

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 2008-2009**

18 FEBRUARI 2009

Wetsontwerp houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, en met de Bijlage, gedaan te Londen op 23 maart 2001

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	7
Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie	9
Voorontwerp van wet	21
Advies van de Raad van State	22

SÉNAT DE BELGIQUE**SESSION DE 2008-2009**

18 FÉVRIER 2009

Projet de loi portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et à l'Annexe, faites à Londres le 23 mars 2001

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	7
Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute	9
Avant-projet de loi	21
Avis du Conseil d'État	22

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Bunkerolieverdrag) werd tijdens een diplomatieke conferentie onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 maart 2001 aangenomen teneinde een passende, snelle en doeltreffende schadeloosstelling te waarborgen van personen die schade ondervinden door verontreiniging door olie die als brandstof in scheepsbunkers wordt vervoerd.

Het Bunkerolieverdrag vult een belangrijke leemte op in de internationale regelgeving inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor maritieme verontreiniging.

Dienaangaande bestaan tevens de volgende internationale verdragen :

1. het Internationaal Verdrag van 1969 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC-verdrag);

1. het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Fondsverdrag);

2. het Internationaal Verdrag van 1976 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (LLMC-verdrag);

4. het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag).

Het CLC-verdrag voorziet in de burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade door olieverontreiniging veroorzaakt door olietankers.

Het Fondsverdrag is een aanvulling van het CLC-verdrag en voorziet in de oprichting van een Internationaal Schadefonds dat als taak heeft vergoeding te verschaffen aan iedere persoon die schade door olieverontreiniging heeft geleden en geen volledige en passende schadevergoeding heeft verkregen op grond van de bepalingen van het CLC-verdrag.

Het LLMC-verdrag regelt de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, een typisch zeerechtelijk instituut. De schade die veroorzaakt wordt door verontreiniging die onder het toepassingsgebied van het CLC-verdrag valt, is uitgesloten van het toepassingsgebied van het LLMC-verdrag. Het CLC-verdrag voorziet in een eigen systeem van

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention hydrocarbures de soute) a été adoptée le 23 mars 2001 lors d'une conférence diplomatique sous auspices de l'Organisation maritime internationale dans le but de garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace des personnes victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures transportés comme carburants dans la soute des navires.

La Convention hydrocarbures de soute comble une lacune importante dans la réglementation internationale en matière de responsabilité civile liée à la pollution marine.

À ce sujet, les conventions internationales suivantes existent également :

1. la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC);

2. la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention Fonds);

3. la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC);

4. la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS).

La Convention CLC prévoit la responsabilité civile du propriétaire du navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires pétroliers.

La Convention Fonds est un complément de la Convention CLC et prévoit la création d'un Fonds international d'Indemnisation afin d'indemniser toute personne ayant subi un dommage dus à la pollution par les hydrocarbures si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation totale et équitable des dommages sur base des dispositions de la Convention CLC.

La Convention LLMC régit la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, une institution maritime typique. Les dommages dus à la pollution qui tombent sous le champ d'application de la Convention CLC, sont exclus du champ d'application de la Convention LLMC. La Convention CLC prévoit un propre régime de limitation de responsabilité. De

beperking van aansprakelijkheid. Op die manier overlappen beide verdragen elkaar niet.

Het HNS-verdrag regelt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade die ontstaat door verliezen, lozingen of lekkage van gevaarlijke en schadelijke stoffen tijdens het vervoer over zee, en voorziet in de oprichting van een Fonds dat instaat voor een aanvullende schadevergoeding.

Het CLC-verdrag, het Fondsverdrag en het LLMC-verdrag, met uitzondering van het daarop betrekking hebbende protocol van 1996, zijn reeds opgenomen in de Belgische rechtsorde.

Het Bunkerolieverdrag is van toepassing op schade door verontreiniging veroorzaakt op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, en binnen de exclusieve economische zone of een daaraan gelijkgestelde zone van een Verdragsluitende Staat.

Het Bunkerolieverdrag dekt de schade buiten het schip veroorzaakt door bevuilding ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, de kosten van preventieve maatregelen, waar ook genomen, alsmede het verlies of de schade veroorzaakt door die maatregelen.

Het Bunkerolieverdrag is van toepassing op alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen van welk type ook.

Schade door verontreiniging door bunkerolie, afkomstig van olietankers valt echter onder het toepassingsgebied van het CLC-verdrag en is uitgesloten van het toepassingsgebied van het Bunkerolieverdrag.

Het Bunkerolieverdrag vestigt op een exclusieve wijze de objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade door verontreiniging door bunkerolie.

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor schade door verontreiniging, indien hij bewijst dat :

a) de schade door verontreiniging het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of

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

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

cette façon, les deux conventions ne se chevauchent pas.

La Convention HNS régit la responsabilité du propriétaire du navire pour les dommages dus aux pertes, déversements ou aux fuites de substances nocives et dangereuses lors du transport par mer, et prévoit la création d'un Fonds afin d'assurer une indemnisation complémentaire.

La Convention CLC, la Convention Fonds et la Convention LLMC, à l'exception du protocole de 1996 y relatif, sont déjà repris dans l'ordre juridique belge.

La Convention hydrocarbures de soute s'applique aux dommages dus à la pollution survenu sur le territoire, y compris la mer territoriale, et dans la zone économique exclusive ou zone équivalente d'un État partie.

La Convention hydrocarbures de soute couvre les dommages causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, le coût des mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

La Convention hydrocarbures de soute s'applique à tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.

Les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, provenant des navires pétroliers, tombent sous le champ d'application de la Convention CLC et sont exclus du champ d'application de la Convention hydrocarbures de soute.

La Convention hydrocarbures de soute établit de façon exclusive la responsabilité objective pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute auprès du propriétaire du navire.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable pour les dommages dus à la pollution s'il prouve que :

a) les dommages par pollution résultent d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou,

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

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

Onder «scheepseigenaar» wordt verstaan de eigenaar, hieronder begrepen de geregistreerde eigenaar maar ook de rompbevrachter, beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd.

De scheepseigenaar (of de persoon die hem een verzekering of andere financiële zekerheid heeft verschaft) kan zijn aansprakelijkheid beperken uit hoofde van enige toepasselijke nationale of internationale regeling, zoals het LLMC-verdrag.

Dat recht op beperking vervalt overeenkomstig het LLMC-verdrag indien de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Het Bunkerolieverdrag bepaalt dat vorderingen tot schadevergoeding verjaren na een termijn van drie jaar.

