

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2008-2009

24 MAART 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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN EN VOOR DE LANDSVERDEDIGING
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **HERMANS**

I. INLEIDING

De commissie heeft dit ontwerp besproken tijdens haar vergadering van 17 en 24 maart 2009.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2008-2009

24 MARS 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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA DÉFENSE
PAR
MME **HERMANS**

I. INTRODUCTION

La commission a examiné le projet qui fait l'objet du présent rapport au cours de ses réunions des 17 et 24 mars 2009.

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission :

Voorzitter / Présidente : Marleen Temmerman.**Leden / Membres :**

CD&V	Yves Leterme, Els Schelfhout, Miet Smet, Elke Tindemans.
MR	Alain Destexhe, Philippe Monfils, François Roelants du Vivier.
Open VLD	Margriet Hermans, Paul Wille.
Vlaams Belang	Jurgen Ceder, Karim Van Overmeire.
PS	Philippe Mahoux, Olga Zrihen.
sp.a	Marleen Temmerman.
CDH	Jean-Paul Procureur.
Écolo	Josy Dubié.

Plaatsvervangers / Suppléants :

Wouter Beke, Sabine de Bethune, Nahima Lanjri, Pol Van Den Driessche, Tony Van Parys.
Jacques Brotchi, Alain Courtois, Marie-Hélène Crombé-Berton, Christine Defraigne.
Nele Lijnen, Martine Taelman, Patrik Vankrunkelsven.
Anke Van dermeersch, Freddy Van Gaever, Joris Van Hauthem.
Sfia Bouarfa, Joëlle Kapompolé.
Bart Martens, Guy Swennen, Myriam Vanlerberghe.
Anne Delvaux, Marc Elsen.
José Daras, Isabelle Durant.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****4-1188 - 2008/2009 :**

Nr. 1 : Wetsontwerp.

*Voir :***Documents du Sénat :****4-1188 - 2008/2009 :**

N° 1 : Projet de loi.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Het Verdrag 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 is van toepassing op alle zeeschepen en zegaande vaartuigen van welk type ook.

Dit Verdrag vestigt op een exclusieve wijze de objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade te wijten aan verontreiniging door bunkerolie.

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

III. BESPREKING

De heer Roelants du Vivier verwijst naar het advies van de Raad van State dat stelt: «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 voorgescreven 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.» (stuk Senaat, nr. 4-1188/1, blz. 22).

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU REPRÉSENTANT DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

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

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

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

Par «propriétaire du navire», on entend le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, mais aussi l'affrètement coque nue, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

Le propriétaire du navire (ou la personne qui lui a fourni l'assurance ou une autre garantie financière) peut limiter sa responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC).

III. DISCUSSION

M. Roelants du Vivier se réfère à l'avis du Conseil d'État qui prévoit que «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.» (doc. Sénat, n° 4-1188/1, p. 22).

Spreeker verwijst vervolgens naar de memorie van toelichting waarin wordt gesteld dat: «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.» (stuk Senaat, nr. 4-1188, blz. 6).

Waarom oordeelt de regering dat er geen gevolg moet worden gegeven aan deze verklaring in de zin van artikel 167 van de Grondwet? De rechtszekerheid van de rechtzoekende zou daardoor immers in het gedrang kunnen komen.

De heer Mahoux vraagt waarom de verjarings-termijn op drie jaar is vastgesteld, terwijl vervuiling grootschalige en blijvende schade kan aanrichten. Waarom is Denemarken niet gebonden door deze termijn.

Bestaat er een verband tussen de verplichtingen die de lidstaten zijn aangegaan krachtens de Europese richtlijn en dit Verdrag, dat veel ruimer is dan het Europese kader?

Spreeker is ook verontrust over de beperkingen van de aansprakelijkheid en van de vergoedingen ten opzichte van de enorme schade waarnaar de memorie van toelichting verwijst. Dit vormt een probleem voor de verdragsluitende landen die geen lid zijn van de Europese Unie en die niet door de Europese richtlijn gebonden zijn.

Mevrouw Zrihen stelt vast dat de dubbelwandige romp een belangrijk gegeven is, dat veel discussie heeft uitgelokt sinds het een verplichting geworden is. De eigenaar wordt ontheven van de meeste verplichtingen indien hij erin slaagt te bewijzen dat de oorzaak niet rechtstreeks van hem afhangt. Dit type schip beantwoordt echter niet altijd aan alle onderhoudsvereisten en heeft niet altijd alle vereiste documenten aan boord. Bijgevolg is het niet makkelijk te achterhalen wie verantwoordelijk is voor schade ten gevolge van verontreiniging. Daarom moet men waakzaam blijven tegenover goedkope vlaggen en de gebrekkige naleving van de richtlijnen ter zake.

De heer Roelants du Vivier stipt aan dat het aansprakelijkheidsstelsel verschilt naar gelang van het verdrag inzake internationaal maritiem recht. Het zou dan ook nuttig zijn om over een totaalbeeld van al deze soorten regelingen te beschikken.

L'orateur renvoie ensuite à l'exposé des motifs qui prévoit que «bien que le règlement susmentionné ait 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.» (doc. Sénat, n° 4-1188, p. 6).

Pourquoi le gouvernement estime-t-il qu'il ne faut pas donner suite à cette déclaration dans le sens de l'article 167 de la Constitution? Or la sécurité juridique du justiciable pourrait être mise en cause.

