

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1975-1976**

23 JUIN 1976

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

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
PAR M. RISOPOULOS**

Le projet soumis à la Commission du Sénat vient de la Chambre où il a fait l'objet du document n° 646-1 (1974-1975), et où il a été approuvé, à la suite des débats des 16 et 18 décembre 1975.

Le projet de loi est précédé par un exposé des motifs très détaillé, et il a fait l'objet d'un long et excellent avis du Conseil d'Etat.

Quant au projet lui-même, il a été revêtu de la signature royale le 20 août 1975.

Le projet de loi tend essentiellement à approuver la Convention internationale qui a été signée à Bruxelles le 29 novembre 1969, où la Belgique était représentée par M. Albert Lilar, Ministre d'Etat, aujourd'hui décédé, dont la compétence en la matière était internationalement reconnue.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Harmel, président; Aerts, Bertrand, Boey, Cornet d'Elzuius, Daulne, de Bruyne, Deschamps, de Stexhe, Dewulf, Herbage, Hulpiau, Lagasse, Leynen, Rombaut, Vandenhove, Van der Elst, Vandewiele, Verhaegen et Risopoulos, rapporteur.

Membre suppléant : M. De Faqc.

R. A 10355

Voir :

Document du Sénat :

752 (1975-1976) : N° 1 :

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1975-1976**

23 JUNI 1976

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

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER RISOPOULOS**

Het voorgelegde ontwerp komt van de Kamer (zie gedrukt stuk nr. 646-1 (1974-1975) waar het werd goedgekeurd op 16 en 18 december 1975.

Het ontwerp van wet wordt voorafgegaan door een zeer omstandige memorie van toelichting en de Raad van State heeft er een uitvoerig en uitstekend advies over uitgebracht.

Wat het ontwerp zelf betreft, het werd op 20 augustus 1975 door de Koning ondertekend.

Het ontwerp van wet strekt voornamelijk tot het goedkeuren van het Internationaal Verdrag dat op 29 november 1969 werd ondertekend te Brussel, waar België vertegenwoordigd was door de heer Albert Lilar, Minister van Staat, thans overleden, wiens bevoegdheid in dezen internationaal erkend werd.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Harmel, voorzitter; Aerts, Bertrand, Boey, Cornet d'Elzuius, Daulne, de Bruyne, Deschamps, de Stexhe, Dewulf, Herbage, Hulpiau, Lagasse, Leynen, Rombaut, Vandenhove, Van der Elst, Vandewiele, Verhaegen en Risopoulos, verslaggever.

Plaatsvervanger : de heer De Faqc.

R. A 10355

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

752 (1975-1976) : N° 1 :

Le texte complet des 21 articles de cette Convention figure en annexe au projet de loi.

Celui-ci, qui prévoit l'approbation de la Convention internationale en son article premier, comporte ensuite 14 articles, de 2 à 15, qui énoncent les dispositions destinées à assurer l'exécution de la Convention. Enfin, l'article 16 et dernier prévoit que les mesures d'exécution entreront en vigueur à la date où la Convention deviendra obligatoire pour la Belgique, et resteront en vigueur aussi longtemps que cette Convention n'aura pas cessé ses effets à l'égard de notre pays.

L'approbation de la Convention de 1969 aura pour résultat essentiel d'introduire dans la législation belge un système particulier pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Cette responsabilité, qui est celle des propriétaires de navires, est couverte en droit commun par les dispositions du Titre II du Livre II de notre Code de commerce, aux articles 46 à 57. Les principes que s'en dégagent sont essentiellement fondés sur la notion classique de la faute, définie par les articles 1382 et suivants du Code civil.

En l'espèce, le principe retenu par la Convention est celui de la faute correspondant aux risques de l'entreprise. On pourrait ainsi estimer que le fait même d'être propriétaire de navires pétroliers, avec les avantages et les inconvénients d'une telle entreprise, entraîne le fondement de la responsabilité.

Ce n'est pas une dérogation aux principes classiques, puisqu'on sait combien la jurisprudence française en matière automobile a fait prévaloir l'article 1384 sur l'article 1382 du Code civil, et l'on a pu dire que la notion classique de faute y a simplement été remplacée par celle de la faute dans la garde.

Un autre élément important de la Convention, est de hausser les limites de la responsabilité des propriétaires de navires. En droit commun, ceux-ci ne sont essentiellement responsables qu'à concurrence de la valeur du navire et de son fret.

