

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1992-1993

4 MEI 1993

Ontwerp van wet houdende goedkeuring en uitvoering van het internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER HATRY**

**I. UITEENZETTING VAN DE
MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

De Minister verklaart waarom 22 jaar moest worden gewacht vooraleer dit Verdrag werd voorgelegd aan het Parlement.

In de jaren 70 diende de Belgische wetgeving te worden aangepast aan de termen van het Verdrag.

Nadien duurde het zeer lang voor men het erover eens was welk departement overwegende bevoegdheid had voor de uitvoering van het Verdrag. Uiteindelijk werd besloten dat dit het departement Economische Zaken was. Daarna is dit dossier vijf jaar bij

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren De Croo, voorzitter; Benker, Borremans, De Backer, Geens, Henneuse, L. Kelchtermans, W. Martens, Péciaux, Van Wambeke en Verschueren.

2. Plaatsvervangers: de heren H. Van Rompaey en Hatry, rapporteur.

R. A 16219*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:**

679-1 (1992-1993): Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1992-1993

4 MAI 1993

Projet de loi portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles, le 18 décembre 1971, et du Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES
PAR M. HATRY**

**I. EXPOSE DU MINISTRE
DES AFFAIRES ETRANGERES**

Le ministre explique pourquoi il a fallu 22 ans avant que cette Convention soit soumise au Parlement.

Dans les années '70, la législation interne belge a dû être adaptée aux termes de la Convention.

Après quoi, et pendant une longue période, il n'y avait pas d'accord pour déterminer le département dont les compétences sont prépondérantes pour l'exécution de la Convention. Finalement, on a décidé que ce sera celui des Affaires économiques.

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. De Croo, président; Benker, Borremans, De Backer, Geens, Henneuse, L. Kelchtermans, W. Martens, Péciaux, Van Wambeke et Verschueren.

2. Membres suppléants: MM.H. Van Rompaey et Hatry, rapporteur.

R. A 16219*Voir:***Document du Sénat:**

679-1 (1992-1993): Projet transmis par la Chambre des représentants.

de Raad van State gebleven. Deze was immers van oordeel dat zijn advies moest worden afgestemd op dat over andere internationale verdragen. In 1987 kondigde het departement Economische Zaken aan dat een wijziging van de desbetreffende wetgeving klaar was. Daarover heeft de Raad van State een nieuw, zeer omstandig, advies uitgebracht. Als gevolg daarvan werd die wetgeving op verscheidene punten aangepast.

Op 3 december 1992 kon het dossier eindelijk worden overgezonden aan het departement Buitenlandse Zaken.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid onderstreept hoezeer het door het ontwerp behandelde onderwerp maar een deel is van een complexe en moeilijke puzzel. Men moet weten dat de voorgestelde maatregelen niet zullen volstaan om beruchte rampen als die met de *Torrey Canyon* (1967), de *Amoco Cadiz* (1978), de *Exxon Valdez* (1989) en, meer recent, de *Aegean Sea* (1992) en de *Braer* (1993) te voorkomen.

A. Hij zegt het eens te zijn met de voorgelegde verdragstekst, maar wil hem situeren binnen een ruimere problematiek.

Men mag niet denken dat door de omzetting van het Verdrag van 1971 in het Belgisch recht de Regering alles heeft gedaan wat mogelijk is om de zeeverontreiniging tegen te gaan want het gaat hier om financiële maatregelen die de schade gedeeltelijk vergoeden en niet om preventieve maatregelen.

De sector van het zeetransport van olie heeft immers te kampen met onder meer de volgende problemen:

1. De vloot olietankers veroudert: meer dan de helft van de huidige olietankers en tweederde van de zeer grote olietankers zijn ouder dan 15 jaar (VLCC: supertankers van meer dan 175 000 ton).

2. Er is een tekort aan zeelieden. De administraties van sommige Staten waar schepen zijn geregistreerd, soms onder goedkope vlag (*flag States*), aanvaarden zeelieden die verschillende talen spreken, wat tot communicatieproblemen leidt.

3. Er zijn te weinig inkomsten voor de eigenaars van de olietankervloot. Zij slagen er soms zelfs niet in hun vloot goed te onderhouden. Met de huidige inkomsten is er nog minder sprake van die te moderniseren, een onderneming die zowat 200 miljard U.S.-dollar zou kunnen kosten. De uiterst scherpe concurrentie op dat gebied verklaart deze toestand. Niet-traditionele scheepsbevrachters en ondernemers die met een enkel schip opereren en tevreden zijn met prijzen die amper de marginale kosten dekken, zijn ten dele verantwoordelijk voor een overcapaciteit van olietankers.

