

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1997-1998

2 JULI 1998

Wetsontwerp houdende

- 1^o instemming met en uitvoering van het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, en Bijlage, gedaan te Londen op 27 november 1992;
- 2^o wijziging van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER HATRY

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Vautmans, voorzitter; Bourgeois, Destexhe, Hostekint, mevrouw Lizin, de heer Mahoux, mevrouw Mayence-Goossens, de heer Nothomb, mevrouw Sémer, de heer Staes, de dames Thijs, Willame-Boonen en de heer Hatry, rapporteur.
2. Plaatsvervangers: de heren Poty en Van Goethem.
3. Andere senator: de heer Jonckheer.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-1015 - 1997/1998:

Nr. 1: Wetsontwerp.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1997-1998

2 JUILLET 1998

Projet de loi portant

- 1^o assentiment au et exécution du Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et Annexe, faits à Londres le 27 novembre 1992;
- 2^o modification de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et son Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
PAR M. HATRY

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Vautmans, président; Bourgeois, Destexhe, Hostekint, Mme Lizin, M. Mahoux, Mme Mayence-Goossens, M. Nothomb, Mme Sémer, M. Staes, Mmes Thijs, Willame-Boonen et M. Hatry, rapporteur.
2. Membres suppléants: MM. Poty et Van Goethem.
3. Autre sénateur: M. Jonckheer.

Voir:

Document du Sénat:

1-1015 - 1997/1998:

N° 1: Projet de loi.

1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER DERYCKE, MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Dit verdrag dient samen besproken te worden met het wetsontwerp houdende

1^o instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, gedaan te Londen op 27 november 1992;

2^o wijziging van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971 en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

De bespreking van beide verdragen gebeurt dan ook gelijktijdig.

Deze beide verdragen zijn immers onlosmakelijk verbonden met elkaar. Het ene verdrag regelt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar; wanneer schade ontstaat die door de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar niet volledig kan worden vergoed, wordt de rest van de schade betaald door het Oliefonds dat gefinancierd wordt door de olie-importerende maatschappijen.

Dit systeem wordt nu reeds toegepast. Omdat de bedragen veel te laag leken, is in november 1992 een conventie georganiseerd waar deze bedragen merkelijk zijn opgetrokken. België is, samen met Italië, het laatste Europese land dat beide Verdragen nog niet heeft goedgekeurd.

2. BESPREKING

De voorzitter vraagt of de abandon-regeling die vroeger bestond en die in feite enkel de schade regelde per tonnage van het schip en die dus niet in verband stond met de aangerichte schade, bij deze afgeschaft wordt. De voorzitter merkt op dat deze bedragen sowieso zeer laag waren. Zelfs indien men de bedragen aanzienlijk zou verhogen blijven ze nog altijd te laag.

Een lid wenst te weten waarom België zo lang gewacht heeft om dit verdrag te ratificeren. Zou dit misschien aan de administratie liggen of spelen andere factoren een rol bij de vertraging?

Dit Fonds dient in de lente van 1998 in werking getreden te zijn. Is dit effectief zo? Valt België nog steeds onder het Fonds daterend uit 1979 aangezien ons land nog niet heeft geratificeerd?

Een lid vraagt hoe de twee fondsen gefinancierd worden, hoe de bijdragen van de leden verdeeld worden.

1. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. DERYCKE, MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

La convention qui vous est soumise doit être discutée conjointement avec le projet de loi portant

1^o assentiment au Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992;

2^o modification de la loi du 6 août 1993 portant approbation et exécution de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971 et du Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976.

La discussion des deux conventions se fait donc simultanément.

En effet, ces deux conventions sont indissociablement liés. L'une des deux règle la responsabilité du propriétaire du navire; lorsque le dommage causé ne peut être indemnisé intégralement du fait de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, le reste est payé par le Fonds d'indemnisation qui est financé par les sociétés exportatrices d'hydrocarbures.

Ce système fonctionne déjà dans les faits. Étant donné que les montants sont censés être beaucoup trop bas, une conférence relevant sensiblement ces montants a été organisée en novembre 1992. La Belgique est, avec l'Italie, le seul pays européen à n'avoir pas encore approuvé ces deux conventions.

2. DISCUSSION

Le président demande si cette convention abroge la règle du délaissement qui s'appliquait précédemment et qui, en fait, ne réglait que le dommage par tonnage du navire et ne présentait donc aucun lien avec le préjudice causé. Il faut observer que ces montants étaient en tout cas très bas. Même si on les relève sensiblement, ils seront encore trop bas.

Un commissaire désire savoir pourquoi la Belgique a attendu aussi longtemps pour ratifier cette convention. Serait-ce la faute de l'administration ou d'autres facteurs ont-ils joué un rôle?

Le fonds devait devenir effectif au printemps de 1998. Est-ce exact? La Belgique dépend-elle encore du fonds qui date de 1979, puisque notre pays n'a pas encore ratifié les nouvelles conventions?

Un membre demande comment sont alimentés les deux fonds, comment sont réparties les contributions des membres?

De verhoging van het bedrag van de vergoeding tot 2,6 miljard frank lijkt nog altijd niet toereikend. Op welk ogenblik wordt deze vergoeding betaald en door middel van welke procedures kunnen de slachtoffers, de benadeelden, deze fondsen aanspreken? Hoe worden de beslissingen in verband met de schadevergoedingen precies genomen (structuur, ...)?

