

Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

13 JUILLET 1963.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant la visite du N/S « Savannah » à des ports belges, et de l'annexe, signés à Bruxelles, le 19 avril 1963.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'application de l'énergie nucléaire s'étend rapidement dans le domaine de la navigation. Plusieurs unités militaires sont déjà dotées de ce moyen de propulsion.

La marine marchande suit le mouvement de près.

Sur le plan technique des règles régissant la construction et l'exploitation des navires nucléaires autres que les navires de guerre ont été formulées dans le chapitre VIII et dans les Recommandations de l'Annexe C de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres en 1960.

Sur le plan juridique le projet de Convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, a été adopté à la Conférence diplomatique du droit de la mer de Bruxelles 1962 et la Convention a été signée entre autres par la Belgique.

Toutefois les Etats-Unis d'Amérique n'ont pas signé cette Convention en raison du fait qu'elle s'applique aux navires de guerre. D'autre part, ils ont mis en service le premier navire marchand à propulsion nucléaire le N/S « Savannah » et se proposent de lui faire visiter les ports d'Europe au printemps de 1963. Il est donc vain d'attendre une mise en vigueur éventuelle de cette Convention pour régler le problème de l'acceptation de ce navire dans les ports européens.

Le N/S « Savannah » qui est un cargo mixte transportant outre 110 hommes d'équipage 60 passagers, est propriété des Etats-Unis d'Amérique. Il est exploité par le « States Marine C » (general operating agent) pour le compte de la « U. S. Maritime Administration, Department of Commerce U. S. ».

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

13 JULI 1963.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika betreffende het bezoek van het N/S « Savannah » aan Belgische havens, en bijlage, ondertekend op 19 april 1963, te Brussel.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De toepassing van kernenergie op de scheepvaart breidt zich snel uit. Verscheidene militaire eenheden zijn reeds van atoomaandrijving voorzien.

De koopvaardij volgt die tendenz.

Op technisch plan zijn de regels welke door de bouw en de uitbating van atoomschepen andere dan oorlogsschepen gelden, vervat in hoofdstuk VIII en in de aanbevelingen van Bijlage C van het Verdrag op de beveiliging van mensenlevens op zee in 1960, te Londen ondertekend.

Op juridisch plan is het ontwerp van Internationaal Verdrag betreffende de aansprakelijkheid van uitbaters van atoomschepen aangenomen in de Diplomatieke Conferentie voor Zeerecht van Brussel 1962 en het verdrag is, ondermeer, door België ondertekend.

De Verenigde Staten van Amerika hebben dit Verdrag echter niet ondertekend omdat het toepasselijk is op oorlogsschepen. Anderzijds hebben zij het eerste koopvaardij-schip met kernaandrijving, het N/S « Savannah », in dienst gesteld en hebben de bedoeling dit aan de Europese havens een bezoek te doen brengen in het voorjaar 1963. Men zou dus tevergeefs wachten op een eventuele inwerkingtreding van bedoeld Verdrag om het probleem van de ontvangst van dit schip in Europese havens te regelen.

Het N/S « Savannah » dat een vracht-passagiersschip is met 110 bemanningsleden en 60 passagiers aan boord is eigendom van de Verenigde Staten van Amerika. Het wordt uitgebaat door de « States Marine C » (General operating agent) voor rekening van de « U. S. Maritime Administration, Department of Commerce U. S. ».

En envoyant le N/S « Savannah » faire un tour du monde, les autorités américaines poursuivent un triple but :

1° — démontrer la possibilité de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire comme moyen de propulsion des navires de marine marchande;

2° — démontrer que l'exploitation opérationnelle d'un navire nucléaire — qu'il s'agisse d'un cargo ou d'un navire à passagers — offre la même sécurité que celle des navires classiques;

3° — communiquer aux autres pays l'expérience acquise aux Etats-Unis en matière de construction, équipement et exploitation de navires nucléaires.

De nombreux pays européens comptent inviter le N/S « Savannah » à faire escale dans un de leurs ports.

La Belgique ne peut rester à l'écart de ce mouvement.

Aussi le Gouvernement a-t-il décidé d'inviter le N/S « Savannah » à faire escale à Anvers et a-t-il conclu avec le gouvernement des Etats-Unis un accord bilatéral à cet effet. L'intérêt d'une telle visite se trouve renforcé en ce qui concerne notre pays du fait que la Belgique envisage elle-même la construction d'un navire à propulsion nucléaire suivant des brevets originaux (projet Vulcain qui a été retenu par l'Agence Européenne de l'Energie Nucléaire (A. E. E. N.) comme des plus prometteurs), et que le Commandant du « Savannah » est un gantois naturalisé américain.