Puis, ce dossier est resté au Conseil d'Etat pendant une période de 5 ans, celui-ci estimant que son avis était lié à celui sur d'autres traités internationaux. Au cours de l'année 1987, le département des Affaires économiques annonçait qu'une législation interne modifiée avait été mise au point. Ce qui a entraîné un nouvel avis, très volumineux d'ailleurs, du Conseil d'Etat. Comme suite à celui-ci, de nombreuses adaptations ont été apportées.

Le 3 décembre 1992, enfin, le dossier a pu être transmis au département des Affaires étrangères.

II. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire souligne à quel point le sujet traité par le projet de loi n'est qu'un seul point d'un puzzle complexe et difficile. On doit savoir que les mesures préconisées ne suffiront pas pour parer à des catastrophes comme celles devenues tristement célèbres du *Torrey Canyon* (1967), de l'*Amoco Cadiz* (1978), de l'*Exxon Valdez* (1989) et plus récemment de l'*Aegean Sea* (1992) et du *Braer* (1993).

A. Tout en annonçant son accord avec le texte du Traité soumis, il tient à le situer dans l'ensemble d'une problématique beaucoup plus vaste.

Il faut se garder de croire que par la transposition de la Convention de 1971 en droit belge, le Gouvernement puisse avoir le sentiment d'avoir fait tout ce qui était en son pouvoir pour lutter contre la pollution maritime, alors qu'il s'agit d'une mesure financière palliative mais non préventive.

En effet, le secteur du transport maritime pétrolier est confronté, notamment, avec les problèmes suivants:

1. La flotte pétrolière vieillit: plus que la moitié des pétroliers actuels et deux tiers des pétroliers de très grande taille ont plus que 15 ans (VLCC: plus de 175 000 tonnes de port en lourd, tpl).

2. Il y a pénurie de marins. Les administrations de certains Etats où des navires sont enregistrés sous des pavillons, parfois de complaisance (*flag States*) acceptent des marins qui parlent des langues différentes, ce qui occasionne des difficultés de communication.

3. L'insuffisance des revenus pour les propriétaires des flottes pétrolières. Ceux-ci ne parviennent souvent même pas à maintenir leurs flottes en bon état de fonctionnement. Avec les revenus actuels, il est encore moins question de les moderniser, une opération qui pourrait coûter quelque 200 milliards de dollars américains (U.S.D.). C'est la concurrence extrême dans ce domaine qui explique cette situation. L'activité d'affrèteurs non traditionnels et d'entrepreneurs qui opèrent avec un seul navire et qui sont prêts à se contenter de prix couvrant à peine les frais marginaux, sont en partie responsables d'une surcapacité de pétroliers.

De vrachtprijs van een supertanker bedraagt, volgens de grootte, 10 000 tot 25 000 U.S.D. per dag, terwijl voor de afschrijving 50 000 tot 80 000 U.S.D. nodig zouden zijn om de vernieuwing en dus de modernisering van de vloot mogelijk te maken.

4. Er bestaat een indrukwekkende reeks verdragen tot regeling van de veiligheid op internationaal vlak, die het gevolg zijn van de werkzaamheden van de Internationale Zeevaartorganisatie. Maar de Staten en de inspectiediensten slagen er niet in die te doen naleven.

5. Het tot stand komen van unilaterale nationale wetgevingen in die aangelegenheid compliceren de financiële en administratieve problemen van die scheepseigenaars die hun verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan. Anderzijds stellen zij minder scrupuleuze eigenaars van een enkele olietanker in staat de minst strenge overheid te kiezen, een procédé dat « flag shopping » genoemd wordt.

De opsomming van deze actuele problemen toont duidelijk aan dat het Verdrag een bescheiden financiële bijdrage voorstelt die nauwelijks effect zal sorteren indien geen andere maatregelen worden genomen.

B. De industrie heeft een niet-onaanzienlijk aantal initiatieven genomen om de schade te beperken, zowel wat de ongevallenrisico's betreft als wat de vorming betreft, nog vóór de ratificatie van de verdragen, van systemen van onderlinge verzekering, zoals TOVALOP (tussen de eigenaars van tankers) of CRISTAL (tussen de eigenaars van de vracht). Dit brengt spreker ertoe te vragen wat er zal geschieden met het CRISTAL-akkoord na de aanneming van dit wetsontwerp. Zal dat akkoord bijvoorbeeld ophouden te bestaan, zal het een aanvullend onderling systeem worden of zal het in een andere vorm voortbestaan?