M. Mahoux demande pourquoi le délai de prescription est limité à trois ans étant donné le caractère souvent dramatique et durable des dégâts occasionnés par la pollution. Pourquoi ce délai ne lie pas le Danemark?

Existe-t-il une relation entre les obligations qu'ont prises les États membres en vertu de la directive de l'Union européenne et cette Convention, qui dépasse largement le cadre européen.

L'orateur s'inquiète également de la limitation des responsabilités et de l'indemnisation par rapport aux dégâts énormes à laquelle se réfère l'exposé des motifs. Cela pose problème pour les États parties à la Convention internationale qui ne font pas partie de l'Union européenne et qui ne sont pas liés par la directive européenne.

Mme Zrihen estime que le dispositif de double coque est très important puisqu'il a fait l'objet de beaucoup de débats dans la mesure où il était devenu une obligation. Il dégage largement le propriétaire de toutes ses obligations à partir du moment où il arrive à prouver que la cause ne dépend pas directement de lui. Or, ce type de bâtiment ne répond pas toujours aux exigences d'entretien et ne sont toujours dotés des documents requis. Par conséquent, il n'est pas facile de trouver la personne responsable pour les dégâts occasionnés par la pollution. Dans ce contexte, il faut demeurer vigilant à la problématique des pavillons de complaisance et du manque de respect pour les directives en la matière.

M. Roelants du Vivier signale que le régime de responsabilité est différent par convention de droit maritime international. Dès lors, il serait utile d'avoir une vue d'ensemble de tous ces types de dispositifs.

De heer Vandendriessche verwijst naar de mondelinge vraag die hij op 11 december 2008 gesteld heeft aan de eerste minister en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto* (MARPOL-wetgeving en de aanpak van de vervuiling door schepen op de Noordzee).

Spreker stipt aan dat: «Alleen verdragen, bijlagen en amendementen die bij wet of decreet door het Parlement werden goedgekeurd, die in het Nederlands of het Frans zijn opgesteld en in het *Belgisch Staatsblad* werden gepubliceerd, kunnen gevolgen sorteren in de Belgische rechtsordening. Dat heeft verregaande gevolgen voor de bestraffing van milieudelicten in de Belgische territoriale wateren. Een rechter kan bij zijn interpretatie alleen normen hanteren die staan in de oorspronkelijke tekst van 1973. Alle latere en bijkomende bepalingen van de wetgeving, die meestal meer verfijnde en strengere normen opleggen, kunnen niet voor een rechtbank worden afgedwongen.» (Handelingen, 11 december 2008, nr. 4-521).

Volgens spreker, «kon de rechter in Brugge dus niet anders dan de beklaagden vrijspreken in een zaak die veel media-aandacht heeft gekregen. Het betrof namelijk het schip Undine, van de rederij Cobelfret, dat op 12 juni 2001 tijdens de overtocht van Zeebrugge naar Dagenham in het Verenigd Koninkrijk werd betrapt op de lozing van olie. Het was geen kleine lozing, maar een oliespoor van 30 kilometer lang en 80 meter breed. Het Openbaar ministerie vroeg 2,5 tot 4,5 miljoen euro schadevergoeding en de terugbetaling van de gerechtskosten, maar door schuldig verzuim van vorige ministers bevoegd voor de Noordzee kon niet worden opgetreden. We kunnen dan wel grote woorden gebruiken over allerlei milieudelicten en vliegtuigen inzetten voor de reiniging, maar we kunnen het misdrijf zelf niet bestraffen wegens de nalatigheid van vorige ministers.» (Handelingen, 11 december 2008, nr. 4-521).

Mevrouw Hermans dringt erop aan dat dit wetsontwerp zo vlug mogelijk wordt uitgevoerd omdat België als havenland groot belang bij de strijd tegen de olieverontreiniging van de zee.

De heer Roelants du Vivier vraagt waarom ons land zo lang gewacht heeft met het sluiten van het CAM-Akkoord met Luxemburg, wetende dat het Verdrag snel bekrachtigd zou worden.

Mevrouw Schelfhout vraagt welke landen het voorliggende Verdrag reeds geratificeerd hebben.

M. Vandendriessche renvoie à la question orale qu'il a adressée le 11 décembre 2008 au premier ministre et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la législation MARPOL et la lutte contre la pollution causée par des navires en mer du Nord» (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y afférent).

L'intervenant y souligne ce qui suit: «Seuls les conventions, annexes et amendements ayant été adoptés par le parlement par loi ou par décret, qui sont rédigés en néerlandais ou en français et qui ont été publiés au *Moniteur belge* peuvent produire des effets dans l'ordre juridique belge. Cela a des conséquences énormes sur la répression de délits environnementaux dans les eaux territoriales belges. Dans son interprétation, le juge ne peut appliquer que les normes figurant dans le texte initial de 1973. Aucune des dispositions complémentaires ultérieures de la législation, qui imposent en général des normes plus précises et plus strictes, ne peut être invoquée devant un tribunal.» (Annales, 11 décembre 2008, n° 4-52).