L'approbation de cet accord par le pouvoir législatif a été jugée indispensable en raison du fait que le Gouvernement belge y a accepté que la responsabilité des Etats-Unis ou des personnes engagées dans l'exploitation et la navigation du navire, pour un dommage quelconque résultant d'un accident nucléaire soit limitée ou garantie à concurrence d'un montant global de 500 millions de dollars U. S. alors que selon la législation belge la responsabilité de l'auteur du dommage à l'égard des tiers est en principe illimitée.

Il est vrai qu'en matière maritime le propriétaire du navire pourrait à défaut d'une telle couverture invoquer la limitation de sa responsabilité civile en ce qui concerne les délits ou quasi-délits commis par le capitaine, l'équipage, le pilote ou tout autre personne au service du navire.

Cela n'empêche toutefois pas le caractère illimité de la responsabilité civile de subsister dans les cas où le propriétaire aurait commis lui-même une faute ainsi que dans le cas où toute autre personne que celles mentionnées ci-dessus aurait provoqué un accident nucléaire entraînant un dommage quelconque.

D'ailleurs les personnes pouvant engager la responsabilité civile des propriétaires de navires restent légalement parlant responsables de leurs fautes personnelles et cela d'une façon illimitée.

De ce qui précède il résulte qu'en cas d'accident nucléaire maximal — selon les techniques purement hypothétique mais qu'on ne peut écarter sur le plan juridique — les victimes éventuelles ne pourront faire valoir leurs droits à une réparation entière, que dans la mesure où le montant global des dommages ne dépassera pas le plafond de 500 millions de dollars U. S.

Il convient de souligner que cette limitation a été acceptée par le Gouvernement parce que le principe même de la limitation de la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire ou d'une installation nucléaire fixe est acquis sur le plan international, une responsabilité illimitée ne pouvant qu'entraver le développement des applications de l'énergie nucléaire à des fins pacifiques.

A titre de comparaison il faut noter que le montant maximum de la responsabilité de l'exploitant d'une installation nucléaire terrestre a été fixé par la Convention de Paris

Met de wereldreis van het N/S « Savannah » streven de Amerikaanse overheden een drievoudig doel na :

1° — het bewijs leveren dat het praktisch mogelijk is kernenergie vreedzaam aan te wenden als voortstuwingsmiddel van koopvaardij schepen;

2° — het bewijs leveren dat de operationele uitbating van een atoomschip — het weze een vracht- of passagiersschip — even veilig kan geschieden als bij conventionele schepen;

3° — de in de Verenigde Staten opgedane ondervindingen inzake bouw, uitrusting en uitbating van atoomschepen aan andere landen mede te delen.

Talrijke Europese landen zijn zinnens het N/S « Savannah » uit te nodigen om in een hunner havens aan te leggen.

België kan niet achterwege blijven.

De Regering heeft dan ook besloten het N/S « Savannah » uit te nodigen een bezoek te brengen aan Antwerpen en heeft daartoe met de Regering van de Verenigde Staten een bilateraal akkoord gesloten. België stelt in een dergelijk bezoek aan ons land des te meer belang omdat zij er aan denkt zelf een atoomschip naar oorspronkelijk brevet (project Vulcain door het Europees Agentschap voor Nucleaire Energie E. A. N. E. beschouwd als een der meest belovende) te bouwen en omdat de bevelhebber van de « Savannah » een Gentenaar is die Amerikaan is genaturaliseerd.

De goedkeuring van dit akkoord door de wetgevende macht is onontbeerlijk omdat de Belgische Regering door dit akkoord aangenomen heeft dat de aansprakelijkheid van de Verenigde Staten of van personen die in de uitbating of de navigatie van het schip, voor gelijk welke schade die voortkomt uit een atoomongeval, wordt beperkt of gedekt tot beloop van een maximum bedrag van 500 miljoen U. S. dollar, terwijl volgens de Belgische wetgeving de aansprakelijkheid tegenover derden van de dader van schade principeel onbeperkt is.

Weliswaar zou volgens het zeerecht de scheepseigenaar bij ontstentenis van dergelijke dekking, de beperking van zijn burgerlijke aansprakelijkheid kunnen inroepen wat de delikten en quasi-delikten betreft welke worden bedreven door kapitein, bemanning, loods en gelijk welke andere persoon in dienst van het schip.

Dit neemt echter niet weg dat de burgerlijke aansprakelijkheid onbeperkt blijft in de gevallen waarin de eigenaar zelf een fout zou begaan hebben alsook in de gevallen waarin gelijk welke andere persoon dan deze hierboven vermeld een atoomongeval veroorzaken welke enige schade meebrengt.