De voorzitter stelt zich de vraag wat er gebeurt indien er zich een ongeluk voordoet met een olietanker en er onmiddellijk dient opgetreden te worden. De verzekering kan waarschijnlijk onmiddellijk de noodzakelijke maatregelen treffen om de schade te bestrijden. Heeft het Fonds dezelfde mogelijkheden om op te treden of dient er lang gewacht te worden op hun tussenkomst?

Een lid vraagt hoe het beslissingsmechanisme georganiseerd is: is de vergoeding afhankelijk van rechterlijke uitspraken?

Brengt de vergoeding mee dat benadeelden niet meer in beroep kunnen gaan bij een burgerlijke rechtbank?

Een lid is verbaasd over het feit dat België het laatste land is dat zorgt voor de ratificatie van deze verdragen, die in elk geval geratificeerd moeten worden door alle landen die olie over zee vervoeren. Is men er wel zeker van dat alle andere betrokken landen de ratificatieprocedure reeds afgerond hebben?

De landen die dit verdrag ratificeren, moeten in hun havens over installaties beschikken voor de vernietiging van olie die uit zee opgevist wordt of vermengd is met het ballastwater van de tankers. De landen die het verdrag niet hebben geratificeerd, zijn daartoe niet verplicht. Kan er een sanctie opgelegd worden aan schepen die onder de vlag varen van een land dat het verdrag niet geratificeerd heeft? Wordt er een minder gunstige behandeling gegeven aan dergelijke schepen wanneer ze de haven binnenvaren van een land dat het verdrag geratificeerd heeft?

Spreker vraagt een overzicht van wat er op het gebied van de preventie veranderd is. Het zou interessant zijn te vernemen welke eisen bijvoorbeeld worden gesteld aan de bouw van nieuwe olietankers.

Spreker wenst ook een overzicht te ontvangen van het bouwjaar van de tankers die thans op wereldvlak nog in de vaart zijn. Hij wenst eveneens te vernemen hoe de maatregelen waarin deze ontwerpen passen, zijn geëvalueerd sinds op het einde van de jaren '50 de eerste vergoedingsmaatregelen genomen zijn.

De voorzitter wenst te weten hoe het gesteld is met de regeling van schadegevallen die geen verband houden met olie. Een zeeschip dat bijvoorbeeld een sluisdeur vernielt, kan zeer grote schade aanrichten. Worden voor dit soort ongelukken eveneens aanpassingen voorzien op internationaal vlak? Hoe regelt

L'augmentation du montant de l'indemnisation jusqu'à 2,6 milliards de francs ne semble toujours pas être suffisant. À quel moment survient cette indemnisation et quelles sont les procédures qui permettent aux victimes, aux préjudiciers, d'avoir recours à ces fonds? Comment est structuré le niveau décisionnel en termes d'indemnités?

Le président se demande ce qu'il advient si un accident se produit impliquant un navire-citerne et qu'il faille intervenir immédiatement. L'assurance peut sans doute prendre immédiatement les mesures qui s'imposent pour combattre le dommage. Le fonds dispose-t-il des mêmes possibilités ou son intervention se fait-elle attendre longtemps?

Un membre demande comment est organisée la structure décisionnelle, est-ce que l'indemnisation est lié à des décisions de justice?

Est-ce que l'indemnisation exclut toute forme de recours supplémentaire devant un tribunal civil de la part du préjudice?

Un membre est étonné du fait que la Belgique serait le dernier pays à ratifier ces traités qui doivent quand même être ratifiés par tous les pays du monde. Est-on bien sûr que tous les autres pays ont déjà terminé la procédure de ratification?

Les pays qui ratifient ce traité doivent obligatoirement avoir dans leur port des installations de destruction des hydrocarbures qui seraient repêchés. Cependant, les pays qui n'ont pas ratifié ne sont pas obligés de le faire. Y-a-t-il une sanction qui peut être appliquée à des navires qui naviguent sous pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention? Est-ce qu'il y a un traitement plus défavorable qui est appliqué à de tels navires lorsqu'ils entrent dans le port d'un pays qui a ratifié?

L'intervenant aimerait recevoir un aperçu des changements dans le domaine de la prévention. Il serait par exemple important de savoir quelles sont les contraintes nouvelles qu'on a appliqué par exemple à la construction de nouveaux pétroliers.

Dans cette optique il aimerait recevoir un aperçu de la date de construction, sur le plan mondial des tankers qui restent actuellement en circulation. Il souhaite également connaître l'évolution des mesures dans lesquelles s'inscrivent les présents projets de loi, depuis que à la fin des années '50 les premières mesures d'indemnisation ont été prises.

Le président désire savoir ce qu'il en est de la réglementation relative aux sinistres non liés aux hydrocarbures. Un navire qui détruit par exemple la porte d'une écluse peut provoquer des dégâts très importants. Prévoit-on également des adaptations à l'échelon international pour ce type d'accidents?

men bijvoorbeeld de aansprakelijkheid bij vervoer van andere gevaarlijke stoffen?

De invoerders lijken het Fonds pas te financieren nadat er zich een schadegeval heeft voorgedaan. Bestaat er een middel om de invoerders er in geval van nood toe te dwingen het Fonds te financieren?

3. ANTWOORDEN

De abandon-regeling wordt niet afgeschaft, enkel de bedragen zijn verhoogd.

De aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke stoffen wordt nog steeds geregeld door het algemeen aansprakelijkheids-Verdrag van 19 november 1976, goedgekeurd bij wet van 11 april 1989.

Op 3 mei 1996 is in Londen het Verdrag inzake de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende stoffen ondertekend (het HNS-Verdrag)(1).

Dit verdrag is echter nog niet in werking getreden.