Het Bunkerolieverdrag bepaalt tevens dat de verdragsluitende staten elkaars rechtelijke beslissingen erkennen en ten uitvoer leggen, tenzij dat :

- a) de beslissing is verkregen door bedrog; of
- b) de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

De geregistreerde eigenaar van een schip met een brutotonnage van meer dan 1 000 dat geregistreerd is in een Staat die partij is, is gehouden om een verzekering of een andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke instantie afgegeven garantie te nemen tot dekking van zijn financiële aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging, tot een bedrag gelijk aan het maximum van aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling maar in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met het LLMC-verdrag.

De autoriteit van de Staat waar het schip geregistreerd is, geeft aan het schip een certificaat af, nadat is vastgesteld dat aan de eisen van de verplichte verzekering is voldaan. Voor schepen die in België geregistreerd zijn, is de bevoegde autoriteit de met de scheepvaartcontrole belaste dienst van het directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Krachtens het Bunkerolieverdrag staat een verdragsluitende Staat niet toe dat onder zijn vlag varende schepen die overeenkomstig het verdrag over een certificaat dienen te beschikken worden geëxploiteerd, tenzij de verdragsluitende Staat aan het schip een dergelijk certificaat heeft afgegeven. Artikel 9, 1^o, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen bevat daartoe de nodige delegatie aan de Koning.

Par «propriétaire du navire» est entendu le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrèteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire.

Le propriétaire du navire (ou la personne qui a fourni l'assurance ou autre garantie financière) peut limiter sa responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention LLMC.

Ce droit à la limitation s'éteint conformément à la convention LLMC lorsque les dommages résultent de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience que de tels dommages en résulteraient probablement.

La Convention hydrocarbures de soute prévoit que les demandes en réparation de dommages se prescrivent après un délai de trois ans.

La Convention hydrocarbures de soute prévoit également que les états parties reconnaissent et exécutent leurs jugements, sauf :

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

Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 immatriculé dans un État partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité financière pour dommages par pollution, pour un montant équivalent aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à la convention LLMC.

L'autorité de l'État dans lequel le navire est immatriculé, délivre au navire un certificat, après qu'elle s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions concernant l'assurance obligatoire. Pour les navires immatriculés en Belgique, l'autorité compétente est le service chargé du contrôle de la navigation de la direction générale Transport maritime du SPF Mobiliteit et Transports.

En vertu de la Convention hydrocarbures de soute, un État partie, n'autorise pas un navire battant son pavillon à être exploité si ce navire doit être muni d'un certificat conformément à la convention, sauf si l'État partie a délivré un tel certificat au navire. L'article 9, 1^o, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires prévoit à ce titre la délégation nécessaire au Roi.

Schepen met een brutotonnage van meer dan 1 000, waar ook geregistreerd, die een haven op het grondgebied van een verdragsluitende Staat binnenlopen of verlaten, moeten over een dergelijke verzekering beschikken. Elke verdragsluitende Staat dient dat voorschrift op te nemen in zijn nationale wetgeving. Omwille van de grondwettelijke voorschriften voor de indiening van de wetsontwerpen dient een dergelijke bepaling te worden opgenomen in een ander wetsontwerp dat moet worden ingediend in de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of tegen de persoon die de financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens schade door verontreiniging.

Vorderingen tot schadevergoeding kunnen slechts worden ingesteld bij de rechtbanken van die Staat op wiens grondgebied schade is veroorzaakt of preventieve maatregelen zijn genomen. Het Bunkeroelieverdrag bepaalt dat de Verdragsluitende Staten er zorg voor moeten dragen dat zijn rechtbanken bevoegd zijn kennis te nemen van dergelijke vorderingen tot schadevergoeding ingevolge dat verdrag. Het voorliggende wetsontwerp bevat daartoe een bepaling die de bevoegdheid van de rechtbanken regelt.

Het Bunkeroelieverdrag is van groot belang omdat het past in het reeds bestaande internationale systeem van aansprakelijkheid en vergoeding voor schade door verontreiniging. Aangezien verontreiniging door bunkeroelie een vaak voorkomend fenomeen is, vooral in de havens, betekent de goedkeuring van het Bunkeroelieverdrag een belangrijke stap naar een betere bescherming van slachtoffers van schade door verontreiniging afkomstig van zeeschepen.

Beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002 machtigt de lidstaten van de Europese Unie (met uitzondering van Denemarken) om het Bunkeroelieverdrag te ondertekenen, te bekrachtigen of tot dit verdrag toe te treden onder voorwaarde van het afleggen van een door die beschikking bepaalde verklaring.

Aldus dient België bij de toetreding tot het verdrag de volgende verklaring af te leggen :

« Wanneer ze door een gerecht van een andere lidstaat van de Europese Unie, met uitzondering van Denemarken, zijn gegeven, worden de beslissingen over zaken die onder het verdrag vallen, erkend en ten uitvoer gelegd in België overeenkomstig de toepasselijke interne communautaire regelgeving ter zake ». Deze regeling is thans vastgelegd in verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2001 betreffende de rechtelijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken.

Les navires d'une jauge brute supérieure à 1 000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touchent ou quittent un port ou le territoire d'un État partie doivent être pourvus d'une telle assurance. Tout État partie doit reprendre cette prescription dans sa législation nationale. Vu les prescriptions constitutionnelles pour la déposition des projets de loi, une telle disposition doit être repris dans un autre projet de loi devant être déposé à la Chambre des représentants.

Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution.

Les actions en réparation ne peuvent être présentées que devant les tribunaux des États parties sur le territoire desquelles le dommage a été causé ou des mesures préventives ont été prises. La Convention hydrocarbures de soute prévoit que chaque État partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de cette convention. Le présent projet de loi comprend à cet effet une disposition réglant la compétence des tribunaux.

La Convention hydrocarbures de soute est d'une grande importance puisqu'elle cadre dans le régime international déjà existante de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages par pollution. Étant donné que la pollution par les hydrocarbures de soute est un phénomène qui se présente souvent, surtout dans les ports, l'approbation de la Convention hydrocarbures de soute signifie une démarche importante vers une meilleure protection des victimes des dommages par pollution causée par des bâtiments de mer.

La décision 2002/762/CE du Conseil du 19 septembre 2002 autorise les États membres de l'Union européenne (à l'exception du Danemark) à signer et à ratifier la Convention hydrocarbures de soute ou à adhérer, à condition de faire une déclaration prévue par cette décision.

Ainsi, la Belgique est tenue de faire la déclaration suivante lors de l'adhésion :

« Les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre État membre de l'Union européenne, à l'exception du Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière. » Actuellement, ces règles sont établies dans le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

In zijn advies bij het betrokken voorontwerp van wet (Advies 45.584/4 van 15 december 2008) merkt de Raad van State op dat het zou passen om in het dispositief van de wet te verwijzen naar de bovengenoemde verklaring, teneinde de rechtszekerheid voor de burgers te garanderen en zich ervan te verzekeren dat de Kamers ingestemd hebben met die verklaring.