L'article 5 de la Convention prévoit que la limitation peut intervenir, mais à concurrence de 2 000 francs par tonneau de jauge, sans que le montant total n'excède 210 millions de francs, sauf si l'évènement dommageable a été causé par la faute personnelle du propriétaire.

Deux notions importantes se dégagent donc ici de ce texte de la Convention : le fardeau de la preuve est renversé si la limitation est invoquée et celle-ci ne peut intervenir que dans la mesure précise où le propriétaire aurait constitué un fonds de limitation, sous une forme ou sous une autre, ce qui implique en fait son assurance ou une couverture financière équivalente.

Des sanctions matérielles sévères sont prévues et c'est le Tribunal de Bruxelles qui reçoit la compétence d'attribution pour tout litige né d'une pollution par les hydrocarbures.

Il n'y a pas de peines de prison qui aient été prévues, l'économie même de la convention indiquant que les mesures nou-

De volledige tekst van de 21 artikelen van dit Verdrag zijn als bijlage bij het ontwerp van wet gevoegd.

Dit ontwerp, waarvan artikel 1 voorziet in de goedkeuring van het Internationaal Verdrag, bevat voorts 14 artikelen, van 2 tot 15, die voorzien in de bepalingen die dienen om de uitvoering van het Verdrag te verzekeren. Het laatste artikel, artikel 16, bepaalt ten slotte dat de uitvoeringsmaatregelen in werking zullen treden op de dag dat het Verdrag voor België verbindend wordt en dat zij in werking blijven zolang dat Verdrag niet ophoudt uitwerking te hebben wat ons land betreft.

De goedkeuring van het Verdrag van 1969 zal hoofdzakelijk tot resultaat hebben dat in de Belgische wetgeving een bijzondere regeling wordt ingevoerd voor de schade door verontreiniging door olie.

Die aansprakelijkheid, nl. van de eigenaars van schepen, is geregeld in ons Wetboek van koophandel, boek II, titel II, meer bepaald in de artikelen 46 tot 57. De beginselen die eraan ten grondslag liggen steunen vooral op het klassieke begrip « schuld », dat omschreven is in de artikelen 1382 v.v. van het Burgerlijk Wetboek.

In dit geval wordt door het Verdrag het beginsel gehuldigd dat de schuld overeenstemt met de risico's van de onderneming. Men zou aldus kunnen menen dat het feit zelf dat men eigenaar van tankers is, met de voordelen en de nadelen van zulk een onderneming, grond oplevert voor de aansprakelijkheid.

Het is geen afwijking van de klassieke beginselen, aangezien, zoals bekend is, de Franse rechtsspraak inzake motorrijtuigenverzekering aan artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek de voorrang geeft boven artikel 1382 en men heeft kunnen zeggen dat het klassieke begrip « schuld » daar gewoonweg werd vervangen door dat van « schuld bij de bewaring ».

Een ander belangrijk element van het Verdrag is dat het de grenzen van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars verhoogt. In gemeen recht zijn zij wezenlijk slechts aansprakelijk tot het beloop van de waarde van het schip en van de vracht.

Artikel 5 van het Verdrag bepaalt dat de beperking kan gelden, maar tot het beloop van 2 000 frank per eenheid tonnemaat, zonder dat het totale bedrag 210 miljoen frank mag te boven gaan, behalve indien het schadegeval het gevolg is van de persoonlijke schuld van de eigenaar.

Uit de tekst van het Verdrag treden hier dus twee belangrijke begrippen naar voren : de bewijslast wordt omgekeerd, indien de beperking wordt ingeroepen en deze kan slechts gelden in zover de eigenaar een beperkingsfonds zal hebben gevormd in de een of andere vorm, hetgeen in feite zijn verzekering of een gelijkwaardige financiële dekking inhoudt.

Er wordt in strenge materiële sancties voorzien en de bevoegdheid wordt toegewezen aan de rechtbank van Brussel voor elk geschil als gevolg van verontreiniging door olie.

Er is niet voorzien in gevangenisstraffen, daar uit de opzet zelf van het Verdrag blijkt dat de nieuwe maatregelen

velles veulent essentiellement atteindre les propriétaires civilement responsables et non les équipages.