De aansprakelijkheid wordt geregeld op basis van hetzelfde stamien als bij het CLC/Fonds-systeem(2): een eerste deel ten laste van de scheepseigenaar en de rest ten laste van een Fonds dat gespijsd wordt door de invoerders van gevaarlijke chemische producten.

Enkele andere verdragen bevatten nog bepalingen die verontreiniging kunnen voorkomen:

1. Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van aanvaringen op zee opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, goedgekeurd bij wet van 24 november 1975 (*Belgisch Staatsblad* van 12 juni 1976).

De Belgische scheepvaartreglementen voor de kust, de Beneden-Zeeschelde en het kanaal van Gent naar Terneuzen zijn op dit verdrag gebaseerd.

(1) HNS-Verdrag: Internationaal Verdrag van 1996 inzake de aansprakelijkheid en de vergoeding voor schade door vervoer over zee van schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen. HNS is de afkorting van Hazardous, Noxious Substances opgemaakt te Londen mei 1996, nog niet geratificeerd.

(2) CLC: Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie. CLC is de afkorting van «Civil Liability Convention». Fonds: Internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie. Kort wordt dit verdrag het Fonds 71-Verdrag genoemd.

Comment règle-t-on par exemple la responsabilité lors du transport d'autres substances dangereuses?

Il semble que les importateurs alimentent le Fonds seulement après qu'un sinistre a eu lieu. Existe-t-il un moyen de contrainte si un sinistre a lieu afin de pouvoir obliger les importateurs d'alimenter le Fonds quand il est nécessaire?

3. RÉPONSES

La règle du délaissement n'est pas abrogée, on a simplement majoré les montants.

La responsabilité lors du transport de substances dangereuses est toujours réglée par la Convention générale sur la responsabilité civile du 10 novembre 1976, approuvée par la loi du 11 avril 1989.

Le 3 mai 1996 a été signée, à Londres, la Convention sur la responsabilité lors du transport de substances dangereuses et polluantes (la Convention HNC)(1).

Cette convention n'est toutefois pas encore entrée en vigueur.

La responsabilité est réglée suivant le même schéma que dans le système CLC/Fonds(2): une première partie est à charge du propriétaire du navire et le reste à charge d'un fonds alimenté par les importateurs de produits chimiques dangereux.

Plusieurs autres conventions comportent encore des dispositions visant à prévenir la pollution:

1. La Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, approuvée par la loi du 24 novembre 1975 (*Moniteur belge* du 12 juin 1976).

Les règlements de navigation belge sur la côte, l'Escaut maritime inférieur et le canal de Gand à Terneuzen se basent sur cette convention.

(1) Convention HNS: Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. Faite à Londres en mai 1996, elle n'a pas encore été ratifiée. HNS est l'abréviation de Hazardous, Noxious Substances.

(2) CLC: Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. CLC est l'abréviation de *Civil Liability Convention*. Fonds: Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cette convention est appelée, en abrégé, le Fonds 71.

2. Het Marpol 1973/1978-Verdrag opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 is goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984 (*Belgisch Staatsblad* van 24 mei 1984) en bevat voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door:

- a) olie;
- b) schadelijke vloeistoffen in bulk;
- c) schadelijke stoffen in verpakte vorm;
- d) sanitair afval;
- e) keukenafval.

Op 6 april 1995 is nog een uitvoeringswet aangenomen gebaseerd op dit verdrag (*Belgisch Staatsblad* van 27 juni 1995).

3. Het Solas-Verdrag(1) van 17 februari 1978, goedgekeurd bij wet van 10 augustus 1979 (*Belgisch Staatsblad* van 5 december 1979), bevat een groot aantal bepalingen betreffende de bouw en de uitrusting van schepen om de veiligheid op zee te waarborgen.

Dit verdrag wordt in het kader van de IMO(2) periodiek herzien, waarna de wijzigende bepalingen via de stilzwijgende goedkeuringsprocedure in België toepasselijk worden.

4. Het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst opgemaakt te Londen op 7 juli 1978, is goedgekeurd bij wet van 16 augustus 1982 (*Belgisch Staatsblad* van 29 oktober 1982) en bevat de minimumeisen waaraan de bemanning van schepen moet voldoen.

Op 7 juli 1995 is dit Verdrag te Londen volledig herwerkt. Er is een wetsontwerp opgemaakt om dit gewijzigde Verdrag goed te keuren, maar een probleem is gerezen met betrekking tot de vertaling van ongeveer 350 bladzijden zeer technische tekst.

De controle op de naleving van deze (en andere) Verdragen gebeurt in het kader van de havenstaatcontrole, zoals overeengekomen in het MOU («Memorandum of understanding on port state control»), opgemaakt te Parijs op 26 januari 1982.

Het bedrag van 2,6 miljard frank is duidelijk bepaald per ongeval en heeft betrekking op de scheepseigenaar. Indien de schade hiermee niet

2. La Convention Marpol 1973/1978, faite à Londres le 17 février 1978, a été approuvée par la loi du 17 janvier 1984 (*Moniteur belge* du 24 mai 1984) et comporte des dispositions en vue de prévenir la pollution par:

- a) les hydrocarbures;
- b) les substances liquides nocives transportées en vrac;
- c) les substances nuisibles transportées par mer en colis;
- d) les eaux usées;
- e) les ordures.

Le 6 avril 1995, une loi d'exécution basée sur cette Convention a encore été adoptée (*Moniteur belge* du 27 juin 1995).

3. La Convention Solas(1) du 17 février 1978, approuvée par la loi du 10 août 1979 (*Moniteur belge* du 5 décembre 1979), comporte un grand nombre de dispositions concernant la construction et l'équipement de navires en vue de garantir la sécurité en mer.