Terwijl de bovenvermelde verordening gevolgen heeft voor het positief recht in België is dat nochtans niet zo voor de bovenvermelde verklaring die enkel naar de toepassing van die verordening verwijst. Er is dus geen reden om aan de bovenvermelde verklaring gevolg te verlenen in de zin van artikel 167 van de Grondwet door de instemming van de Kamers. Daarnaast is de rechtszekerheid van de burgers gegarandeerd door de publicatie van de bovengenoemde verordening in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen. Er wordt om die reden geen gevolg gegeven aan de bovenvermelde opmerking van de Raad van State.

De bovengenoemde beschikking bepaalt dat de lidstaten van de Europese Unie het nodige doen om de instrumenten voor de bekrachtiging van of toetreding tot het verdrag binnen redelijke termijn neder te leggen bij de secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie, zo mogelijk voor 30 juni 2006.

Het Bunkerolieverdrag zal in werking treden op 21 november 2008, overeenkomstig zijn artikel 14.

De instemming met het bunkerolieverdrag en de bekrachtiging ervan hebben geen budgettaire weerslag.

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de eerste minister,*

Étienne SCHOUPPE.

Dans son avis sur l'avant-projet de loi concerné (Avis 45.584/4 du 15 décembre 2008), le Conseil d'État a observé qu'il conviendrait de se référer à la déclaration susmentionnée dans le dispositif de la loi, afin de garantir la sécurité juridique pour les citoyens et de s'assurer que les Chambres ont donné leur assentiment à cette déclaration.

Bien que le règlement susmentionné a une incidence sur le droit positif en Belgique, il n'en est pas de même pour la déclaration susmentionnée qui fait seulement référence à l'application de ce règlement. Il n'y a donc pas lieu de donner effet à la déclaration susmentionnée dans le sens de l'article 167 de la Constitution par l'assentiment des Chambres. De plus, la sécurité juridique des citoyens est assurée par la publication du règlement susmentionné dans le Journal officiel des Communautés européennes. Pour ces motifs, il n'est pas donné suite à l'observation susmentionnée du Conseil d'État.

Le règlement susmentionné prévoit que les États membres de l'Union européenne prennent les mesures nécessaires pour la ratification ou l'adhésion dans un délai raisonnable auprès du secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, si possible avant le 30 juin 2006.

La Convention hydrocarbures de soute entrera en vigueur le 21 novembre 2008, conformément à son article 14.

L'assentiment à la Convention hydrocarbures de soute et sa ratification n'ont pas d'impact budgétaire.

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY.

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoint au premier ministre,*

Étienne SCHOUPPE.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze eerste minister, van Onze minister van Buitenlandse Zaken, van Onze minister van Justitie en van Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze eerste minister, Onze minister van Buitenlandse Zaken, Onze minister van Justitie en Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, en de Bijlage, gedaan te Londen op 23 maart 2001, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 3

In artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid, gewijzigd bij de wetten van 7 mei 1973, 20 mei 1975, 20 juli 1976, 28 maart 1984, 28 juni 1984, 11 april 1989, 10 januari 1990, 13 juni 1991, 3 augustus 1992, 4 augustus 1992, 5 augustus 1992, 6 augustus 1993, 30 juni 1994, 28 oktober 1996, 10 augustus 1998, 10 augustus 1998, 28 februari 1999, 23 maart 1999, 22 april 1999, 1 maart 2000, 27 maart 2001, 13 februari 2003, 6 oktober 2005, 13 december 2005 en 10 mei 2007 en bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« 35° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag van 2001 inzake

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre premier ministre, de Notre ministre des Affaires étrangères, de Notre ministre de la Justice et de Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre premier ministre, Notre ministre des Affaires étrangères, Notre ministre de la Justice et Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et l'Annexe, faites à Londres le 23 mars 2001, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 3

À l'article 569 du Code judiciaire, les modifications suivantes sont apportées :

1° le premier alinéa, modifié par les lois des 7 mai 1973, 20 mai 1975, 20 juillet 1976, 28 mars 1984, 28 juin 1984, 11 avril 1989, 10 janvier 1990, 13 juin 1991, 3 août 1992, 4 août 1992, 5 août 1992, 6 août 1993, 30 juin 1994, 28 octobre 1996, 10 août 1998, 10 août 1998, 28 février 1999, 23 mars 1999, 22 avril 1999, 1^{er} mars 2000, 27 mars 2001, 13 février 2003, 6 octobre 2005, 13 décembre 2005 et 10 mai 2007 et par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, est complété comme suit :

« 35° des demandes d'indemnisation fondées sur la Convention internationale de 2001 sur la responsabi-

de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie en van de wetten houdende instemming en uitvoering van dat Verdrag.»;

2° in het tweede lid, gewijzigd bij de wetten van 20 juli 1976, 28 juni 1984, 6 augustus 1993, 28 oktober 1996 en 22 april 1999, worden de woorden «eerste lid, 18°,» vervangen door de woorden «eerste lid, 18° en 35°,».

Gegeven te Brussel, 16 februari 2009.

ALBERT

Van Koningswege :

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de eerste minister,*

Étienne SCHOUPPE.

lité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et sur les lois portant approbation et exécution de cette Convention.»;

2° dans le deuxième alinéa, modifié par les lois des 20 juillet 1976, 28 juin 1984, 6 août 1993, 28 octobre 1996 et 22 avril 1999, les mots «premier alinéa, 18°» sont remplacés par les mots «premier alinéa, 18° et 35°».

Donné à Bruxelles, le 16 février 2009.

ALBERT

Par le Roi :

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY.

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoind au premier ministre,*

Étienne SCHOUPPE.

VERTALING

INTERNATIONAAL VERDRAG

van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie

DE STATEN DIE PARTIJ ZIJN BIJ DIT VERDRAG,

HERINNEREND AAN artikel 194 van het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee, waarin wordt bepaald dat de staten alle maatregelen dienen te nemen die nodig zijn ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu,

TEVENS HERINNEREND AAN artikel 235 van dat verdrag, waarin wordt bepaald dat de staten, met het doel onverwijld en toereikende compensatie te verzekeren met betrekking tot alle door verontreiniging van het mariene milieu veroorzaakte schade, samenwerken bij de verdere ontwikkeling van toepasselijke voorschriften van het internationale recht,

NOTA NEMEND VAN het succes van het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en het Internationaal Verdrag van 1992 ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, die waarborgen hebben geschapen voor vergoeding aan personen die schade lijden door verontreiniging ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van door schepen over zee in bulk vervoerde olie,

TEVENS NOTA NEMEND VAN de aanneming van het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen om te voorzien in een passende, onverwijld en doeltreffende vergoeding voor schade veroorzaakt door voorvallen in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen,