L'intervenant ajoute que «le juge de Bruges n'a eu d'autre choix que d'acquitter les prévenus dans l'affaire très médiatisée du navire Undine, de la société d'armateurs Cobelfret, [qui avait été] pris en flagrant délit de déversement de mazout le 12 juin 2001, lors de la traversée de Zeebrugge vers Dagenham au Royaume-Uni. Il ne s'agissait pourtant pas d'un déversement de petite envergure puisque la nappe avait une dimension de 30 km sur 80 m. Le ministère public a requis un dédommagement de 2,5 à 4,5 millions d'euros et le remboursement des frais de justice mais, par la négligence coupable des précédents ministres compétents pour la mer du Nord, il n'a pas été possible d'agir. D'un côté, on tient des grands discours à propos de toutes sortes de délits environnementaux et on mobilise des avions pour procéder au nettoyage mais, d'un autre côté, on n'est pas capable de sanctionner le délit en raison de la négligence dont ont fait preuve d'anciens ministres.» (Annales, 11 décembre 2008, n° 4-52).

Mme Hermans insiste pour que la loi en projet soit mise en œuvre au plus vite car la lutte contre la pollution maritime par les hydrocarbures revêt une importance capitale pour un pays portuaire tel que le nôtre.

M. Roelants du Vivier demande pourquoi notre pays a attendu aussi longtemps avant de conclure l'accord avec l'Autorité maritime du Luxembourg (CAM), sachant qu'on allait ratifier rapidement la Convention.

Mme Schelfhout demande quels pays ont déjà ratifié la convention à l'examen.

Antwoorden van de vertegenwoordiger van de staatssecretaris voor Mobiliteit

Opmerkingen van de Raad van State

Er werd geen gevolg gegeven aan de opmerking van de Raad van State omdat de door beschikking 2002/762/EG bedoelde verklaring geen materiële rechtsregel scheidt en zich beperkt tot het verwijzen naar de toepassing van verordening (EG) nr. 44/2001. De door de Raad gewenste rechtszekerheid is al gegarandeerd door de bekendmaking van die verordening in het officieel Publicatieblad van de EU.

Toepassing van de beschikking met betrekking tot Denemarken

Beschikking 2002/762/EG is niet van toepassing op Denemarken op basis van het protocol betreffende de positie van Denemarken, gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (Deel III, Titel V de Ruimte van Vrijheid, Veiligheid en Recht).

Verjaringstermijn

De verjaringstermijn is verantwoord omdat het Bunkerolie-Verdrag de foutloze aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vestigt, aangevuld met de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar zodat er geen twijfel bestaat tegen wie een rechtsovereenkomst moet en kan ingesteld worden.

Een redelijk korte termijn is ook nodig voor de afhandeling van de rechtsovereenkomsten. Deze gebeurt immers overeenkomstig het Verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. Daarbij wordt er door de scheepseigenaar een waarborgfonds gevestigd dat na de eventuele gedingen met betrekking tot de omvang van de schade pro rata wordt verdeeld.

De verjaringstermijn vastgelegd door het Bunkerolie-Verdrag is overigens ook van toepassing op Denemarken.

Verband met de EU regels inzake dubbelwandige tankers

De voorliggende verdragen hebben geen verband met de EU regels inzake dubbelwandige olietankers (Verordening (EG) nr. 457/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 25 april 2007 tot wijziging van verordening (EG) nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor

Réponses du représentant du secrétaire d'État à la Mobilité

Observations du Conseil d'État

Aucune suite n'a été donnée à la remarque du Conseil d'État, car la déclaration visée dans la décision 2002/762/CE ne crée aucune règle de droit matériel et se limite à faire référence à l'application du règlement (CE) n° 44/2001. La sécurité juridique souhaitée par le Conseil d'État est déjà garantie par la publication de ce règlement dans le Journal officiel de l'UE.

Application de la décision en ce qui concerne le Danemark

La décision 2002/762/CE n'est pas applicable au Danemark en vertu du protocole sur la position du Danemark, annexé au Traité sur l'Union européenne et au Traité instituant la Communauté européenne (Partie III, Titre V, l'Espace de liberté, de sécurité et de droit).

Délai de prescription

Le délai de prescription est justifié par le fait que la Convention hydrocarbures de soute établit la responsabilité sans faute du propriétaire du navire, en la complétant par l'action directe contre l'assureur, de telle manière qu'aucun doute ne subsiste quant à la personne contre laquelle une action en justice doit et peut être intentée.

Un délai relativement court est également nécessaire pour le bon déroulement des actions en justice. Celles-ci sont en effet menées conformément à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Le propriétaire du navire constitue dans ce cadre un fonds de garantie qui est réparti au *pro rata*, après les éventuelles procédures concernant l'importance du dommage.

Le délai de prescription fixé par la Convention hydrocarbures de soute s'applique d'ailleurs également au Danemark.

Lien avec les règles de l'UE en matière de pétroliers à double coque

Les conventions à l'examen n'ont aucun rapport avec les règles de l'UE en matière de pétroliers à double coque (Règlement (CE) n° 457/2007 du Parlement et du Conseil du 25 avril 2007 modifiant le règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les

enkelwandige olietankschepen), ze zijn immers niet van toepassing op schade door verontreiniging door olie van olietankers.

Overigens is de aansprakelijke persoon voor schade te wijten aan verontreiniging door bunkerolie (en daarnaast ook door olie van olietankers) zeer eenvoudig te bepalen. Buiten het geval van opzettelijke schade door een derde persoon is het de eigenaar van het schip waarvan de olie afkomstig is die aansprakelijk is, onafgezien van enige fout van zijnerzijde.