Cette Convention est revue périodiquement dans le cadre de l'OMI(2), puis les dispositions modificatives sont rendues applicables en Belgique par la procédure de l'assentiment tacite.

4. La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, a été approuvée par la loi du 16 août 1982 (*Moniteur belge* du 29 octobre 1982) et prévoit les conditions minimales auxquelles doit répondre l'équipage des navires.

Cette convention de Londres a été complètement retravaillée le 7 juillet 1995. Un projet de loi a été rédigé pour approuver cette convention modifiée, mais un problème se pose en ce qui concerne la traduction d'environ 350 pages de texte très technique.

Le contrôle de l'observation de ces conventions (et d'autres encore) s'inscrit dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port, comme convenu dans le MOU (*Memorandum of understanding on port state control*), fait à Paris le 26 janvier 1982.

Le montant de 2,6 milliards de francs a manifestement été fixé par mégarde et concerne le propriétaire de navire. Si ce montant ne couvre pas le dommage, il

(1) Solas-Verdrag: Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee. Solas is de afkorting van Safety of Life at Sea.

(2) IMO is de afkorting van International Maritime Organisation.

(1) Convention Solas: Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Solas est l'abréviation de *Safety of Life at Sea*.

(2) OMI: Organisation maritime internationale.

gedekt kan worden, wordt een beroep gedaan op het Fonds om de rest van de schade te betalen zodanig dat het eigenlijke bedrag veel hoger ligt. De tussenkomst van het Fonds maakt dat men maximaal aan een bedrag van 6 miljard frank kan komen. In specifieke gevallen kan dit bedrag zelfs oplopen tot 8,8 miljard frank. Het is aan de conventie om dit bedrag te bepalen.

Tot op heden wordt het systeem inderdaad nog steeds geregeld door het Verdrag van 1969 op de scheepseigenaar. Het maximale bedrag bedraagt hier ongeveer 600 miljoen maar dankzij het Fonds van 1971 komt men in totaal aan een bedrag van ongeveer 2,4 miljard frank.

Het Fonds van 1971 werd gespijsd door de olie-importerende maatschappijen. Alle landen die het Verdrag van 1992 hebben goedgekeurd, dragen bij in dit nieuwe Fonds en niet langer in het oude. Wanneer alle landen het huidige Verdrag geratificeerd hebben, zal het oude Fonds verdwijnen.

De evolutie van de bedragen van de aansprakelijkheid bij olieverontreiniging kan als volgt worden samengevat:

1. De Internationale Overeenkomst over de verontreinigingsnormen en de controlemethoden behoort tot de werkdomeinen van IMCO (*Intergovernmental Maritime Consultative Organisation*), een VN-organisatie met zetel in Londen. IMCO is opgericht door het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, opgemaakt in 1954 en achtereenvolgens gewijzigd in 1962, 1969 en 1971. Een nieuw Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (niet alleen door olie) is opgemaakt in 1973 en recentelijk herzien (1978): het bepaalt dat er afgescheiden ballasttanks geïnstalleerd moeten worden. Om haar standpunt bekend te maken aan de gouvernementele en intergouvernementele organisaties zoals IMCO heeft de olie-industrie in april 1970 te Londen OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*) opgericht. De regeringen moeten zorgen voor de toepassing van de IMCO-aanbevelingen. De olie-industrie ondersteunt deze aanbevelingen en hoewel het merendeel van de reders haar hierin volgt, is het mogelijk dat een klein deel van de olietankerexploitanten de erkende normen niet naleven.

2. Voor 1969 werd de algemene beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars toegepast. Dit was toen nog op basis van het Verdrag van 10 oktober 1957. Aansprakelijkheid voor materiële schade 1 000 goudfrank Poincaré per ton. Omgerekend ongeveer 3 600 frank per ton.

Op basis van het CLC-Verdrag van 28 november 1969, 133 DTS (trekkingsrechten bij het IMF) per ton met een maximum van 14 miljoen DTS, omgerekend ongeveer 570 miljoen frank.

est fait appel au fonds pour payer le reste de l'indemnisation, si bien que le véritable montant est beaucoup plus élevé. Grâce à l'intervention du fonds, on peut atteindre un montant maximal de 6 milliards de francs. Dans des cas spécifiques, ce montant peut même aller jusqu'à 8,8 milliards de francs. Il appartient à la convention de fixer ce montant.

À ce jour, le système n'est effectivement toujours pas réglé par la convention de 1989 sur le propriétaire du navire. Le montant maximum est ici d'environ 600 millions, mais grâce aussi au fonds de 1971 l'on atteint au total une somme d'environ 2,4 milliards de francs.

Le fonds de 1971 était alimenté par les sociétés importatrices d'hydrocarbures. Tous les pays qui ont approuvé la convention de 1992 contribuent à ce nouveau fonds, et non plus à l'ancien. Dès que tous les pays auront ratifié la Convention actuelle, l'ancien fonds disparaîtra.