Il est visible que la Convention de 1969 a été inspirée par le naufrage, qui fit sensation à l'époque, du pétrolier battant pavillon libérien « Torrey Canyon ».

L'exposé des motifs indique que l'on peut espérer que des catastrophes de cette sorte ne devraient pas se répéter souvent.

Des exemples récents montrent qu'il faut rester extrêmement attentif : au large de la Bretagne, du Finistère espagnol, des Cornouailles, tout le littoral européen atlantique a démontré que les risques restent élevés.

La dernière observation touche à la circonstance que la Convention comme le projet de loi visent le transport maritime des hydrocarbures en vrac.

Que se passera-t-il s'il s'agit de transport terrestre ?

Comme de toute façon, le Parlement sera appelé à se prononcer bientôt sur une autre convention internationale limitant la responsabilité des propriétaires de navires, celle du 10 octobre 1957, ou plus exactement le projet de loi adaptant la législation belge aux dispositions de cette Convention internationale, il n'est pas interdit de souhaiter que le Gouvernement se penche également sur la réparation de tous les dommages matériels qui résulteraient d'une pollution quelconque par les hydrocarbures.

**

Un membre estime que l'introduction dans le présent projet de dispositions de droit interne doit être considérée comme une procédure exceptionnelle et qu'en tout état de cause, il eût été préférable de soumettre également ces dispositions à l'avis de la Commission compétente du Sénat.

Un autre membre pense qu'il eût été plus indiqué de désigner le Tribunal d'Anvers comme seul compétent en matière de litige né d'une pollution par les hydrocarbures.

En ce qui concerne la première de ces interventions, le Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement fait valoir que le Conseil d'Etat n'a pas fait d'objection quant à la procédure suivie pour la rédaction du présent projet.

**

La Commission a adopté les articles et l'ensemble du projet de loi à l'unanimité des 14 membres présents.

Le présent rapport est approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
B. RISOPOULOS

Le Président,
P. HARMEL

vooral de burgerlijk aansprakelijke eigenaars willen treffen en niet de bemanningen.

Het is duidelijk dat het Verdrag van 1969 werd ingegeven door de schipbreuk van de onder Liberiaanse vlag varende « Torrey Canyon », die destijds veel sensatie verwekte.

De memorie van toelichting geeft aan dat men mag verwachten dat soortgelijke rampen zich niet vaak zullen voordoen.

Recente voorbeelden tonen aan dat wij waakzaam moeten blijven : voor de kust van Bretagne, van het Spaanse Finistère, van Cornwall, van het gehele Atlantische Europese kustgebied blijven de risico's groot.

De laatste opmerking houdt verband met de omstandigheid dat het Verdrag, evenals het ontwerp van wet, betrekking heeft op het vervoer van olie in bulk over zee.

Wat zal er gebeuren als het gaat om vervoer te land ?

Aangezien het Parlement hoe dan ook zich weldra zal hebben uit te spreken over een ander internationaal verdrag dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars beperkt, nl. het Verdrag van 10 oktober 1957, of juist nog het ontwerp van wet houdende aanpassing van de Belgische wetgeving aan de bepalingen van dat internationaal Verdrag, mag toch wel de wens worden uitgesproken dat de Regering zich eveneens bezighoudt met de vergoeding van alle stofelijke schade die zou te wijten zijn aan enigerlei verontreiniging door olie.

**

Een lid is van oordeel dat de opneming van bepalingen van intern recht in dit ontwerp als een uitzondering moet worden beschouwd en dat het in ieder geval wenselijk ware geweest die bepalingen eveneens tot advies van de bevoegde Senaatscommissie voor te leggen.

Een ander lid meent dat het beter ware geweest die rechtbank van Antwerpen bij uitsluiting bevoegd te verklaren voor geschillen met betrekking tot verontreinigingen door olie.

Wat betreft de eerste opmerking zegt de Minister van Buitenlandse Zaken en Ontwikkelingssamenwerking dat de Raad van State geen bezwaar heeft gemaakt tegen de procedure die voor dit ontwerp is gevolgd.

**

De Commissie heeft het ontwerp van wet met eenparigheid van de 14 aanwezige leden aangenomen.

Dit verslag is met dezelfde eenstemmigheid goedgekeurd.

De Verslaggever,
B. RISOPOULOS

De Voorzitter,
P. HARMEL