De naleving van de IMO verdragen en Europese richtlijnen wordt vooral gecontroleerd door de Dienst Vlaggenstaat van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor wat de schepen onder Belgische vlag betreft en door de dienst Havenstaatcontrole voor wat de vreemde schepen in Belgische havens betreft. Deze laatste controle gebeurt trouwens op sterke wijze overeenkomstig de voorschriften van de IMO en de Europese regelgeving inzake havenstaatcontrole.

Beperking van de aansprakelijkheid

De regering is zich bewust van de modaliteiten van de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars, scheepsbemanning, bergers en redders, vastgesteld in de voorliggende verdragen, de afwijking van het Belgische nationale gemeenrechtelijke burgerrechtelijke aansprakelijkheidsregime en de mogelijke consequenties daarvan. Er zijn echter verschillende redenen om tot de betrokken verdragen toe te treden.

De voorliggende verdragen maken deel uit van een samenhangende en omvattende internationale reglementering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) met betrekking tot aansprakelijkheid voor en vergoeding van verontreiniging afkomstig van schepen.

Aansluitend bij de algemene regeling van de beperking van de aansprakelijkheid inzake maritieme vordering (LLMC-Verdrag) omvatten de betrokken verdragen de volgende luiken :

— de olieverontreiniging afkomstig van olietankers; (CLC-Verdrag, Fonds-Verdrag en Aanvullend Fonds-Verdrag);

— de verontreiniging door gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoerd door schepen (HNS-Verdrag);

— de verontreiniging door bunkerolie (Bunkerolie-Verdrag);

pétroliers à simple coque); en effet, elles ne sont pas applicables aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires pétroliers.

Par ailleurs, il est très facile de déterminer la personne responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (ainsi que par les hydrocarbures de pétroliers). Hormis le cas où un tiers infligerait un dommage intentionnel, c'est le propriétaire du navire d'où proviennent les hydrocarbures qui est responsable, qu'il y ait ou non une faute quelconque de sa part.

Le respect des conventions de l'OMI et des directives européennes est contrôlé principalement par le service État du Pavillon de la direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge et par le service Contrôle par l'État du port pour ce qui concerne les navires étrangers dans les ports belges. Ce dernier contrôle est d'ailleurs effectué, pour une grande part, conformément aux règles de l'OMI et à la réglementation européenne en matière de contrôle exercé par l'État du port.

Limitation de la responsabilité

Le gouvernement est conscient des modalités qui régissent la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire, de l'équipage, des sauveteurs et des responsables du renflouage, telles qu'elles sont fixées dans les conventions à l'examen, ainsi que de la dérogation au régime national belge de responsabilité civile de droit commun et de ses implications potentielles. Il y a toutefois plusieurs raisons d'adhérer aux conventions en question.

Les conventions à l'examen font partie intégrante d'une réglementation internationale globale et cohérente de l'Organisation maritime internationale (l'OMI) concernant la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les navires.

Outre la réglementation générale de la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC), les conventions en question comprennent les volets suivants :

— la pollution par les hydrocarbures provenant de navires pétroliers (Convention CLC, Convention Fonds et Convention Fonds complémentaire);

— la pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses, transportées par des navires (Convention HNS);

— la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention hydrocarbures de soute);

— de scheepswrakken die een gevaar betekenen voor de navigatie en het milieu (Wrakken-Verdrag).

De IMO-verdragen zorgen voor een evenwichtige spreiding van de aansprakelijkheid en vergoeding over de verschillende belanghebbende actoren van de scheepvaart, door middel van objectieve en beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, aangevuld met de verplichte verzekering en de tussenkost van daartoe opgerichte fondsen waartoe de ladingbelanghebbenden bijdragen.

De IMO-regeling is afgestemd op de economische specificiteit van de scheepvaart en van de sector van de maritieme verzekering (voornamelijk de P&I clubs).

De regeling komt tegemoet aan het wereldwijde karakter van de scheepvaart dat gebaat is bij een wereldwijd toepasselijk en uniform wettelijk regime. De toetreding tot de betrokken verdragen is in het belang van de Belgische economische sectoren die direct of indirect verbonden zijn met de scheepvaart. De internationale verdragen van de IMO inzake aansprakelijkheid voor verontreiniging zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden op mondiaal vlak die voor de Belgische vloot en de daarmee verbonden Belgische economische activiteit onontbeerlijk zijn.

De betrokken internationale aansprakelijkheidsregeling voor verontreiniging afkomstig van schepen heeft tot doel om voor een snelle en soepele schadevergoeding te zorgen. Tegenover de mogelijkheid om de aansprakelijkheid te beperken staat immers de objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade door olie of gevaarlijke of schadelijke stoffenafkomstig van zijn schip, zelfs al heeft hij geen fout of nalatigheid begaan. Die foutloze aansprakelijkheid van de scheepseigenaar heeft tot doel om lange en dure betwistingen over de vraag van de aansprakelijke persoon en fout en nalatigheid te vermijden die een tijdige schadevergoeding zouden belemmeren. Enkel in een zeer beperkt aantal gevallen kan de scheepseigenaar zich van zijn aansprakelijkheid bevrijden, zoals oorlogsomstandigheden of opzet van een derde persoon. Daarnaast voorzien verschillende verdragen in een verplichte verzekering, gekoppeld aan de mogelijkheid om vorderingen rechtstreeks in te stellen tegen de verzekeraar. Ook deze maatregel draagt bij tot een snellere en effectievere schadevergoeding. In die context past ook de aansprakelijkheidsbeperking. Verzekering voor onbeperkte aansprakelijkheid is in de huidige toestand van de verzekeringsmarkt niet vindbaar.