L'évolution et les montants de la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures peuvent se résumer comme suite:

1. L'accord international sur les normes de pollution et les méthodes de contrôle, est un des objets de l'IMCO (*Intergovernmental Maritime Consultative Organisation*) organisme de l'ONU qui a son siège à Londres. L'IMCO a pour origine la Convention internationale pour la prévention de la pollution pétrolière de la mer, établie en 1954, et successivement modifiée en 1962, 1969 et 1971. Une nouvelle Convention pour la prévention de la pollution par les bateaux (pas seulement par le pétrole) a été rédigée en 1973 et révisée récemment (1978); elle inclut la nécessité de prévoir les réservoirs de ballast séparés déjà mentionnés. Pour faire connaître son point de vue aux organismes gouvernementaux et inter-gouvernementaux, tels que l'IMCO, l'industrie du pétrole a créé en avril 1970, à Londres, l'OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*). La responsabilité de l'application des recommandations de l'IMCO repose sur les gouvernements. L'industrie du pétrole appuie ces recommandations et bien que la majorité des armateurs de pétroliers les suivent, il est possible qu'un petit nombre d'exploitants de navires pétroliers ne respectent pas les normes agréées.

2. Avant 1969, la limitation générale de la responsabilité des propriétaires de navires était appliquée. Elle se basait encore, à l'époque, sur la convention du 10 octobre 1957. Responsabilité des dégâts matériels: 1 000 francs-or Poincaré. Après conversion: environ 3 600 francs par tonne.

Sur la base de la convention CLC du 28 novembre 1969: 113 DTS (droits de tirages spéciaux au FMI) par tonne, avec un maximum de 14 millions de DTS, soit environ 570 millions de francs.

3. Op basis van het CLC-Verdrag en het Fonds 71-Verdrag samen maximaal 60 miljoen DTS, omgerekend ongeveer 2,4 miljard frank.

Voor landen die geen partij zijn bij het CLC- en Fonds-Verdrag bestond tot 20 februari 1997 het TOVALOP/CRISTAL-systeem(1).

Dit voorzag in een vrijwillige schadevergoeding door reders en petroleumfirma's.

In 1972 was de maximale dekking 36 miljoen dollar, omgerekend ongeveer 1,3 miljard frank.

In 1987 is het maximale bedrag opgetrokken tot 135 miljoen dollar of ongeveer 5 miljard frank.

4. Op basis van de CLC- en Fonds-Protocollen van 1984 was het maximale bedrag reeds opgetrokken tot 135 miljoen DTS zijnde ongeveer 5,4 miljard frank. Deze Protocollen zijn bij gebrek aan voldoende ratificaties echter nooit in werking getreden.

5. Op basis van de CLC- en Fonds-Protocollen 1992 blijft de maximale vergoeding behouden op 135 miljoen DTS, dus op ongeveer 5,4 miljard frank, maar zoals in de memorie van toelichting wordt uitgelegd is het toepassingsgebied groter geworden.

6. Samengevat:

— voor 1969, maximaal 3 600 frank per ton zonder beperking;

— op basis van CLC 1969 en Fonds 1971 maximaal ongeveer 2,4 miljard frank;

— op basis van Tovalop en Cristal aanvankelijk 1,3 miljard frank en later maximaal 5 miljard frank (afgeschaft in 1997);

— op basis van de CLC- en Fonds-Protocollen 1984 maximaal 5,4 miljard frank (nooit in werking getreden);

— op basis van de CLC- en Fonds-Protocollen 1992 maximaal 5,4 miljard frank.

De hierboven beschreven bedragen zijn omgerekend van DTS naar Belgische frank op basis van 1 DTS = 40 Belgische frank.

De waarde van de DTS schommelt echter elke dag, zodat de verkregen omrekening ook kan veranderen.

(1) TOVALOP: Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.

CRISTAL: Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution. Dit systeem bestaat nu niet meer.

3. Sur la base de la convention CLC et de la Convention Fonds 71 ensemble, 600 millions de DTS au maximum, ce qui représente environ 2,4 milliards de francs.

Pour les pays qui ne sont pas parties aux conventions CLC et Fonds 71, c'est le système TOVALOP/CRISTAL(1) qui a été appliqué jusqu'au 20 février 1997.

Celui-ci prévoyait une indemnisation volontaire par les armateurs et les entreprises d'hydrocarbures.

En 1972, la couverture maximale était de 36 millions de dollars, soit, après conversion, environ 1,3 milliard de francs.

En 1987, le montant maximal a été porté à 135 millions de dollars, soit environ 5 milliards de francs.

4. Sur la base des protocoles CLC et Fonds 1984, le montant maximum avait déjà été porté à 135 millions de DTS, soit environ 5,4 milliards. Ces protocoles ne sont toutefois jamais entrés en vigueur, faute d'un nombre suffisant de ratifications.

5. Sur la base des protocoles CLC et Fonds 1992, l'indemnisation maximale est maintenue à 135 millions de DTS, c'est-à-dire à environ 5,4 milliards de francs, mais comme on l'a expliqué dans l'exposé des motifs, le champ d'application s'est élargi.

6. En résumé:

— avant 1969, au maximum 3 600 francs par tonne, sans limitation;

— sur la base de CLC 1969 et Fonds 1971, au maximum environ 2,4 milliards de francs;

— sur la base de Tovalop et Cristal, initialement 1,3 milliard de francs et ultérieurement, un maximum de 5 milliards de francs (supprimé en 1997);

— sur la base des protocoles CLC et Fonds 1984, un maximum de 5,4 milliards de francs (jamais entré en vigueur);

— sur la base des protocoles CLC et Fonds 1992, un maximum de 5,4 milliards de francs.

Les montants susvisés ont été convertis en francs belges à partir de DTS sur la base de 11 DTS = 40 francs belges.

La valeur des DTS oscille quotidiennement, si bien que la conversion obtenue peut également varier.

(1) TOVALOP: Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.

CRISTAL: Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.