C. Terugkomend op de aangevoerde problemen in hun geheel, waarschuwt hij tegen sommige gemakkelijke, demagogische maatregelen, die de kostprijs zodanig de hoogte injagen dat zij ongewenste gevolgen meebrengen en de veiligheidsproblemen niet eens helpen oplossen. Contraproductief zijn bijvoorbeeld de volgende maatregelen die soms overwogen worden:

1° De omvang van de olietankers beperken

Dat is verkeerd omdat bewezen is dat de risico's voor ongevallen en het weglekken van olie veel groter zijn wanneer zij op een groter aantal olietankers kunnen voorkomen. Bovendien zijn de ongevallen minder spectaculair, worden zij een routinekwestie en komen er dus veel minder reacties op, terwijl de som van de weggelekte volumes een veel hoger niveau

Les frets maritimes quotidiens pour un VLCC se situent de 10 000 à 25 000 U.S.D. selon la taille, alors que 50 000 à 80 000 U.S.D. seraient nécessaires si l'on voulait couvrir les amortissements qui seuls permettraient le renouvellement et donc la modernisation de la flotte.

4. Il existe une série impressionnante de conventions réglant la sécurité au niveau international, issues des travaux de l'Organisation Maritime Internationale. Mais les Etats et les organisations de contrôle ne parviennent pas à les faire respecter.

5. L'apparition de législations nationales unilatérales dans cette matière complique les problèmes financiers et administratifs de ceux des propriétaires de navires qui prennent leurs responsabilités. D'autre part, elles permettent aux propriétaires moins scrupuleux d'un seul pétrolier de se choisir les autorités les moins rigoureuses, procédé appelé « flag shopping ».

L'énumération de ces problèmes actuels indique clairement que le Traité propose un apport financier modeste qui ne sortira guère d'effets si d'autres mesures ne sont pas prises.

B. L'industrie a pris pas mal d'initiatives afin de limiter les dégâts, aussi bien quant aux risques d'accidents que quant à la constitution, avant la ratification des conventions, de systèmes d'assurance mutuelle, comme TOVALOP (conclu entre propriétaires de tankers) ou comme CRISTAL (conclu entre propriétaires des cargaisons). Ceci amène l'intervenant à demander ce qui adviendra de l'accord CRISTAL après l'adoption du présent projet de loi. Cette convention par exemple cessera-t-elle d'exister, deviendra-t-elle un système mutuel complémentaire ou subsistera-t-elle dans des conditions modifiées?

C. Revenant à l'ensemble des problèmes posés, il met en garde contre certaines mesures de facilité, à caractère démagogique, qui aggravent si lourdement le coût qu'elles entraînent des conséquences non souhaitées et qui n'apportent même rien aux problèmes de sécurité. Sont contreproductives, par exemple, les mesures suivantes, parfois envisagées:

1° Limiter les dimensions des pétroliers

C'est erroné, parce qu'il a été prouvé que les risques d'accidents et d'effusions d'hydrocarbures sont plus grands quand ils s'étendent sur un nombre de pétroliers plus élevé. En outre, les accidents sont moins spectaculaires, deviennent routiniers et suscitent donc beaucoup moins de réactions, tandis que l'addition des volumes effusés atteint un niveau nettement

bereikt dan bij enkele rampen waaraan veel aandacht werd besteed.

2° De levensduur van de olietankers beperken

Dat is een simplificatie. Een olietanker van 20 jaar, goed onderhouden en met een goede bemanning, is beter dan een tanker van vijf jaar die slecht onderhouden is en een incompetente bemanning heeft.

Trouwens, meer dan 80 pct. van de ongevallen zijn te wijten aan de menselijke fouten en helemaal niet aan technische mankementen.

3° De olietankers toerusten met een dubbele bodem of een dubbele romp

Er werd aangetoond dat dit niet noodzakelijk ongevallen voorkomt noch het weglekken van olie beperkt. Voor oude schepen is het trouwens onmogelijk omdat hun stabiliteit daaronder zou lijden. Een nieuwe internationale reglementering wil trouwens dat de olietankers worden toegerust met een dubbele bodem. Dat zal zwaar wegen op de capaciteit van de werven voor zeeschepen en op de financiële reserves van de olieindustrie. En het is helemaal niet zeker dat dit ten goede zal komen aan het leefmilieu, want de vernieuwing van de vloot zou daardoor vertraagd kunnen worden.