De toetreding tot de verdragen van de IMO inzake aansprakelijkheid voor en vergoeding van verontreiniging afkomstig van schepen kadert in het beleid van de EU.

— les épaves qui constituent un danger pour la navigation ou pour l'environnement (Convention sur l'enlèvement des épaves).

Les conventions de l'OMI garantissent une répartition équilibrée de la responsabilité et de l'indemnisation entre les divers acteurs de la navigation concernés, en prévoyant une responsabilité objective et limitée des propriétaires de navires, complétée par l'assurance obligatoire et par l'intervention de fonds spécifiques auxquels les intéressés à la cargaison contribuent.

La réglementation de l'OMI est adaptée à la spécificité économique de la navigation et du secteur de l'assurance maritime (principalement les clubs de protection et d'indemnisation).

Elle respecte le caractère mondial du secteur de la navigation, qui a tout à gagner à faire appliquer un régime légal uniforme de portée internationale. L'adhésion aux conventions en question est dans l'intérêt des secteurs de l'économie belge qui sont directement ou indirectement liés à la navigation. Les conventions internationales de l'OMI en matière de responsabilité pour les dommages dus à la pollution garantissent, au niveau mondial, l'égalité de la concurrence indispensable à la flotte belge et à l'activité économique belge qui y est liée.

Le régime de la responsabilité internationale en matière de pollution causée par les navires vise à accélérer et à assouplir la réparation des dommages. En effet, face à la possibilité de limiter la responsabilité, il y a la responsabilité objective du propriétaire du navire pour les dommages causés par les hydrocarbures ou par des substances nocives ou potentiellement dangereuses provenant de son navire, même s'il n'a commis aucune faute ni négligence. Instaurer une responsabilité sans faute du propriétaire du navire a pour but d'éviter de longues et coûteuses contestations sur des questions de responsabilité, de faute et de négligence, lesquelles contestations pourraient faire obstacle à la réparation des dommages dans un délai raisonnable. Le propriétaire du navire ne peut se décharger de sa responsabilité que dans un nombre de cas très limité, comme en cas de guerre ou en cas de dommages intentionnels causés par une tierce personne. En outre, plusieurs conventions prévoient une assurance obligatoire, liée à la possibilité d'intenter directement une action contre l'assureur. Pareille mesure permet, elle aussi, d'accélérer la réparation du dommage et de la rendre plus efficace. Dans ce cadre aussi, il est judicieux de limiter la responsabilité, étant donné qu'il n'existe pas d'assurance en responsabilité illimitée dans le marché de l'assurance actuel.

L'adhésion aux conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation pour la pollution causée par les navires s'inscrit dans la politique de l'UE.

Beschikking 2002/762/EG legt de lidstaten van de EU op om zich in te spannen om het voorliggende Bunkerolie-Verdrag binnen een redelijke termijn te ratificeren.

Beschikking 2004/246/EG legt de LS. van de EU op om het Aanvullend Fondsverdrag te ratificeren tegen 20 juni 2004.

Op de Raad van 9 en 10 oktober 2008 hebben de lidstaten van de EU een verklaring aangenomen waarin ze zich voornemen om de betrokken verdragen (met uitzondering van het HNS-Verdrag dat eerst gewijzigd moeten worden) te ratificeren, tegen 1 januari 2012, en tegen 1 januari 2013 voor het Wrakken-Verdrag.

De Europese Commissie dringt er bij de lidstaten van de EU op aan de betrokken verdragen van de IMO te ratificeren. De ratificatie van het voorliggende LLMC-Protocol van 1996 maakte deel uit van een voorstel van richtlijn van 2005 met betrekking tot de burgerlijke aansprakelijkheid en financiële zekerheid van scheepseigenaars.

De voorliggende verdragen passen in een gedifferentieerde aanpak naargelang het type van verontreiniging.

Voor schade te wijten aan verontreiniging door olie moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen verontreiniging door bunkerolie van schepen (dat is brandstof die elk schip aan boord heeft) en verontreiniging door olie afkomstig van olietankers. Voor die laatste vorm van verontreiniging bedraagt de totale vergoeding per incident in totaal ongeveer 850 miljoen euro. De impact van verontreiniging door bunkerolie is kleiner en hiervoor wordt de algemene aansprakelijkheidsregeling toegepast.

De Internationale Maritieme Organisatie evalueert de limieten van de aansprakelijkheid en vergoeding en verhoogt ze indien nodig. In 2003 werden de vergoedingslimieten voor schade door verontreiniging door olie van olietankers verhoogd van 250 miljoen tot 750 miljoen STR op basis van de recentste ervaringen met ongelukken.

Daarnaast bevatten de verschillende verdragen die limieten vaststellen een vereenvoudigde amenderingsprocedure voor de aanpassing van die limieten. In 2000 werden aldus de aansprakelijkheidslimieten van de scheepseigenaars aangepast voor schade te wijten aan verontreiniging door olie afkomstig van olietankers.

Ook het voorliggende Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen bevat een vereenvoudigde procedure voor de aanpassing van

La décision 2002/762/CE impose aux États membres de l'UE de veiller à ratifier dans un délai raisonnable la Convention hydrocarbures de soute.