De maatregelen die getroffen werden op het gebied van de actieve preventie kan men als volgt samenvatten:

1. De eerste maatregelen dateren van 1954. Dit Verdrag werd aangepast in 1962 en 1969.

1954: Schepen mogen praktisch alles over boord pompen, op voorwaarde dat het zo ver mogelijk van het vasteland gebeurde en het redelijk noch praktisch was om oliehoudende mengsels aan boord te houden.

1962: — Tanker moet varen op minstens 50 mijl van de kust;

- niet meer dan 60 liter per mijl pompen;
- het totale volume mag niet meer dan 1/15 000 van de totale landingscapaciteit bedragen;
- verplichting een oliejournaal bij te houden.

1969: Invoering van het «load on top» systeem (zie schets) waarbij proper ballastwater over boord wordt gepompt, en het vervuilde water in een afzonderlijke tank wordt opgeslagen. Als daar de scheiding olie/water is voltrokken, wordt het water overboord gepompt en blijft de olie aan boord. Daar wordt dan nieuwe lading bijgevoegd.

1973/1978: Marpol-Verdrag en Solas-Protocol

Verplichting tot «Crude oil washing» waarbij cargotanks niet meer met water worden schoongemaakt, maar met olie onder druk. Daarom moeten die tankers worden uitgerust met inert gas-systemen, om ontploffingen te voorkomen. Er wordt dus geen vervuild ballastwater meer over boord gepompt.

Bovendien wordt de verplichting ingevoerd om bij nieuwbouw «segregated ballast tanks» in te bouwen.

Daar waar vroeger het ballastwater (bij een ledige reis noodzakelijk voor de veiligheid van het schip) in de ladingtanks mocht worden vervoerd, dienen schepen thans zo te worden gebouwd dat het ballastwater niet meer kan vervoerd worden in de ladingtanks.

Daardoor vermindert uiteraard de ladingscapaciteit van de schepen, of moeten die groter worden om een bestaande hoeveelheid te kunnen vervoeren.

1992: Amendementen op het Marpol 73/78-Verdrag om niet enkel gescheiden ballasttanks te hebben, maar dat die ook moeten uitgevoerd worden als «dubbele bodemtanks» en «dubbele zijtanks». Vroeger was de scheiding tussen de lading en het zeewater enkel de scheepshuid (+ 3 cm).

Bij aanvaring of stranding kwam de lading onmiddellijk in zee terecht. Nu is er dus een «bufferzone»

Les mesures qui ont été prises en matière de prévention active peuvent être résumées comme suit:

1. Les premières mesures datent de 1954. Cette Convention a été adaptée en 1962 et 1969.

1954: Les navires peuvent quasiment tout déverser par-dessus bord, à la condition qu'ils le fassent le plus loin possible de la terre ferme et qu'il ne soit ni raisonnable ni pratique de garder à bord des mélanges contenant des hydrocarbures.

1962: — Le navire-citerne doit naviguer au moins à 50 milles de la côte;

- il ne peut déverser plus de 60 litres par mille;
- le volume total ne peut excéder 1/15 000 de la charge utile totale;
- obligation de tenir un registre des hydrocarbures.

1969: Instauration du système «load on top» (voir schéma), en vertu duquel les eaux de ballast propres sont déversées par-dessus bord et les eaux polluées sont entreposées dans un réservoir distinct. Si c'est à ce stade qu'a lieu la séparation hydrocarbures/eau, l'eau est déversée par-dessus bord et les hydrocarbures restent à bord. Une nouvelle cargaison s'y ajoute.

1973/1978: Convention Marpol et Protocole Solas

Obligation de lavage au pétrole brut, c'est-à-dire que les citernes de cargaison sont nettoyés non plus avec de l'eau, mais avec du pétrole sous pression. C'est la raison pour laquelle ces navires-citernes doivent être pourvus de systèmes de gaz inerte, pour prévenir les explosions. Plus aucune eau de ballast polluée n'est donc déversée par-dessus bord.

En outre, est instaurée l'obligation de prévoir des citernes à ballast séparé pour les nouvelles constructions.

Alors que précédemment, les eaux de ballast (nécessaires en cas de trajet à vide pour la sécurité du navire) pouvaient être transportées dans les citernes de cargaison, les navires doivent à présent être construits de manière à exclure cette possibilité.

Cela réduit, bien entendu, la charge utile des navires ou oblige à en construire des plus grands pour pouvoir transporter une quantité égale à celle déjà actuellement transportée.

1992: Amendement à la convention Marpol 73/78, non seulement pour obtenir des citernes à ballast séparé, mais aussi pour qu'ils servent de «réservoirs à double fond» et de «réservoirs à double bord». Précédemment, la séparation entre la cargaison et l'eau de mer était constituée uniquement par la paroi du navire (+ 3 cm).

En cas d'abordage ou d'échouage, la cargaison se retrouvait immédiatement dans la mer. Il y a donc

die gevuld is met water zodat de lading niet meer onmiddellijk in zee vloeit.

Na 1996: Studies en voorstellen om essentiële onderdelen van tankers zoals dubbele uitvoering van roerinstallaties en motoren te verplichten.

Sinds 1954 is dus grote vooruitgang geboekt. Bezoedeling zou nu nog enkel mogen ontstaan door water uit de bilges en niet meer uit ladingstanks. Desondanks blijven rampen moeilijk te voorkomen.

Het Fonds wordt gefinancierd door de maatschappijen die olie over zee invoeren, door middel van bijdragen die jaarlijks bij stemming bepaald worden door de algemene vergadering van het Fonds op basis van het aantal schadegevallen van de vorige jaren. Elke persoon die per jaar meer dan 150 000 ton olie invoert, moet via het ministerie van Economische Zaken een bepaalde som storten in het Fonds. Het is dus een «post factum» systeem: als er veel zware rampen zijn geweest in het voorgaande jaar waarin het Fonds moet tussenkomen, dan worden de bedragen verhoogd, anders niet.