Het belang ERKENNEND van de vaststelling van een objectieve aansprakelijkheid voor alle vormen van olieverontreiniging in samenhang met een passende beperking van het bedrag van die aansprakelijkheid,

OVERWEGENDE dat aanvullende maatregelen nodig zijn om waarborgen te scheppen voor de betaling van een toereikende, onverwijld en doeltreffende vergoeding van schade veroorzaakt door verontreiniging ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit schepen,

DE WENS KOESTEREND eenvormige internationale regels en procedures aan te nemen voor het nemen van beslissingen in kwesties van aansprakelijkheid en het verschaffen van een toereikende vergoeding in zodanige gevallen,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN :

Artikel 1

Définitions

Voor de toepassing van dit verdrag :

1. wordt onder «schip» verstaan: alle zeeschepen en zee-gaande vaartuigen van welk type ook;
2. wordt onder «persoon» verstaan: iedere natuurlijke persoon, alsmede ieder publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen;

CONVENTION INTERNATIONALE

de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

RAPPELANT l'article 194 de la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose que les États doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article 235 de cette convention, qui dispose que, en vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États doivent coopérer pour assurer le développement des règles pertinentes du droit international,

NOTANT le succès de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour ce qui est de garantir une indemnisation des personnes qui subissent des dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés par mer en vrac à bord de navires,

NOTANT ÉGALEMENT que la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses a été adoptée en vue de fournir une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par des événements liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses,

RECONNAISSANT qu'il importe d'établir une responsabilité objective pour toutes les formes de pollution par les hydrocarbures qui soit liée à une limitation appropriée du montant de cette responsabilité,

CONSIDÉRANT que des mesures complémentaires sont nécessaires pour assurer le versement d'une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures de soute provenant de navires,

DÉSIREUX d'adopter des règles et procédures internationales uniformes pour déterminer les questions de responsabilité et fournir une indemnisation adéquate dans de tels cas,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins de la présente convention :

1. «navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit;
2. «personne» signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;

3. wordt onder «scheepseigenaar» verstaan: de eigenaar, hieronder begrepen de geregistreerde eigenaar, rompbevrachter, beheerder en degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;

4. wordt onder «geregistreerde eigenaar» verstaan: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn geregistreerd of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de persoon of personen die het schip in eigendom hebben. Indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat geregistreerd staat als de exploitant van het schip, betekent «geregistreerde eigenaar» een zodanige maatschappij;

5. wordt onder «bunkerolie» verstaan: alle uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, hieronder begrepen smeerolie, die gebruikt worden of bedoeld zijn om gebruikt te worden voor de exploitatie of de aandrijving van het schip, alsmede alle residuen daarvan;

6. wordt onder «Aansprakelijkheidsverdrag» verstaan: het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, zoals gewijzigd;

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

8. wordt onder «voorval» verstaan: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade door verontreiniging wordt veroorzaakt, of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt;

9. wordt onder «schade door verontreiniging» verstaan:

a) verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bezoedeling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, met dien verstande dat de vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen; en

b) de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen;

10. wordt onder «Staat waar het schip is geregistreerd» verstaan ten aanzien van een geregistreerd schip, de Staat waarin het schip is geregistreerd, en ten aanzien van een niet geregistreerd schip, de Staat onder wiens vlag het schip gerechtigd is te varen;

11. wordt onder «brutotonnage» verstaan: de brutotonnage berekend overeenkomstig de voorschriften voor de meting vervat in bijlage 1 van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen;

12. wordt onder «Organisatie» verstaan: de Internationale Maritieme Organisatie;

13. wordt onder «Secretaris-generaal» verstaan: de Secretaris-generaal van de Organisatie.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Dit verdrag is uitsluitend van toepassing op:

a) schade door verontreiniging veroorzaakt:

3. «propriétaire du navire» signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrèteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire;

4. «propriétaire inscrit» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression «propriétaire inscrit» désigne cette compagnie;

5. «hydrocarbures de soute» signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures;

6. «Convention sur la responsabilité civile» signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée;

7. «mesures de sauvegarde» signifie toute mesure raisonnable prise par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution;

8. «événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution;

9. «dommage par pollution» signifie:

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures;

10. «État d'immatriculation du navire» signifie, à l'égard d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, à l'égard d'un navire non immatriculé, l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon;

11. «jauge brute» signifie la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1ère de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;

12. «Organisation» signifie l'Organisation maritime internationale;

13. «Secrétaire général» signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

Champ d'application

La présente convention s'applique exclusivement:

a) aux dommages par pollution survenus:

i) op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een verdragsluitende Staat, en

ii) binnen de exclusieve economische zone van een verdragsluitende Staat, vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een verdragsluitende Staat een zodanige zone niet heeft vastgesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht en die zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen waarvan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;

b) preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

Artikel 3

Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar

1. De scheepseigenaar op het tijdstip van het voorval is, behoudens het bepaalde in het derde en het vierde lid, aansprakelijk voor schade door verontreiniging, veroorzaakt door bunkerolie aan boord of afkomstig van het schip, mits, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, de scheepseigenaar op het tijdstip van het eerste feit aansprakelijk is.

2. Indien meerdere personen aansprakelijk zijn overeenkomstig het eerste lid, zijn zij hoofdelijk en gezamenlijk aansprakelijk.

3. De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor schade door verontreiniging, indien de scheepseigenaar bewijst dat:

a) de schade door verontreiniging het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of

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

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

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

5. Geen vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging kan tegen de scheepseigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met dit verdrag.

6. Geen bepaling van dit verdrag doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de scheepseigenaar dat onafhankelijk van dit verdrag bestaat.

Artikel 4

Uitsluitingen

1. Dit verdrag is niet van toepassing op schade door verontreiniging zoals omschreven in het Aansprakelijkheidsverdrag,

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État partie, et

ii) dans la zone économique exclusive d'un État partie établie conformément au droit international ou, si un État partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

Article 3

Responsabilité du propriétaire du navire

1. Sauf dans les cas prévus aux alinéas 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

2. Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu de l'alinéa premier, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable du dommage par pollution s'il prouve:

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

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

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

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

5. Aucune demande en réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente convention.

6. Aucune disposition de la présente convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente convention.

Article 4

Exclusions

1. La présente convention ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention sur la responsabilité

ongeacht of ten aanzien van die schade wel of geen schadevergoeding verschuldigd is ingevolge dat verdrag.

2. Behoudens het bepaalde in het derde lid, zijn de bepalingen van dit verdrag niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat die in de betrokken periode uitsluitend werden gebruikt in overheidsdienst voor andere dan handelsdoeleinden.

3. Een verdragsluitende Staat kan besluiten dit verdrag toe te passen op zijn oorlogsschepen of andere schepen bedoeld in het tweede lid, in welk geval hij de Secretaris-generaal hiervan kennisgeving doet onder vermelding van de voorwaarden van deze toepassing.