La décision 2004/246/CE ordonne aux États membres de l'UE de ratifier la Convention Fonds complémentaire d'ici le 20 juin 2004.

Au cours du Conseil des 9 et 10 octobre 2008, les États membres de l'UE ont adopté une déclaration dans laquelle ils se sont promis de ratifier les conventions en question (à l'exception de la convention HNS qui doit d'abord être modifiée) d'ici le 1^{er} janvier 2012, et la Convention sur l'enlèvement des épaves d'ici le 1^{er} janvier 2013.

La Commission européenne insiste pour que les États membres de l'UE ratifient les conventions en question de l'OMI. La ratification du Protocole LLMC de 1996 à l'examen était prévue dans une proposition de directive de 2005 relative à la responsabilité civile et à la garantie financière des propriétaires de navires.

Les conventions concernées prévoient un traitement différencié en fonction du type de pollution.

En ce qui concerne les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il faut clairement faire la distinction entre la pollution provoquée par des hydrocarbures de soute des navires (c'est-à-dire le carburant présent à bord de chaque bateau) et la pollution causée par les hydrocarbures transportés par les navires pétroliers. Pour cette dernière forme de pollution, l'indemnisation totale par incident s'élève à près de 850 millions d'euros. La pollution par des hydrocarbures de soute ayant un impact moins important, c'est la réglementation générale en matière de responsabilité qui est appliquée dans ce cas.

L'Organisation maritime internationale évalue les limites de la responsabilité et de l'indemnisation et les augmente au besoin. En 2003, les limites de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de navires pétroliers ont été portées de 250 millions à 750 millions DTS, sur la base des dernières expériences en matière d'accidents.

Par ailleurs, les différentes conventions fixant des limites prévoient une procédure d'amendement simplifiée permettant d'adapter ces limites. C'est ainsi que furent adaptées en 2000 les limites de la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures des navires pétroliers.

Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes prévoit, lui aussi, une procédure simplifiée pour modifier les limites de la responsabi-

de aansprakelijkheidsgrenzen. Zo bedraagt de aansprakelijkheidslimiet voor verontreiniging door bunkerolie op dit ogenblik ongeveer 30 miljoen euro voor een bulk cargo schip dat behoort tot de middenklasse van 80 000 ton.

De beperking van aansprakelijkheid is niet absoluut. Indien de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, dan kan de betrokken persoon zijn aansprakelijkheid niet beperken.

Toepassing van MARPOL en een recent vonnis van de Rechtbank van eerste Aanleg te Brugge

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de strafrechtelijke vervolging van olielozingen en de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade te wijten aan verontreiniging door olie.

Naar aanleiding van het vonnis van de rechtbank te Brugge en overeenkomstig het antwoord van de staatssecretaris op een vraag van de heer Van Den Driessche in verband met dat vonnis, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer, op verzoek van de staatssecretaris voor de Mobiliteit, een voorontwerp opgesteld voor de instemming met wijzigingen van verscheidene verdragen van de IMO die tot stand komen door toepassing van vereenvoudigde wijzigingsprocedures, vastgesteld door die verdragen, en voor de vereenvoudigde publicatie van de technische voorschriften, opgenomen in sommige van die verdragen en de wijziging daarvan. Er wordt tevens een voorontwerp van nota aan de Ministerraad opgesteld. De betrokken voorontwerpen van wet moeten eerst de procedure van de betrokkenheid van de gewestregeringen en de procedure van de begrotingscontrole doorlopen vooraleer ze kunnen worden voorgelegd aan de Ministerraad.

CAM-akkoord met Luxemburg

Dit CAM akkoord handelt over het uitreiken van de bunkeroliecertificaten. Elk schip met een tonnage hoger dan 2000 die in een haven komt van een land dat partij is bij het Verdrag, moet over een bewijs beschikken dat het verzekerd is voor schade. Die certificaten kunnen enkel uitgereikt worden door een Staat die zelf partij is bij het verdrag. Deze verplichting bestond vanaf de inwerkingtreding van het verdrag, zijnde 21 november 2008. Er waren op dat moment 18 Staten partij die aldus wereldwijd aan 30 000 schepen certificaten moesten uitreiken. Om te vermijden dat Belgische scheepseigenaars geen bun-

lité. Par exemple, la limite de la responsabilité pour une pollution par des hydrocarbures de soute s'élève actuellement à environ 30 millions d'euros pour un vraquier appartenant à la classe moyenne de 80 000 tonnes.

La limite de la responsabilité n'est pas absolue. La personne concernée ne pourra pas limiter sa responsabilité si le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Application de MARPOL et récent jugement du tribunal de première instance de Bruges

Il faut faire la distinction entre, d'une part, la poursuite pénale des dégazages et, d'autre part, la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

À la suite du jugement du tribunal de Bruges et conformément à la réponse du secrétaire d'État à une question posée par M. Van Den Driessche concernant ledit jugement, le SPF Mobilité et Transports a rédigé, à la demande du secrétaire d'État à la Mobilité, un avant-projet portant, d'une part, assentiment aux modifications de plusieurs conventions de l'OMI apportées en application des procédures de modification simplifiées fixées par les conventions en question, et prévoyant, d'autre part, une publication simplifiée des spécifications techniques contenues dans certaines de ces conventions et leur modification. Un avant-projet de note à l'intention du Conseil des ministres a également été élaboré. Avant de pouvoir être soumis au Conseil des ministres, les avant-projets en question doivent d'abord suivre la procédure visant à associer les gouvernements de région à la prise de décision et la procédure de contrôle budgétaire.