Het Fonds stelt eenmaal per jaar de bijdrage van de leden vast. De Algemene Vergadering van de Lid-Staten heeft traditioneel plaats in oktober te Londen op de zetel van de IMO. Onlangs is besloten de betalingen te splitsen en een gedeelte van de bijdrage in februari te vragen en een gedeelte in september. Het Fonds beschikt over een vrij aanzienlijke vaste reserve om onmiddellijk te kunnen betalen. Dat bedrag wordt beheerd door het secretariaat van de intergouvernementele organisatie.

Het Fonds is aanvankelijk ingesteld om lange gerechtelijke procedures te vermijden. Het tracht schadegevallen in der minne te regelen. Er kunnen zich echter geschillen voordoen en het Fonds is van oordeel dat het zich hier niet in hoeft te mengen. Uiteraard kunnen de slachtoffers dan een vordering instellen voor de rechtbanken.

De Uitvoerende Commissie bepaalt of het Fonds een schadegeval vergoedt. Deze commissie bestaat uit afgevaardigden van 15 Lid-Staten. De commissie spreekt zich uit over de vraag of een verzoek tot schadevergoeding aanvaard wordt.

Naast het Fonds blijft altijd de rechtstreekse burgerlijke aansprakelijkheid bestaan, hetzij van de eigenaar van het schip, hetzij van de eigenaar van de lading. Het Fonds treedt niet op wanneer de exploitant van het schip een fout heeft begaan, zoals bijvoorbeeld het geval was met de Exxon Valdez in Alaska.

Wanneer vaststaat dat een grove fout is begaan door de scheepseigenaar wordt hij onbeperkt aan-

aujourd'hui une «zone tampon» remplie d'eau, si bien que le chargement ne s'écoule plus directement dans la mer.

Depuis 1996: Études et propositions en vue d'imposer l'obligation d'avoir toujours en double les pièces essentielles des navires-citernes telles que les installations de gouverne et les moteurs.

Depuis 1954, on a donc enregistré des progrès considérables. Une pollution ne pourrait plus provenir désormais que des eaux de cale, et non plus de citernes de cargaison. Malgré tout, les catastrophes restent difficiles à éviter.

Le Fonds est alimenté par les sociétés qui importent des hydrocarbures par voie maritime par des contributions qui sont votées chaque année par l'assemblée générale du Fonds en fonction du nombre de sinistres intervenus lors des années précédentes. Toute personne qui importe annuellement plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures, doit verser une certaine somme au Fonds, par l'entremise du ministère des Affaires économiques. Il s'agit donc d'un système *post factum*: si les sinistres graves ont été nombreux, au cours de l'année précédente et qu'ils ont nécessité l'intervention du Fonds, les montants sont revus à la hausse, sinon ils restent en l'état.

Le Fonds fixe une fois par an la contribution des membres. L'assemblée générale des États membres se tient habituellement en octobre, au siège de l'OMI à Londres. On a décidé récemment de fractionner les paiements à savoir de demander une tranche de la contribution en février et une tranche en septembre. Le Fonds dispose d'une réserve permanente assez importante pour pouvoir intervenir immédiatement. Cette somme est gérée par le secrétariat de l'organisme intergouvernemental.

Le Fonds a été instauré au départ pour essayer d'éviter de longues procédures judiciaires. Le Fonds essaye de régler à l'amiable les sinistres. Il est cependant possible que des litiges surviennent et que le Fonds considère qu'il n'a pas à intervenir. Les victimes peuvent alors bien sûr introduire une action devant les tribunaux.

Un comité exécutif décide si le Fonds intervient lors d'un sinistre. Ce comité regroupe 15 États membres. C'est le comité qui se prononce sur l'acceptation des demandes d'indemnisation.

À côté du Fonds, il reste toujours la responsabilité directe et civile, soit du propriétaire du bateau, soit du propriétaire de la cargaison. Le Fonds n'intervient pas lorsqu'une faute a été commise par l'exploitant du navire comme par exemple dans le cas de la catastrophe avec l'Exxon Valdez en Alaska.

S'il est établi qu'une faute grave a été commise par le propriétaire du navire, il est tenu pour responsable

sprakelijk gesteld. Het Fonds is opgericht om in geval van onvermijdbare rampen tussenbeide te komen.

Preventieve maatregelen worden geregeld door het Marpol-verdrag van 1973-1978 dat om de zes maanden wordt bijgesteld door het technisch comité van de IMO waarvan België lid is. Binnen dit comité wordt bepaald hoe schepen gebouwd moeten worden ten einde ongelukken te voorkomen.

Er dient een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen dit wetsontwerp dat de aansprakelijkheidsverzekering beoogt in geval van olieschade en de aansprakelijkheid van scheepseigenaars in het algemeen. Het voorbeeld van het ongeluk met een sluisdeur wordt geregeld door het Verdrag van 1976 op de aansprakelijkheid van scheepseigenaars in het algemeen (officiële titel: Verdrag op de maritieme schuldvorderingen). Bij dit Verdrag hangt de beperking van de aansprakelijkheid af van de grootte van het schip. In het zeerecht is het nu eenmaal een feit dat de aansprakelijkheid beperkt is.

In bijlage wordt een lijst gevoegd van de landen die de beide Protocollen reeds geratificeerd hebben.