D. Tenslotte noemt het lid drie maatregelen die hij als positief beschouwt maar waarvan hij denkt dat zij hun maximumrendement hebben bereikt:

1° de nauwkeurigheid van de te volgen routes en het creëren van beschermde zones;

2° de monitoring met radar en de verplichting om informatie door te geven over gevaarlijke ladingen;

3° unilaterale nationale of regionale wetgeving die helemaal niet raadzaam is in een continent dat leeft van intercontinentaal handelsverkeer.

E. Tenslotte wijst hij de Regering op andere mogelijke maatregelen die wenselijk zijn omdat ze een preventief karakter hebben (het Verdrag van 1971 heeft immers in hoofdzaak tot doel de slachtoffers schadeloos te stellen):

1° De « flag States » waar de olietankers ingeschreven zijn, meer zin voor verantwoordelijkheid bijbrengen;

2° Sterkere banden eisen tussen de eigenaar van het schip en de vlag waaronder het vaart ten einde « flag shopping » te voorkomen;

3° Hogere kwalitatieve eisen stellen aan de bemanning (menselijke factor). Alleen de regeringen kunnen de regels inzake opleiding en kwalificatie bepalen voor een vaak meertalige bemanning. Dat moet gebeuren in overeenstemming met de vaststellingen en de aanbevelingen van de Internationale Zeevaartorganisatie.

4° Meer financiële middelen ter beschikking stellen van de overheidsinstanties met het oog op de aan-

plus élevé que celui des quelques catastrophes dont on a tant parlé.

2° Limiter l'âge des pétroliers

Ceci est une simplification. En effet, un pétrolier de 20 ans, bien entretenu, avec un bon équipage, vaut mieux qu'un de 5 ans, mal entretenu, avec un équipage incompetent.

D'ailleurs, plus de 80 p.c. des accidents sont dus à des erreurs humaines et pas du tout à des défauts techniques.

3° Munir tous les pétroliers d'un double fond ou d'une double coque

Il a été démontré que ceci n'empêche pas nécessairement l'accident ni ne limite l'effusion des produits pétroliers. Pour les anciens navires, c'est d'ailleurs impossible parce que leur stabilité en souffrirait. De toute façon, une nouvelle règle internationale veut que les nouveaux pétroliers soient munis d'un double fond. Elle pèsera lourdement sur la capacité des chantiers maritimes et sur les réserves financières de l'industrie pétrolière. Et il n'est pas du tout certain qu'elle profitera réellement à l'environnement, car elle pourrait ralentir le renouvellement de la flotte.

D. Ensuite, il cite trois mesures qu'il juge positives mais qu'il estime être parvenues au maximum de leur rendement:

1° la précision des routes à suivre et la création de zones protégées;

2° le monitoring successif par radar et les obligations d'information sur les cargaisons dites dangereuses;

3° les législations nationales ou régionales unilatérales, qui ne sont guère indiquées dans un continent qui vit des échanges intercontinentaux.

E. Enfin, il rappelle au Gouvernement d'autres mesures possibles et recommandées qui ont un caractère préventif, la Convention de 1971 ayant essentiellement pour but d'indemniser des victimes:

1° Augmenter le sens des responsabilités chez les « flag States », où sont immatriculés les pétroliers;

2° Resserrer les liens entre la propriété du navire et son pavillon, pour éviter le « flag shopping »;

3° Améliorer la qualité du facteur humain. Seuls les gouvernements peuvent prescrire les règles de formation et d'instruction pour des équipages souvent multilingues, en ligne avec les constatations et les recommandations de l'Organisation Maritime Internationale;

4° Augmenter les moyens financiers des instances gouvernementales en vue du recrutement et de l'ins-

werving en de opleiding van kaderpersoneel dat met de moderne scheepvaart vertrouwd is en ter zake gespecialiseerd is.

5° De bureaus voor scheepsclassificatie en -inspectie waaraan de Staten hun verantwoordelijkheid hebben gedelegeerd, zouden door de regeringen moeten worden gecontroleerd, wat de normen betreft die zij moeten doen naleven. Daarenboven zouden zij alleen een beroep mogen doen op bureaus die lid zijn van de I.A.C.S. (*International Association of Classification Societies*).

6° De inspectie in de havens van vertrek en aankomst is essentieel, vooral voor oudere schepen en voor de schepen die onder goedkope vlag varen. De Scandinavische landen staan op dit terrein model.