4. Met betrekking tot schepen die eigendom zijn van een verdragsluitende Staat en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden, kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de rechter die ingevolge artikel 9 bevoegd is, en doet hij afstand van beroep op enig verweer dat is gegrond op zijn hoedanigheid van soevereine staat.

Artikel 5

Voorvallen waarbij twee of meer schepen zijn betrokken

Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan schade door verontreiniging is ontstaan, zijn de scheepseigenaren van alle betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel 3 van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk en solidair aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

Artikel 6

Beperking van de aansprakelijkheid

Niets in dit verdrag staat in de weg aan het recht van de scheepseigenaar en de persoon of personen die verzekeren of een andere financiële zekerheid stellen om de aansprakelijkheid te beperken uit hoofde van enige toepasselijke nationale of internationale regeling, zoals het Verdrag van 1976 betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, als gewijzigd.

Artikel 7

Verplichte verzekering of financiële zekerheid

1. De geregistreerde eigenaar van een schip met een brutotonnage van meer dan 1000 dat geregistreerd is in een verdragsluitende Staat, is gehouden een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of door een soortgelijke instantie afgegeven garantie, in stand te houden tot dekking van zijn financiële aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging, tot een bedrag gelijk aan het maximum van aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met het Verdrag van 1976 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, als gewijzigd.

2. Een certificaat houdende verklaring dat een overeenkomst van verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met de bepalingen van dit verdrag van kracht is, wordt aan elk schip afgegeven, nadat de bevoegde overheid van een

civile, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

2. Sauf dans le cas prévu à l'alinéa 3, les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

3. Un État partie peut décider d'appliquer la présente convention à ses navires de guerre ou autres navires visés à l'alinéa 2, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et les modalités de cette application.

4. En ce qui concerne les navires appartenant à un État partie et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article 5

Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 3, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 6

Limitation de la responsabilité

Aucune disposition de la présente convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

Article 7

Assurance obligatoire ou garantie financière

1. Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1000 immatriculé dans un État partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution, pour un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État partie s'est assurée qu'il est satisfait

verdragsluitende Staat heeft vastgesteld dat aan de eisen van het eerste lid is voldaan. Met betrekking tot een schip geregistreerd in een verdragsluitende Staat wordt zulk een certificaat afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde overheid van de Staat waar het schip is geregistreerd; met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een verdragsluitende Staat, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde overheid van een verdragsluitende Staat. Dit certificaat heeft de vorm zoals in de bijlage bij dit verdrag bepaald en bevat de navolgende gegevens :

a) naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;

b) naam en adres van het hoofdkantoor van de geregistreeerde eigenaar;

c) IMO-scheepsidentificatienummer;

d) aard en duur van de zekerheid;

e) naam en adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de zekerheid stelt en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;

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

3. a) Een verdragsluitende Staat kan een door hem erkende instelling of organisatie machtigen het in het tweede lid bedoelde certificaat af te geven. Die instelling of organisatie stelt die Staat in kennis van de afgifte van ieder certificaat. In alle gevallen waarborgt de verdragsluitende Staat onverkort de volledigheid en juistheid van het aldus afgegeven certificaat en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om deze verplichting na te komen.

b) Een verdragsluitende Staat, doet de Secretaris-Generaal kennisgeving van :

i) de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de machtiging die hij aan een door hem erkende instelling of organisatie verleent;

ii) de intrekking van zulk een machtiging; en

iii) de datum waarop zulk een machtiging of de intrekking daarvan van kracht wordt.

Een machtiging wordt niet eerder van kracht dan drie maanden na de datum waarop daarvan kennisgeving is gedaan aan de Secretaris-generaal.

c) De instelling of organisatie die in overeenstemming met dit lid gemachtigd is certificaten af te geven, moet ten minste bevoegd zijn die certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn afgegeven. De instelling of organisatie meldt zulk een intrekking in alle gevallen aan de Staat namens wie het certificaat is afgegeven.

4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of de officiële talen van de Staat waar het wordt afgegeven. Indien de gebruikte taal noch de Engelse, noch de Franse, noch de Spaanse is, moet de tekst een vertaling in één van deze talen bevatten en kan, indien de Staat daartoe besluit, de officiële taal van de Staat worden weggelaten.

5. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden nedergelegd bij de overheden die het register houden waarin het schip staat geregistreerd of, indien het schip niet geregistreerd is in een verdragsluitende Staat, bij de overheid van de Staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.

6. Een verzekering of een andere financiële zekerheid voldoet niet aan de eisen van dit artikel, indien zij, om andere redenen dan het

aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État partie. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la présente convention et comporter les renseignements suivants :

a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation;

b) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit;

c) numéro OMI d'identification du navire;

d) type et durée de la garantie;

e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de toute autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;

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

3. a) Un État partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné à l'alinéa 2. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

b) Un État partie notifie au Secrétaire général :

i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;

ii) le retrait d'une telle habilitation; et

iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent alinéa est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, le français ou l'espagnol, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.

5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet,

verstrijken van haar geldigheidsduur zoals vermeld in het certificaat ingevolge het tweede lid van dit artikel, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen sedert de datum waarop aan de overheden bedoeld in het vijfde lid van dit artikel mededeling is gedaan van haar beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd, dan wel binnen bedoelde termijn een nieuw certificaat is afgegeven. De voorgaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op alle wijzigingen die ten gevolge hebben dat de verzekering of zekerheid niet langer voldoet aan de eisen van dit artikel.

7. Behoudens het in dit artikel bepaalde stelt de Staat waar het schip is geregistreerd de voorwaarden vast betreffende de afgifte en geldigheid van het certificaat.

8. Niets in dit verdrag kan zo worden uitgelegd dat het een verdragsluitende Staat belet zich te verlaten op informatie die verkregen is van andere Staten of de Organisatie of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die financiële zekerheid stellen voor de toepassing van dit verdrag. In die gevallen wordt de verdragsluitende Staat en die zich op zulke informatie verlaat, niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die het krachtens het tweede lid vereiste certificaat afgeeft.

9. Certificaten, afgegeven of gewaarmerkt onder het gezag van een verdragsluitende Staat, worden voor de toepassing van dit verdrag erkend door andere Staten, als bezittende dezelfde geldigheid als door deze afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs indien zij zijn afgegeven of gewaarmerkt met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een verdragsluitende Staat. Een verdragsluitende Staat kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt, indien hij reden heeft aan te nemen dat de in het certificaat genoemde verzekeraar of degene die de garantie heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de hem door dit verdrag opgelegde verplichtingen.

10. Vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar wegens schade door verontreiniging. In dat geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de liquidatie van de eigenaar) waarop de scheepseigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van de aansprakelijkheid krachtens artikel 6. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de scheepseigenaar niet gerechtigd is tot beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 6, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met het eerste lid in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat de schade door verontreiniging het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de scheepseigenaar, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de scheepseigenaar tegen de verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de scheepseigenaar mede in het geding wordt betrokken.

11. Een verdragsluitende Staat staat niet toe dat onder zijn vlag varende schepen waarop de bepalingen van dit artikel van toepassing zijn, op enig tijdstip worden geëxploiteerd, tenzij een certificaat is afgegeven ingevolge het tweede of het veertiende lid.

12. Behoudens het bepaalde in dit artikel draagt elke verdragsluitende Staat er zorg voor dat krachtens zijn nationale wetgeving een aan de vereisten van het eerste lid van dit artikel beantwoordende verzekering of andere financiële zekerheid verplicht is voor elk schip met een brutotonnemaat van meer dan 1000, waar ook geregistreerd, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt of vertrekt van een buitengaats doch binnen zijn territoriale zee gelegen installatie.

pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat en vertu de l'alinéa 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée à l'alinéa 5 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

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

8. Aucune disposition de la présente convention ne doit être interprétée comme empêchant un État partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la présente convention. Dans de tels cas, l'État partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit à l'alinéa 2.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État partie sont acceptés par les autres États parties aux fins de la présente convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie. Un État partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente convention.

10. Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'alinéa 1^{er}. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

11. Un État partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu de l'alinéa 2 ou de l'alinéa 14.

12. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État partie veille à ce que, en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences de l'alinéa 1^{er} du présent article couvre tout navire d'une jauge brute supérieure à 1 000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire ou une installation au large située dans sa mer territoriale.

13. Niettegenstaande het bepaalde in het vijfde lid kan een verdragsluitende Staat de Secretaris-generaal voor de toepassing van het twaalfde lid ervan in kennis stellen dat het ingevolge het tweede lid vereiste certificaat zich niet aan boord van schepen moet bevinden en niet moet kunnen worden overgelegd, wanneer die schepen een haven op zijn grondgebied binnenlopen of verlaten, dan wel aankomen of vertrekken van een buitengaats doch binnen zijn territoriale zee gelegen installatie, op voorwaarde dat de verdragsluitende Staat en die het ingevolge het tweede lid vereiste certificaat afgeeft, de Secretaris-generaal ervan in kennis heeft gesteld dat hij elektronische registers bijhoudt die toegankelijk zijn voor alle verdrag-sluitende Staten en op grond waarvan het bestaan van het certificaat blijkt en de verdragsluitende Staten in staat zijn hun verplichtingen ingevolge het twaalfde lid na te komen.

14. Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan een verdragsluitende Staat geen verzekering afgesloten of geen financiële zekerheid gesteld, dan zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel op dat schip niet van toepassing. Dit schip moet echter wel zijn voorzien van een certificaat, afgegeven door de bevoegde overheid van de Staat waar het is geregistreerd, houdende de verklaring dat het schip eigendom is van die Staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de overeenkomstig het eerste lid voorgeschreven grenzen. Dit certificaat wordt zoveel mogelijk opgesteld volgens het in het tweede lid voorgeschreven model.

15. Een Staat kan bij de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dan wel toetreding tot dit Verdrag, of op enig later tijdstip, verklaren dat dit artikel niet van toepassing is op schepen die uitsluitend binnen het in artikel 2, a), i), bedoelde gebied worden geëxploiteerd.

Artikel 8

Termijnen

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

Artikel 9

Bevoegdheid

1. Indien een voorval schade door verontreiniging heeft veroorzaakt op het grondgebied van één of meer verdragsluitende Staten, de territoriale zee daaronder begrepen, of in een gebied zoals bedoeld in artikel 2, a), ii), dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging op dit grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, of in een dergelijk gebied, dan kunnen vorderingen tot schadevergoeding tegen de scheepseigenaar, de verzekeraar of een ander persoon die financiële zekerheid stelt voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar slechts worden ingesteld bij de rechter van die Staat of verdragsluitende Staten.

2. Van het instellen van een vordering ingevolge het eerste lid moet aan elke verweerder binnen redelijke termijn kennis worden gegeven.

3. Iedere verdragsluitende Staat draagt er zorg voor dat zijn rechters bevoegd zijn kennis te nemen van de vorderingen tot schadevergoeding ingevolge dit Verdrag.

13. Nonobstant les dispositions de l'alinéa 5, un État partie peut notifier au Secrétaire général que, aux fins de l'alinéa 12, les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit à l'alinéa 2 lorsqu'ils touchent ou quittent les ports ou les installations au large situés dans son territoire, sous réserve que l'État partie qui délivre le certificat prescrit à l'alinéa 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'alinéa 12.

14. Si un navire appartenant à un État partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites conformément à l'alinéa 1^{er}. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'alinéa 2.

15. Un État peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que le présent article ne s'applique pas aux navires exploités exclusivement à l'intérieur de la zone de cet État visée à l'article 2, a), i).

Article 8

Délais de prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article 9

Tribunaux compétents

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2, a), ii), d'un ou de plusieurs États parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de cet État partie ou de ces États parties.

2. Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu de l'alinéa 1^{er}.

3. Chaque État partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente convention.

Artikel 10

Erkenning en tenuitvoerlegging

1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 9 bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke andere verdragsluitende Staat, tenzij:

a) de beslissing is verkregen door bedrog; of

b) de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

2. Een beslissing die ingevolge het eerste lid is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere verdragsluitende Staat, zodra de in die Staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek naar de grond van de zaak.

Artikel 11

Vorrangsclausule

Dit verdrag gaat boven andere overeenkomsten die op de datum waarop dit verdrag wordt opengesteld voor ondertekening, van kracht zijn of openstaan voor ondertekening, bekrachtiging of toetreding, doch uitsluitend voorzover deze overeenkomsten daarmede in strijd zouden zijn; dit artikel laat evenwel de uit bedoelde overeenkomsten voortvloeiende verplichtingen van de verdragsluitende Staten tegenover Staten die geen partij zijn onverlet.

Artikel 12

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit verdrag staat van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2002 op de zetel van de Organisatie open voor ondertekening en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Staten kunnen het feit dat zij ermee instemmen door dit verdrag te worden gebonden tot uitdrukking brengen door:

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

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

c) toetreding.

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

4. Akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die zijn nedergelegd nadat een wijziging van dit verdrag in werking is getreden ten aanzien van alle verdragsluitende Staten, of nadat alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van die verdragsluitende Staten voltooid zijn, worden geacht van toepassing te zijn op het verdrag, zoals gewijzigd door bedoelde wijziging.