Accord avec le Commissariat aux affaires maritimes (CAM) du Luxembourg

Cet accord avec le CAM porte sur la délivrance de certificats hydrocarbures de soute. Tout navire d'un tonnage supérieur à 2 000 tonnes qui entre dans un port d'un pays partie à la Convention doit disposer d'un certificat attestant qu'il est assuré contre les dommages. Ces certificats peuvent uniquement être délivrés par un État qui est lui-même partie à la Convention. Cette obligation existe depuis l'entrée en vigueur de la Convention, soit le 21 novembre 2008. À cette époque, on dénombrait 18 États parties qui devaient donc délivrer des certificats à 30 000 navires dans le monde. Pour éviter que des propriétaires de

keroliercertificaten zouden kunnen bekomen, heeft ons land een akkoord met Luxemburg gesloten. Op deze manier reikt Luxemburg de certificaten uit aan Belgische schepen vanaf de datum van inwerkingtreding van het verdrag, 21 november 2008, tot op het moment dat België het Verdrag zelf ratificeert. Voor de datum van inwerkingtreding moesten de Belgische schepen nog niet over zo'n certificaat beschikken.

Landen die het Bunkerolieverdrag geratificeerd hebben

Het Bunkerolie-Verdrag is in werking getreden op 21 november 2008 nadat 18 landen, waaronder minstens 5 landen met een vloot met een tonnage van minstens 1 miljoen ton, het verdrag geratificeerd hebben.

Op dit ogenblik zijn 37 Staten partij bij het Bunkerolie-Verdrag. De lijst van Staten kan geraadpleegd worden op de website van de IMO.

IV. STEMMINGEN

De artikelen 1, 2 en 3, alsmede het wetsontwerp in zijn geheel, worden eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

*
* *

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

De rapporteur, *De voorzitter,*
Margriet HERMANS. Marleen TEMMERMAN.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsontwerp
(stuk Senaat, nr. 4-1188/1 - 2008/2009).**

*
* *

navires belges ne puissent pas obtenir de certificats hydrocarbures de soude, notre pays a conclu un accord avec le Luxembourg. En vertu de cet accord, le Luxembourg délivre les certificats aux navires belges à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention, soit le 21 novembre 2008, jusqu'au moment où la Belgique ratifiera elle-même la Convention. Avant la date d'entrée en vigueur, les navires belges ne devaient pas encore disposer de pareil certificat.

Pays ayant ratifié la Convention hydrocarbures de soude

La Convention hydrocarbures de soude est entrée en vigueur le 21 novembre 2008, après avoir été ratifiée par 18 pays, dont au moins 5 pays possédant une flotte d'un tonnage d'au moins 1 million de tonnes.

À l'heure actuelle, 37 États sont parties à la Convention hydrocarbures de soude. La liste de ces États peut être consultée sur le site Internet de l'OMI.

IV. VOTES

Les articles 1^{er}, 2 et 3, ainsi que l'ensemble du projet de loi, sont adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

*
* *

Confiance a été faite à la rapporteuse pour la rédaction du présent rapport.

La rapporteuse, *La présidente,*
Margriet HERMANS. Marleen TEMMERMAN.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(doc. Sénat, n° 4-1188/1 - 2008/2009).**

*
* *

BIJLAGE

OVERZICHT VAN DE VERDRAGEN VAN DE INTERNATIONALE MARITIEME ORGANISATIE (IMO) IN VERBAND MET AANSPAKELIJKHEID EN VERGOEDING VAN SCHADE DOOR VERONTREINIGING DOOR SCHEPEN

Samenvattend overzicht van de Verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie inzake aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging afkomstig van schepen naar gelang van het type van stof

ANNEXE

LISTE DES CONVENTIONS DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION CAUSÉE PAR DES NAVIRES

Relevé récapitulatif des Conventions de l'Organisation maritime internationale en matière de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par des navires, en fonction du type de substance

1	2	3	4	5
Persistente olie afkomstig van olietankers, zowel cargo als bunker. — <i>Hydrocarbures persistants provenant de navires pétroliers, transportés aussi bien comme cargaison qu'en soute</i>	Bunkerolie (olie voor de aandrijving of de werking van het schip) afkomstig van andere schepen dan olietankers. — <i>Hydrocarbures de soute (servant à la propulsion ou au fonctionnement du navire) provenant de navires autres que des pétroliers</i>	Schadelijke en gevaarlijke stoffen (HNS) vervoerd per schip (andere dan persistente olie vervoerd door olietankers). — <i>Substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS) transportées par navires (autres que des hydrocarbures persistants transportés par pétroliers)</i>	Markering en verwijdering van scheepswrakken die een gevaar betekenen voor de navigatie of het milieu. — <i>Marquage et enlèvement d'épaves présentant une menace pour la navigation ou l'environnement</i>	Algemene regels inzake beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen. — <i>Règles générales relatives à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes</i>
Internationaal Verdrag van 1992 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC-Verdrag). — <i>Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC)</i>			Internationaal Verdrag van Nairobi van 2007 inzake de verwijdering van wrakken (Wrakken-Verdrag). — <i>Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (Convention sur l'enlèvement des épaves)</i>	Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (LLMC). — <i>Convention de 1976 relative à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC)</i>
Internationaal Verdrag van 1992 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Fonds-Verdrag). — <i>Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention Fonds)</i>	Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie. — <i>Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute</i>	Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag). — <i>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)</i>	Protocol van 1996 tot wijziging van het verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (LLMC Protocol 1992). — <i>Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 relative à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Protocole LLMC 1992)</i>	

