding zal eindigen;

b) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle ondertekenende Staten en aan alle Staten die tot dit Verdrag toetreden.

*Artikel XX.*

Zodra dit Verdrag in werking treedt wordt de tekst door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

*Artikel XXI.*

Dit Verdrag is, in een enkel exemplaar, opgesteld in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in de Russische en Spaanse taal worden vervaardigd en nedergelegd bij het ondertekende origineel.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

*Gedaan te Brussel, de negenentwintigste november 1969.*

Dit Verdrag werd onder voorbehoud van bekrachtiging ondertekend door volgende Staten :

Australië (17.12.1970), België (29.11.1969) (1), Brazilië (30.12.1969), Kameroen (29.11.1969), Republiek China (29.11.1969), Dominicaanse Republiek (22.10.1970), Bondsrepubliek Duitsland (29.11.1969), Finland (30.12.1970), Frankrijk (29.11.1969), Ghana (29.11.1969), Guatemala (29.11.1969), IJsland (29.11.1969), Indonesië (29.11.1969), Ierland (18.12.1970), Italië (29.11.1969), Ivoorkust (29.11.1969), Madagascar (29.11.1969), Monaco (29.11.1969), Nederland (11.10.1970), Panama (1.12.1970), Polen (29.11.1969), Portugal (29.11.1969), Roemenië (30.12.1970), Spanje (7.10.1970), Zweden (7.12.1970), Zwitserland (29.11.1969), Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland (29.11.1969), Verenigde Staten van Amerika (29.11.1969), Joegoslavië (29.11.1969).

*Article XIX.*

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

- i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
- ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;
- iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;

b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

*Article XX.*

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

*Article XXI.*

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

*Fait à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.*

Cette Convention a été signée sous réserve de ratification par les Etats suivants :

Australie (17.12.1970), Belgique (29.11.1969) (1), Brésil (30.12.1969), Cameroun (29.11.1969), République de Chine (29.11.1969), République dominicaine (22.10.1970), République Fédérale d'Allemagne (29.11.1969), Finlande (30.12.1970), France (29.11.1969), Ghana (29.11.1969), Guatemala (29.11.1969), Islande (20.11.1969), Indonésie (20.11.1969), Irlande (18.12.1970), Italie (29.11.1969), Côte d'Ivoire (29.11.1969), Madagascar (29.11.1969), Monaco (29.11.1969), Pays-Bas (11.10.1970), Panama (1.12.1970), Pologne (29.11.1969), Portugal (29.11.1969), Roumanie (30.12.1970), Espagne (7.10.1970), Suède (7.12.1970), Suisse (29.11.1969), Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (29.11.1969), Etats-Unis d'Amérique (29.11.1969), Yougoslavie (29.11.1969).

(1) Door de heer A. Lilar, Minister van Staat.

(1) Par Monsieur A. Lilar, Ministre d'Etat.

## BIJLAGE.

Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.

Afgegeven overeenkomstig de bepalingen van artikel III van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969.

| Naam<br>van het schip | Onderschei-<br>dingsnummer<br>of -letter | Plaats van<br>teboekstelling | Naam en adres<br>eigenaar |
|-----------------------|------------------------------------------|------------------------------|---------------------------|
|-----------------------|------------------------------------------|------------------------------|---------------------------|

Hiermede verklaart ondergetekende dat met betrekking tot het bovengenoemde schip een verzekeringspolis van kracht is of een andere financiële zekerheid is gesteld, die voldoet aan de vereisten van artikel III van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.

Aard van de zekerheid : .....

Duur der zekerheid : .....

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of persoon die de zekerheid stelt.

Naam : .....

Adres : .....

Dit certificaat is geldig tot .....

Afgegeven of gewaarmerkt door de Regering van .....

..... (volledige aanduiding van de Staat).

Te .....  
(plaats)

de .....  
(datum)

(Handtekening en hoedanigheid van de met de afgifte of waarmerking belaste ambtenaar.)

## Verklarende noten.

1. Bij het aanwijzen van de Staat kan men, desgewenst, de bevoegde overheid van het land waarin het certificaat wordt afgegeven vermelden.

2. Wanneer het totale bedrag van de zekerheid uit verschillende bronnen afkomstig is, wordt het door elk van die bronnen verstrekte bedrag aangegeven.

3. Wanneer de zekerheid in verschillende vormen wordt verleend, worden die vormen vermeld.

4. In de rubriek « Duur van de zekerheid » dient de datum vermeld te worden waarop de zekerheid ingaat.

## ANNEXE.

Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Etabli conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

| Nom du navire | Lettres<br>ou numéro<br>distinctifs | Port d'imma-<br>trication | Nom et adresse<br>du propriétaire |
|---------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|
|---------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie : .....

Durée de la garantie : .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou de la personne (ou des personnes) ayant apporté une garantie financière.

Nom : .....

Adresse : .....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

..... (nom complet de l'Etat).

Fait à .....  
(lieu)

le .....  
(date)

(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat.)

## Notes explicatives.

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4. Dans la rubrique « Durée de la garantie », il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.