Article 10

Reconnaissance et exécution des jugements

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État partie, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu de l'alinéa 1^{er} est exécutoire dans chaque État partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article 11

Clause de substitution

La présente convention l'emporte sur les conventions qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations que les États parties peuvent avoir, du fait de ces conventions, envers les États qui ne sont pas parties à la présente convention.

Article 12

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente convention est ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2002 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente convention par:

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

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

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente convention à l'égard de tous les actuels États parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces États parties, est réputé s'appliquer à la convention telle que modifiée par l'amendement.

Artikel 13

Staten met meer dan een rechtsstelsel

1. Indien een Staat twee of meer territoriale eenheden omvat waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn op aangelegenheden die door dit verdrag worden geregeld, kan hij, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat dit verdrag van toepassing is op al zijn territoriale eenheden of slechts op een of meer daarvan en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.

2. Elke verklaring van deze aard wordt megedeeld aan de Secretaris-generaal en geeft uitdrukkelijk de territoriale eenheden aan waarop dit verdrag van toepassing is.

3. In het geval van een verdragsluitende Staat en die een dergelijke verklaring heeft afgelegd :

a) worden de verwijzingen naar een Staat in de definitie van «geregistreerde eigenaar» in artikel 1, vierde lid, uitgelegd als verwijzingen naar de desbetreffende territoriale eenheid;

b) worden de verwijzingen naar de staat waar een schip geregistreerd is en, met betrekking tot een verplicht verzekeringscertificaat, naar de Staat die het heeft afgegeven of gewaarmerkt, uitgelegd als betrekking hebbend op de de territoriale eenheid waar het schip geregistreerd is, respectievelijk die het certificaat afgeeft of waarmerkt;

c) worden de verwijzingen in dit verdrag naar de eisen van de nationale wet uitgelegd als verwijzingen naar eisen van de wet van de desbetreffende territoriale eenheid; en

d) worden de verwijzingen in de artikelen 9 en 10 naar rechters, en naar beslissingen die erkend moeten worden in de verdragsluitende Staten, uitgelegd als verwijzingen naar de rechters van, respectievelijk de beslissingen die erkend moeten worden in, de desbetreffende territoriale eenheid.

Artikel 14

Inwerkingtreding

1. Dit verdrag treedt in werking een jaar na de datum waarop achttien Staten, waaronder vijf Staten met elk niet minder dan een miljoen brutotonnage, het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-generaal.

2. Ten aanzien van elke Staat die dit verdrag bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt nadat aan de in het eerste lid gestelde eisen voor inwerkingtreding is voldaan, treedt dit verdrag in werking drie maanden na de datum van nederlegging door die Staat van de daartoe strekkende akte.

Artikel 15

Opzegging

1. Een verdragsluitende Staat kan dit verdrag, na de datum waarop het voor die Staat in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.

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

Article 13

États ayant plus d'un régime juridique

1. S'il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente convention, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

2. La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la présente convention.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration :

a) dans la définition du «propriétaire inscrit» donnée à l'article 1^{er}, alinéa 4, les références à un État sont interprétées comme visant une telle unité territoriale;

b) les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme visant respectivement l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et celle qui délivre ou vise le certificat;

c) les références faites dans la présente convention aux prescriptions du droit national sont interprétées comme visant les prescriptions du droit de l'unité territoriale pertinente; et

d) les références faites dans les articles 9 et 10 aux tribunaux des États parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme visant respectivement les tribunaux de l'unité territoriale pertinente et les jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

Article 14

Entrée en vigueur

1. La présente convention entre en vigueur un an après la date à laquelle dix-huit États, y compris cinq États ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à un million, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour tout État qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues à l'alinéa 1^{er} ont été remplies, la présente convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié.

Article 15

Dénonciation

1. La présente convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États parties à tout moment après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

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

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

Artikel 16

Herziening en wijziging

1. De Organisatie kan een conferentie tot herziening of wijziging van dit verdrag bijeenroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de verdragsluitende Staten bijeen tot herziening of wijziging van dit verdrag op verzoek van ten minste een derde van de verdragsluitende Staten.

Artikel 17

Depositaris

1. Dit verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-generaal.

2. De Secretaris-generaal :

a) stelt alle Staten die dit verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden in kennis van :

i) elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte en de datum daarvan;

ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

iii) de nederlegging van een akte van opzegging van dit Verdrag, de datum van nederlegging en de datum waarop deze van kracht wordt; en

iv) andere verklaringen en kennisgevingen ingevolge dit verdrag.

b) zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit verdrag toe aan alle ondertekenende Staten en aan alle Staten die tot dit verdrag toetreden.

Artikel 18

Toezending aan de Verenigde Naties

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

Artikel 19

Talen

Dit verdrag is opgesteld in een enkel oorspronkelijk exemplaar in de Engelse, de Arabische, de Chinese, de Spaanse, de Franse en de Russische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN TE LONDEN, drieëntwintig maart tweeduizend en een.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit verdrag hebben ondertekend.

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

Article 16

Révision ou modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des États parties ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente convention à la demande du tiers au moins des États parties.

Article 17

Dépositaire

1. La présente convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général :

a) informe tous les États qui ont signé la présente convention ou y ont adhéré :

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument, ainsi que de leur date;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et

iv) des autres déclarations et notifications faites en vertu de la présente convention.

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente convention à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

Article 18

Transmission à l'Organisation des Nations unies

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, le Secrétaire général en transmet le texte au secrétariat de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'article 102 de la charte des Nations unies.

Article 19

Langues

La présente convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT À LONDRES, ce vingt-trois mars deux mille un.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente convention.

BIJLAGE

ANNEXE

Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie

Certificat d'assurance ou autre garantie financiere relative à la responsabilite civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

Afgegeven overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 van het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie

Délivré conformément aux dispositions de l'article 7 de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Plaats van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar

Hiermee verklaart ondergetekende dat met betrekking tot het bovengenoemde schip een verzekeringspolis van kracht is of een andere financiële zekerheid is gesteld die voldoet aan de vereisten van artikel 7 van het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie

Aard van de zekerheid:

Duur van de zekerheid:

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of perso(o)n(en) die zekerheid stel(t)(len):

Naam:

Adres:

Dit certificaat is geldig tot:

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van:

(Volledige aanduiding van de Staat)

OF

De volgende tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is, zich op artikel 7, derde lid, beroept

Het onderhavige certificaat is afgegeven onder het gezag van de regering van.....
(Volledige aanduiding van de staat)

door
(Naam van de instelling of organisatie)

Te..... de.....
(Plaats) (Datum)

.....
(Handtekening en hoedanigheid van de met de afgifte of waarmede belast ambtenaar)

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 7 de la Convention Internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Type de garantie :

Durée de la garantie :

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants) :

Nom :

Adresse :

Le présent certificat est valable jusqu'au :

Délivré ou visé par le gouvernement de :

(Nom complet de l'Etat)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un Etat partie se prévaut des dispositions de l'article 7, alinéa 3.