7° Uitbreiding van de frequentie en de omvang van de inspecties door de Staat in de verschillende havens, waarbij de recente maatregelen van de Internationale Zeevaartorganisatie (I.M.O.) in verband met de bemanning, de opleiding en de operationele procedures worden toegepast.

8° Controleren of de certificaten wel overeenstemmen met de concrete situatie aan boord.

9° Strengere straffen toepassen wanneer gebreken worden vastgesteld en zich niet beperken tot waarschuwingen.

10° Het toezicht op de olietankers mondiaal en niet alleen regionaal coördineren.

11° De vastgestelde overtredingen bekend maken.

12° Snelle ratificatie van de internationale zee-overeenkomsten van 1992 betreffende de vergoeding van schade door olieverontreiniging.

13° Een snellere uitbetaling van de schadevergoeding. Vandaag moet daar soms vijftien jaar op gewacht worden.

*
* *

Een ander commissielid vraagt welk aandeel de olierampen hebben in de totale zeeverontreiniging door olie. Er is ook nog de oliewinning in volle zee en het illegaal spoelen van olietankers.

Volgens hem zou een vermindering van het gebruik van oliebrandstoffen leiden tot een vermindering van het olietransport en zou het risico van een verontreiniging ook kleiner worden.

Hij deelt de mening van de vorige spreker in verband met de schepen die onder goedkope vlag varen. Het olietransport moet immers in betere omstandigheden verlopen. Gelet op de overcapaciteit van de

truction de cadres familiarisés avec la navigation moderne et spécialisés dans ce domaine.

5° Les organismes de classification maritime et de surveillance, auxquels les Etats ont délégué leurs responsabilités, devraient être contrôlés par les gouvernements quant aux standards qu'elles doivent faire respecter. En outre, ils devraient veiller à n'utiliser que des organismes affiliés à l'I.A.C.S. (*International Association of Classification Societies*).

6° L'inspection dans les ports de départ et d'arrivée est essentielle, surtout pour des bateaux anciens et pour ceux qui battent des pavillons de complaisance. Dans ce domaine, les pays scandinaves sont des modèles à suivre.

7° Etendre la fréquence et l'importance des inspections, à effectuer par l'Etat dans les différents ports, appliquant en cela les récentes mesures prises par l'Organisation Maritime Internationale au sujet de l'équipage, de la formation et des procédures opérationnelles.

8° Ne pas confondre la qualité des papiers de certification avec celle des bateaux et vérifier leur exactitude;

9° Renforcer les sanctions quand des déficiences sont constatées et ne pas se contenter d'admonestations;

10° Coordonner les opérations de surveillance des pétroliers sur le plan mondial et non seulement régionalement;

11° Publier les contraventions constatées.

12° Ratifier rapidement les conventions internationales maritimes de 1992 concernant l'indemnisation de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

13° Payer plus vite les indemnisations. De nos jours elles se font parfois attendre quinze ans.

*
* *

Un autre commissaire se demande quelle est la part des catastrophes dans l'ensemble de la pollution des mers par les hydrocarbures. Il y a aussi et surtout l'extraction du pétrole en haute mer ainsi que le rinçage illicite de pétroliers.

Pour sa part, une diminution de la consommation d'hydrocarbures entraînant une réduction du trafic pétrolier diminuerait en même temps les risques de pollution.

Il partage l'opinion de l'intervenant précédent au sujet des pavillons de complaisance. Il faut en effet que le transport des hydrocarbures se fasse dans les meilleures conditions. Etant donné la capacité de

olietankers enerzijds en de gebrekkige veiligheid van een deel van die schepen, stelt hij voor een programma in overweging te nemen voor het slopen van de oudste schepen.

Tenslotte wil hij weten of er een verband is tussen de oververzekering van olietankers en het risico dat zich een ramp voordoet.

*
* *

De Minister geeft eerst een antwoord op de vragen van de eerste spreker.

Het CRISTAL-akkoord, een systeem van schade-loosstelling op vrijwillige en privébasis door de petroleumnijverheid, kan verder worden toegepast wanneer de wet in werking zal treden en wel om de volgende redenen.

Het CRISTAL-akkoord kwam tot stand in een periode waarin nog werd onderhandeld over het internationaal Verdrag tot oprichting van een internationaal Fonds. Het had tot doel in de landen die het voormelde Verdrag niet geratificeerd hadden, een schadevergoeding te betalen die vergelijkbaar is met die waarin dat Verdrag voorziet.