Er dient opgemerkt te worden dat een aantal landen die grote hoeveelheden olie invoeren dus geen bijdrage meer leveren aan het Fonds 71, maar wel aan het Fonds 1992 bijvoorbeeld Frankrijk, Duitsland, Nederland, Japan, Korea, ...

Vandaar de noodzaak voor België om ook zo vlug mogelijk te ratificeren.

Over de ouderdom van de tankers is het zeer moeilijk cijfers te geven die een jarenlange evolutie weergeven.

Begin 1997 waren er 9 074 tankers in de vaart.

Naar ouderdom kunnen die ingedeeld worden als volgt:

- 13 % tussen 0 en 4 jaar oud;
- 16 % tussen 5 en 9 jaar oud;
- 14 % tussen 10 en 14 jaar oud;
- 17 % tussen 15 en 19 jaar oud;
- 40 % ouder dan 19 jaar.

Wel dient opgemerkt te worden dat de oudere tankers in versnelde tempo vervangen worden omdat ze niet meer voldoen aan de nieuwe vereisten zoals gescheiden ballasttanks en dubbele bodem, voorgeschreven door Marpol- en Solas-Verdragen.

de manière illimitée. Le fonds a été créé pour intervenir en cas de catastrophes inévitables.

Des mesures préventives sont réglées par la Convention Marpol de 1973-1978, laquelle est mise à jour tous les six mois par le comité technique de l'OMI, dont la Belgique est membre. Ce comité détermine comment il faut construire les navires pour prévenir des accidents.

Il convient de faire une nette distinction entre le projet de loi en discussion, qui concerne l'assurance responsabilité en cas de dommages dus à des hydrocarbures et la responsabilité des propriétaires de navires en général. L'exemple de l'accident qui endommage une porte d'écluse est réglé par la Convention de 1976 sur la responsabilité des propriétaires de navires en général (titre officiel: Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes). Aux termes de cette convention, la limitation de la responsabilité dépend de la taille du navire. En droit maritime, le principe est la limitation de la responsabilité.

En annexe figure une liste des pays qui ont déjà ratifié les deux protocoles.

Il faut remarquer qu'un certain nombre de pays qui importent de grandes quantités d'hydrocarbures ne cotisent donc plus au Fonds 71, mais au Fonds 1992, par exemple la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Japon, la Corée, ...

D'où la nécessité, pour la Belgique, de procéder le plus rapidement possible à la ratification.

En ce qui concerne l'évolution de l'âge des navires-citernes, il est très difficile de donner des chiffres reflétant une évolution de plusieurs années.

Au début de 1997, il y avait 9 074 navires-citernes en circulation.

Selon l'âge, ils peuvent être répartis comme suit:

- 13 % entre 5 et 9 ans;
- 16 % entre 5 et 9 ans;
- 14 % entre 10 et 14 ans;
- 17 % entre 15 et 19 ans;
- 40 % de plus de 19 ans.

Il faut toutefois remarquer que les navires-citernes plus anciens sont remplacés à un rythme accéléré parce qu'ils ne répondent plus aux nouvelles exigences telles que des citernes à ballast séparés et double fond, prescrites par les Conventions Marpol et Solas.

4. STEMMING

De artikelen 1 en 2, alsook het wetsontwerp in zijn geheel, worden eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het verslag is eenparig goedgekeurd door de 9 aanwezige leden.

De rapporteur,
Paul HATRY.

De voorzitter,
Valère VAUTMANS.

4. VOTE

Les articles 1^{er} et 2 ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés à l'unanimité des 8 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 9 membres présents.

Le rapporteur,
Paul HATRY.

Le président,
Valère VAUTMANS.

BIJLAGE

ANNEXE

Stand van zaken van de ratificatie van de voorliggende protocollen:

État d'avancement de la ratification de ces protocoles:

Status of 1992 Protocols as at 18 June 1998

State	92 CLC		92 FC	
	In force since:	Will enter into force on:	In force since:	Will enter into force on:
Algeria		11.06.99		11.06.99
Australia	09.10.96		09.10.96	
Bahamas	01.04.98		01.04.98	
Bahrain	03.05.97		03.05.97	
Canada		29.05.99		29.05.99
Croatia		12.01.99		12.01.99
Cyprus	12.05.98		12.05.98	
Denmark	30.05.96		30.05.96	
Egypt	30.05.96			
Finland	24.11.96		24.11.96	
France	30.05.96		30.05.96	
Germany	30.05.96		30.05.96	
Greece	09.10.96		09.10.96	
Grenada		07.01.99		07.01.99
Ireland	16.05.98		16.05.98	
Jamaica	06.06.99			24.06.98
Japan	30.05.96		30.05.96	
Latvia		09.03.99		06.04.99
Liberia	05.10.96		05.10.96	
Marshall Islands	16.10.96		16.10.96	
Mexico	30.05.96		30.05.96	
Monaco	08.11.97		08.11.97	
Netherlands	15.11.97		15.11.97	
Norway	30.05.96		30.05.96	
Oman	30.05.96		30.05.96	
Philippines		07.07.98		07.07.98
Republic of Korea	16.05.98		16.05.98	
Singapore		18.09.98		31.12.98
Spain	06.07.96		16.05.98	
Sweden	30.05.96		30.05.96	
Switzerland	04.07.97			
Tunisia	29.01.98		29.01.98	
United Arab Emirates		19.11.98		19.11.98
United Kingdom	30.05.96		30.05.96	
Uruguay		09.07.98		09.07.98
States for which instrument				
(a) in force:	26		23	
(b) not yet in force:		9		10
Total		35		33