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du gouvernement de

(Nom complet de

l'Etat)

par

(Nom de l'institution ou de l'organisme)

A..... le.....

(Lieu)

(Date)

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

Toelichting

1. Indien gewenst kan bij de aanduiding van de Staat een verwijzing worden opgenomen naar de bevoegde overheidsinstantie van het land waar het certificaat wordt afgegeven.

2. Indien het totale bedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, moeten de uit elke daarvan afkomstige bedragen en de bronnen daarvan afzonderlijk worden vermeld.

3. Indien de zekerheid is gesteld in meerdere vormen, moet elke daarvan worden vermeld.

4. In de rubriek «Duur van de zekerheid» moet de datum worden vermeld waarop de zekerheid van kracht wordt.

5. In de rubriek «Adres van de verzekeraar(s) en/of perso(o)n(en) die zekerheid stel(t)(len)», moet het hoofdkantoor worden vermeld van de verzekeraar(s) en/of de perso(o)n(en) die zekerheid stel(t)(len). Indien van toepassing moet het adres van het kantoor worden vermeld waar de verzekering of zekerheid is gesloten respectievelijk gesteld.

Notes explicatives

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

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

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

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

5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, en met de Bijlage, gedaan te Londen op 23 maart 2001.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, en de Bijlage, gedaan te Londen op 23 maart 2001, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 3

In artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid, gewijzigd bij de wetten van 7 mei 1973, 20 mei 1975, 20 juli 1976, 28 maart 1984, 28 juni 1984, 11 april 1989, 10 januari 1990, 13 juni 1991, 3 augustus 1992, 4 augustus 1992, 5 augustus 1992, 6 augustus 1993, 30 juni 1994, 28 oktober 1996, 10 augustus 1998, 10 augustus 1998, 28 februari 1999, 23 maart 1999, 22 april 1999, 1 maart 2000, 27 maart 2001, 13 februari 2003, 6 oktober 2005, 13 december 2005 en 10 mei 2007 en bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« 35° van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie en van de wetten houdende instemming en uitvoering van dat Verdrag. »;

2° in het tweede lid, gewijzigd bij de wetten van 20 juli 1976, 28 juni 1984, 6 augustus 1993, 28 oktober 1996 en 22 april 1999, worden de woorden « eerste lid, 18°, » vervangen door de woorden « eerste lid, 18° en 35°, ».

**AVANT-PROJET DE LOI
SOU MIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et à l'Annexe, faites à Londres le 23 mars 2001.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et l'Annexe, faites à Londres le 23 mars 2001, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 3

À l'article 569 du Code judiciaire, les modifications suivantes sont apportées :

1° le premier alinéa, modifié par les lois des 7 mai 1973, 20 mai 1975, 20 juillet 1976, 28 mars 1984, 28 juin 1984, 11 avril 1989, 10 janvier 1990, 13 juin 1991, 3 août 1992, 4 août 1992, 5 août 1992, 6 août 1993, 30 juin 1994, 28 octobre 1996, 10 août 1998, 10 août 1998, 28 février 1999, 23 mars 1999, 22 avril 1999, 1^{er} mars 2000, 27 mars 2001, 13 février 2003, 6 octobre 2005, 13 décembre 2005 et 10 mai 2007 et par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, est complété comme suit :

« 35° des demandes d'indemnisation fondées sur la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et sur les lois portant approbation et exécution de cette Convention. »;

2° dans le deuxième alinéa, modifié par les lois des 20 juillet 1976, 28 juin 1984, 6 août 1993, 28 octobre 1996 et 22 avril 1999, les mots « premier alinéa, 18° » sont remplacés par les mots « premier alinéa, 18° et 35° ».

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
Nr. 45.584/4
VAN 15 DECEMBER 2008

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 2 december 2008 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet van houdende « instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, en met de bijlage, gedaan te Londen op 23 maart 2001 », heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Zoals in de memorie van toelichting eraan herinnerd wordt, stelt beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002, die de lidstaten machtigt om in het belang van de Europese Gemeenschap het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van 2001 te ondertekenen, te bekrachtigen of toe te treden tot het Verdrag, een aantal voorwaarden omtrent de toetreding van de lidstaten tot dit verdrag, waaronder het afleggen van een bij artikel 2 van die beschikking voorgeschreven verklaring.

De beste manier om de rechtszekerheid ten aanzien van de burger te garanderen en om zekerheid te hebben omtrent het feit dat de Kamers met die verklaring hebben ingestemd, bestaat erin naar deze verklaring te verwijzen in het dispositief van de wet, en niet uitsluitend in de memorie van toelichting.

Het zou beter zijn het dispositief dienovereenkomstig aan te vullen (1).

De kamer was samengesteld uit

De heer Ph. Hanse, kamervoorzitter,

De heren P. Liénardy en J. Jaumotte, staatsraden,

Mevrouw C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer B. Jadot, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

Ph. Hanse.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 45.584/4
DU 15 DÉCEMBRE 2008

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 2 décembre 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi « portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et à l'annexe, faites à Londres le 23 mars 2001 », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

Comme le rappelle l'exposé des motifs, la décision 2002/762/CE du Conseil du 19 septembre 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « Hydrocarbures de soute »), ou à y adhérer, soumet l'adhésion des États membres à cette convention à diverses conditions, notamment celle de faire la déclaration prévue par l'article 2 de la décision.

La meilleure façon de garantir la sécurité juridique pour les citoyens et de s'assurer que les Chambres ont donné leur approbation à cette déclaration, est de se référer à celle-ci dans le dispositif de la loi, et non pas seulement dans l'exposé des motifs.

Mieux vaut donc compléter le dispositif en conséquence (1).

La chambre était composée de

M. Ph. Hanse, président de chambre,

MM. P. Liénardy et J. Jaumotte, conseillers d'État,

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. B. Jadot, premier auditeur chef de section.

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

Ph. Hanse.

(1) Zie in dezelfde zin advies 39.221/2, op 26 oktober 2005 verstrekt omtrent een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Protocol nr. 7 bij het Verdrag ter Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden, gedaan te Straatsburg op 22 november 1984 », inzonderheid opmerking III, « Interpretatieve verklaring van de Belgische regering » (*Gedr. Stuk*, Senaat, 2005-2006, nr. 1760/1, blz. 22-28).

(1) Dans le même sens, voir l'avis 39.221/2, donné le 26 octobre 2005 sur un avant-projet de loi « portant assentiment au Protocole n° 7 à la Convention de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales, fait à Strasbourg le 22 novembre 1984 », en particulier l'observation III « La déclaration interprétative formulée par le gouvernement belge » (*Doc. parl. Sénat*, 2005-2006, n° 1760/1, pp. 22-28).