Op het einde van de jaren '80 werd dit systeem op vrijwillige basis herzien: de voornaamste wijziging heeft betrekking op de substantiële verhoging van de uitbetaalde vergoeding bij schadegevallen. Het gevolg hiervan is dat het herziene CRISTAL-akkoord vandaag niet alleen wordt toegepast in de landen die het Verdrag niet hebben geratificeerd, maar ook in de landen die dat wel hebben gedaan omdat het hoogste vergoedingsbedrag groter is dan het vergelijkbare verdrag dat het Fonds uitbetaalt.

In verband met het herziene CRISTAL-akkoord moet evenwel worden opgemerkt dat pas in laatste instantie een beroep kan worden gedaan op het CRISTAL-systeem, d.w.z. dat, in het geval van een Staat die het Verdrag ondertekend heeft, de persoon die schade lijdt door verontreiniging, vooraf alle maatregelen moet treffen om door het Fonds schadeloos te worden gesteld en zich maar tot CRISTAL mag wenden voor dat deel van de schade dat niet werd vergoed.

Ten slotte voorziet het herziene CRISTAL-akkoord ook in een terugbetalingsregeling voor de CRISTAL-leden die zich bevinden in een Staat die het Verdrag heeft ondertekend. CRISTAL betaalt immers aan die leden de bijdragen terug die zij aan het Fonds gestort hebben, voor gebeurtenissen die de ladingen toebehorend aan een lid van CRISTAL in gevaar brengen.

In verband met de stand van zaken met betrekking tot de ratificatie van het Protocol van 1992 bij het Verdrag van 1971 tot oprichting van een internationaal Fonds, moet worden opgemerkt dat de officiële documenten betreffende het Protocol van 27 november

pétroliers d'une part et la sécurité insatisfaisante d'une partie de ceux-ci, il suggère de penser à un programme de liquidation des plus anciens.

Enfin, il veut savoir s'il existe un lien entre l'assurance exagérée des pétroliers et les risques de catastrophes.

*
* *

Le ministre donne d'abord une réponse aux questions posées par le premier intervenant.

En tant que système d'indemnisation établi à titre volontaire et privé par l'industrie pétrolière, l'accord CRISTAL pourra continuer à être appliqué lorsque la loi entrera en vigueur pour les motifs suivants.

L'accord CRISTAL a été conçu à une époque où la Convention internationale portant création du fonds était encore en négociation. Il avait pour objet de fournir dans les Etats qui n'ont pas ratifié la Convention précitée, des prestations comparables à celles qui sont prévues dans cette Convention.

A la fin des années '80, ce système volontaire a été révisé: la principale modification intervenue concerne l'accroissement substantiel des indemnités allouées en cas de sinistre. Il en résulte que l'accord CRISTAL révisé est appliqué actuellement non seulement dans les Etats n'ayant pas ratifié la Convention mais également dans ceux qui en font partie, puisque le montant maximal d'indemnisation est supérieur à celui prévu par le fonds.

A propos de l'accord CRISTAL révisé, il convient cependant de noter que celui-ci n'intervient que comme ultime recours, c'est-à-dire que dans le cas d'un Etat partie à la Convention, la personne, victime de dommages par pollution, doit au préalable prendre toutes les mesures pour obtenir du fonds une indemnisation et ne s'adresser à CRISTAL que pour la partie des dommages non indemnisée.

Enfin, l'accord CRISTAL révisé prévoit un système de remboursement pour les membres de CRISTAL qui se trouvent dans un Etat partie à la Convention. CRISTAL rembourse, en effet, à ces membres les contributions versées au fonds, au titre d'événements qui mettent en cause des cargaisons appartenant à un membre de CRISTAL.

Quant à la question de savoir quel est l'état de la situation en ce qui concerne la ratification du Protocole de 1992 à la Convention de 1971 portant création du fonds, les documents officiels concernant le Protocole du 27 novembre 1992 à la Convention de 1971

1992 bij het Verdrag van 1971, alsook het Protocol van dezelfde datum bij het Verdrag van 1969 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, nog niet beschikbaar zijn. Beide protocollen, die voorzien in een hogere schade-loosstelling, nemen voor het overgrote deel de bepalingen over die vroeger waren opgenomen in de Protocollen van 25 mei 1984 bij diezelfde Verdragen.