Protocol van 2003 bij het Internationaal Verdrag van 1992 betreffende de instelling van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Aanvullend Fonds Verdrag). — *Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention Fonds complémentaire)*

Inwerkingtreding verdrag CLC: 30 mei 1996
FONDS: 30 mei 1996
AANVULLEND
FONDS: 3 maart 2005. — *Entrée en vigueur convention CLC: 30 mai 1996*
FONDS: 30 mai 1996
FONDS COMPLÉMENTAIRE: 3 mars 2005

Toetreding België met effect vanaf CLC: 6 oktober 1999
FONDS: 6 oktober 1999
AANVULLEND
FONDS: 4 februari 2006. — *Adhésion de la Belgique avec effet à partir du CLC: 6 octobre 1999*
FONDS: 6 octobre 1999
FONDS COMPLÉMENTAIRE: 4 février 2006

Inwerkingtreding verdrag: 21 november 2008. — *Entrée en vigueur convention: 21 novembre 2008*

Toetreding België met effect vanaf: (voorliggend ontwerp). — *Adhésion de la Belgique avec effet à partir du: (projet à l'examen)*

Inwerkingtreding verdrag: — (gedeeltelijk heronderhandeld). — *Entrée en vigueur convention: — (en partie renégociée)*

Toetreding België met effect vanaf: -. — *Adhésion de la Belgique avec effet à partir du: -*

Inwerkingtreding verdrag: -. — *Entrée en vigueur convention: -*

Toetreding België met effect vanaf: -. — *Adhésion de la Belgique avec effet à partir du:*

Inwerkingtreding verdrag: LLMC-Verdrag: 1 december 1986 LLMC-Protocol 1992: 13 mei 2004. — *Entrée en vigueur convention: — Convention LLMC: 1^{er} décembre 1986*
Protocole LLMC 1992: 13 mai 2004

Toetreding België met effect vanaf: LLMC-Verdrag: 1 oktober 1989 LLMC-Protocol 1992: — (voorliggend ontwerp). — *Adhésion de la Belgique avec effet à partir du: Convention LLMC: 1^{er} octobre 1989*
Protocole LLMC 1992: — (projet à l'examen)

<p>Vergoeding per incident : 750 miljoen STR Eerste schijf afhankelijk van de tonnage van het schip tot een maximum van 89 miljoen STR ten laste van de scheepseigenaar Tweede schijf tot 250 miljoen STR ten laste van het Internationaal Fonds voor Olieverontreiniging Derde schijf tot 750 miljoen STR ten laste van het Internationaal Aanvullend Fonds voor Olieverontreiniging. — <i>Indemnisation par incident : 750 millions DTS Première tranche liée à la jauge du navire jusqu'à un maximum de 89 millions DTS à charge du propriétaire du navire Deuxième tranche jusqu'à 250 millions DTS à charge du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Troisième tranche jusqu'à 750 millions DTS à charge du Fonds international complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</i></p>	<p>Vergoeding per incident : toepassing van de algemene regels inzake beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen Zie voorbeelden kolom 5. — <i>Indemnisation par incident : application des règles générales relatives à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes Voir exemples en colonne 5</i></p>	<p>Vergoeding per incident : 250 miljoen STR Eerste schijf afhankelijk van de tonnage van het schip tot een maximum van 100 miljoen STR ten laste van de scheepseigenaar Tweede schijf tot 250 miljoen ten laste van het HNS Fonds. — <i>Indemnisation par incident : 250 millions DTS Première tranche liée à la jauge du navire jusqu'à un maximum de 100 millions DTS à charge du propriétaire du navire Deuxième tranche jusqu'à 250 millions à charge du Fonds HNS</i></p>	<p>Vergoeding per incident : toepassing van de algemene regels inzake beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen Zie voorbeelden kolom 5. — <i>Indemnisation par incident : application des règles générales relatives à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes Voir exemples en colonne 5</i></p>	<p>Beperking van aansprakelijkheid afhankelijk van de aard van de schade en de tonnage van het schip (zie voorliggende memorie van toelichting), niet van toepassing voor schade door verontreiniging door persistente olie van olietankers of HNS (kolommen 1 en 3- Voorbeelden voor verontreiniging door bunkerolie of verwijdering van wrakken met toepassing van het Internationaal Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen zoals gewijzigd door het daarop betrekking hebbende Protocol van 1996 : middelgroot bulkcargoschip van 80 000 GT : 26 miljoen STR Middelgroot containerschip van 25 000 GT : 10 miljoen STR. — <i>La limitation de la responsabilité dépend de la jauge du navire (voyez l'exposé des motifs du projet de loi à l'examen), elle ne s'applique pas aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures persistants provenant de pétroliers ou par des substances HNS (colonnes 1 et 3) Exemples pour une pollution par les hydrocarbures de soute ou pour l'enlèvement d'épaves en application de la Convention internationale de 1976 relative à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 s'y rapportant : Vraquier moyen de 80 000 GT : 26 millions DTS Conteneur moyen de 25 000 GT : 10 millions DTS</i></p>
---	--	---	--	--