Na de goedkeuring in 1984 van beide Protocollen is gebleken dat die twee internationale akten, wegens de terughoudendheid van bepaalde Staten, naar alle waarschijnlijkheid nooit in werking zouden treden. In de Protocollen van 1992 werden bijgevolg minder strenge voorwaarden in verband met de inwerking-treding opgenomen zodat de toepassing van die Protocollen vergemakkelijkt werd.

Opgemerkt zij eveneens dat alleen de Staten die het Protocol van 1992 bij het Verdrag van 1969 geratificeerd zullen hebben, ook het Protocol bij het Verdrag van 1971 zullen kunnen ratificeren. Die twee Protocollen vullen elkaar immers aan. De wettelijke bepalingen waaraan moet zijn voldaan voor hun ratificering, zijn evenwel niet zo ingewikkeld als die welke betrekking hebben op de Verdragen van 1969 en 1971, aangezien de belangrijkste uitvoeringsmaatregelen in het interne recht reeds genomen zullen zijn.

De eerste spreker herinnert de tweede spreker eraan dat er in het verleden lozingen zijn geweest die opzettelijk werden veroorzaakt (bijvoorbeeld tijdens de Golfoorlog) en lozingen die het gevolg waren van een ongeval in de produktie-installaties en uiteraard niet opzettelijk waren. Hij vestigt de aandacht op het feit dat de verschillende landen een verschillende houding aannemen tegenover olieverspilling. Zo hanteren de oeverstaten van de Noordzee veel strengere lozingsnormen dan bepaalde derde-wereldlanden. De industrie heeft er in ieder geval belang bij dat er onmiddellijk een einde komt aan het weglekken van olie.

Wat de vermindering van het zeetransport betreft, merkt hij op dat het aandeel van de olie in het Europese energieverbruik sedert 1973 met een derde gedaald is. Voor België bedroeg het 60 pct. in 1973 en 40 pct. in 1992. Het verbruik bleef gehandhaafd op hetzelfde peil, maar de bevoorradingsbronnen liggen nu dichter bij. Vroeger bevonden die zich vooral in de Perzische Golf. Nu is de oliewinning in de Noordzee een van de belangrijkste bevoorradingsbronnen, zo niet de belangrijkste, voor Europa, zodat er slechts een of twee dagen gevaren hoeft te worden of helemaal niet meer omdat er pijpleidingen zijn. Andere pijpleidingen in het Nabije Oosten hebben eveneens de zeetrajecten beperkt: doorheen Turkije bijvoorbeeld vanuit Irak, of de Samed in Egypte of nog andere pijpleidingen in Saoedi-Arabië. Hetzelfde fenomeen doet zich voor in Amerika, waar de Verenigde Staten zich bevoorraden in Alaska, Mexico of Venezuela en niet meer in het Nabije Oosten.

ainsi que celui daté du même jour à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne sont pas encore disponibles. Ces deux Protocoles, qui offrent une indemnisation accrue, reprennent pour l'essentiel les dispositions précédemment établies par les Protocoles du 25 mai 1984 aux mêmes Conventions.

Après l'adoption en 1984 de ces deux Protocoles, il était apparu qu'en raison de l'attitude réservée de certains Etats, ces deux actes internationaux n'entre-raient vraisemblablement jamais en vigueur. Les Protocoles de 1992 ont dès lors été établis en prévoyant des conditions d'entrée en vigueur moins exigeantes de manière à faciliter leur mise en application.

Il est à noter également que seuls les Etats qui auront ratifié le Protocole de 1992 à la Convention de 1969 pourront ratifier celui à la Convention de 1971. Ces deux Protocoles sont, en effet, complémentaires. Les dispositions légales nécessaires à leur ratification ne devraient cependant pas présenter un caractère aussi élaboré que celles ayant trait aux Conventions de 1969 et de 1971, étant donné que les principales mesures d'exécution en droit interne auront déjà été prises.

S'adressant au second intervenant, le premier intervenant rappelle que, dans le passé, il y a eu des épanchements volontaires (par exemple pendant la guerre du Golfe) et des accidents, bien entendu involontaires, dans les installations de production. Il attire l'attention sur la différence de comportement qu'ont les Etats envers le gaspillage de pétrole. Ainsi, les Etats riverains de la mer du Nord admettent beaucoup moins de pertes et donc de pollution que certains du tiers monde. L'intérêt de l'industrie est, en tout cas, d'arrêter un épanchement de pétrole immédiatement.

Quant à la réduction du trafic, il fait remarquer que la part de pétrole dans la consommation d'énergie en Europe a diminué d'un tiers depuis 1973. Pour la Belgique, celui-ci représentait 60 p.c. en 1973, 40 p.c. en 1992. La consommation s'est maintenue au même niveau, mais les sources d'approvisionnement se sont rapprochées géographiquement. Autrefois, celles-ci se trouvaient surtout dans le golfe Persique; maintenant, les exploitations dans la mer du Nord constituent le ou un des fournisseurs principaux de l'Europe; ce qui n'exige qu'un ou deux jours de bateau ou un oléoduc. D'autres oléoducs au Proche-Orient ont aussi réduit les trajets maritimes: à travers la Turquie pour l'Irak par exemple, ou le Samed en Egypte ou également des oléoducs en Arabie Saoudite. Le même phénomène se produit en Amérique, où les Etats-Unis se ravitaillent en Alaska au Mexique ou au Venezuela plutôt qu'au Proche-Orient.

III. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN EN STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 12 en artikel 14 worden door de 14 aanwezige leden eenparig aangenomen.

De Regering dient op artikel 13 het volgende amendement in:

« In het eerste en het derde lid van dit artikel, 24°, te vervangen door 26°. »

Verantwoording

Ten gevolge van het aannemen van de wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet en de wet van 5 augustus 1992 op het politiewezen, wordt voorgesteld om artikel 13 van het wetsontwerp te amenderen door het 24°, dat ingevoegd werd in artikel 569, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek, te vervangen door een 26°. Bovengenoemde wetten hadden immers reeds twee nummers 24 in artikel 569, eerste lid — dat de bevoegdheden van de rechtbank van eerste aanleg omschrijft — ingevoegd. Ook artikel 569, tweede lid, inzake de exclusieve bevoegdheden van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel dient in die zin aangepast te worden.

Het amendement en het aldus geamendeerde artikel worden door de 14 aanwezige leden eenparig aangenomen.

Het geamendeerde wetsontwerp in zijn geheel wordt met dezelfde eenparigheid aangenomen.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
Paul HATRY.

De Voorzitter,
Herman DE CROO.

TEKST GEAMENDEERD DOOR DE COMMISSIE

Art. 13

Artikel 569, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd bij de wetten van 7 mei 1973, 20 mei 1975, 28 maart 1984, 28 juni 1984, 11 april 1989 en 10 januari 1990, wordt aangevuld als volgt:

« 26° de vorderingen die gebaseerd zijn op het internationale Verdrag ter oprichting van een internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971 en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en op de wet houdende goedkeuring en uitvoering van dat Verdrag en van dat Protocol. »

In artikel 569, tweede lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd bij de wet van 28 juni 1984, worden de cijfers « 8°, 17° en 21° » vervangen door « 8°, 17°, 21° en 26° ».

III. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Les articles 1^{er} à 12 ainsi que l'article 14 sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

A l'article 13, le Gouvernement dépose un amendement, libellé comme suit:

« Aux alinéas un et trois de cet article, remplacer 24° par 26°. »

Justification

En raison de l'adoption des lois des 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire et du 5 août 1992 sur la fonction de police, il est proposé d'amender l'article 13 du projet de loi en y substituant au numéro « 24 », introduit à l'article 569, alinéa 1^{er}, du Code judiciaire, un numéro « 26 ». Les lois précitées ont, en effet, déjà introduit deux numéros « 24 » à l'article 569, alinéa 1^{er}, qui détermine les compétences du tribunal de première instance. L'article 569, alinéa 2, relatif aux compétences exclusives du tribunal de première instance de Bruxelles doit être adapté en conséquence.

L'amendement et l'article ainsi amendé sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

L'ensemble du projet de loi amendé est adopté à la même unanimité.

Confiance a été faite au rapporteur.

Le Rapporteur,
Paul HATRY.

Le Président,
Herman DE CROO.

TEXTE AMENDE PAR LA COMMISSION

Art. 13

L'article 569, alinéa 1^{er}, du Code judiciaire, modifié par les lois des 7 mai 1973, 20 mai 1975, 28 mars 1984, 28 juin 1984, 11 avril 1989 et 10 janvier 1990, est complété comme suit:

« 26° des demandes fondées sur la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, sur le Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976, et sur la loi portant approbation et exécution de cette Convention et de ce Protocole. »

Dans l'article 569, alinéa 2, du Code judiciaire, modifié par la loi du 28 juin 1984, les chiffres « 8°, 17° et 21° » sont remplacés par les chiffres « 8°, 17°, 21° et 26° ».