Trouwens de personen waarvoor de eigenaars van schepen burgerlijk aansprakelijk zijn blijven wettelijk gesproken onbeperkt aansprakelijk voor hun persoonlijke fouten.

Uit voorgaande vloeit voort dat in geval van een maximaal atoomongeval — volgens technici louter hypothetisch doch op juridisch plan niet weg te denken — de eventuele slachtoffers enkel hun rechten op algehele schadeloosstelling zouden kunnen doen gelden voor zover het globaal bedrag der schaden niet het maximum bedrag van 500 miljoen U. S. dollar te boven gaat.

Het past de nadruk te leggen op het feit dat de beperking door de Regering werd aangenomen omdat het beginsel van de beperking van de uitbater van een atoomschip of van een landvast atoominstallatie op internationaal plan bestaansrecht heeft verworven wegens het feit dat een onbeperkte aansprakelijkheid de ontwikkeling in de vreedzame aanwending van kernenergie zou kunnen belemmeren.

Bij wijze van vergelijking dient genoteerd dat het maximumbedrag van de aansprakelijkheid van de uitbater van een landvast atoombedrijf bij het Verdrag van Parijs 1960

1960 à 15 millions de dollars U. S. et celui d'un exploitant d'un navire nucléaire par la Convention de Bruxelles 1962 à 100 millions de dollars U. S. seulement.

Néanmoins, le texte de l'accord dérogeant dans une certaine mesure aux principes de notre droit civil actuel, le Gouvernement a estimé nécessaire qu'il soit approuvé par le Parlement nonobstant le fait que *de facto* la probabilité d'un dépassement du plafond fixé de responsabilité soit infime.

COMMENTAIRES DES ARTICLES DE L'ACCORD.

L'accord est subdivisé en trois parties :

- les dispositions d'ordre général (art. 1 à 5).
- les dispositions particulières (art. 6 à 12), parmi lesquelles figurent celles qui ont trait à la responsabilité de l'exploitant du navire nucléaire « Savannah » (art. 12) et
- les clauses finales (art. 13 à 16).

Dispositions générales.

L'entrée du N/S « Savannah » dans les eaux belges est subordonnée à l'approbation préalable du Gouvernement belge.

Cette disposition implique une restriction au principe suivant lequel les navires ont libre accès aux eaux territoriales et intérieures belges sauf — et cela conformément aux normes du droit international public — si cet accès peut compromettre l'ordre public ou la sécurité de l'Etat visité.

Etant donné toutefois le caractère spécial d'une première visite d'un tel navire de conception tout à fait exceptionnelle, les Etats-Unis ont eux-mêmes proposé que l'entrée du « Savannah » soit subordonnée à l'approbation préalable du Gouvernement belge.

La visite du « Savannah » est en outre conditionnée par deux principes :

Le premier (art. 2) veut que le navire réponde aux exigences formulées par la Convention internationale de 1960 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Ainsi est garantie l'application des dispositions de la dite convention au cas particulier du N/S « Savannah » avant la mise en vigueur de cette dernière, y compris celle des Recommandations qui y sont annexées.

Le second principe a plutôt une valeur pratique (art. 3). Il va de soi que les règlements de police belges sont applicables aux personnes se trouvant sur territoire belge et ce en vertu du principe de la territorialité de l'application des normes réglementaires et légales.

Il est cependant évident que seules les autorités américaines sont le mieux à même de connaître les possibilités techniques du N/S « Savannah ».

C'est pourquoi l'exploitant ou le capitaine n'est tenu d'observer les dispositions réglementaires que pour autant que celles-ci ne risquent pas de compromettre le bon fonctionnement de l'installation nucléaire du navire et de créer par ce fait même un danger autrement inexistant.

Les dispositions de l'article 3 de l'Accord ne doivent pas être considérées comme l'expression d'une volonté de déroger aux dispositions de police existantes mais plutôt comme une invitation aux autorités chargées de les faire observer de ne rien ordonner, même involontairement, qui puisse compromettre le bon fonctionnement de l'installation nucléaire du navire.

slechts op 15 miljoen U. S. dollar is vastgesteld en dat van een uitbater van een atoomschip bij het Verdrag van Brussel 1962 op 100 miljoen dollar.

Niettemin heeft de Regering gemeend dat, vermits de tekst van het akkoord in zekere mate een afwijking inhoudt van de principes van ons huidige burgerlijk recht, hij door het Parlement moet goedgekeurd worden, hoewel in feite de kansen dat de limiet van aansprakelijkheid wordt overschreden miniem zijn.

KOMMENTAAR OP DE ARTIKELEN VAN HET AKKOORD.

Het Akkoord is in drie delen onderverdeeld :

- de algemene bepalingen (art. 1 tot 5).
- de bijzondere bepalingen (art. 6 tot 12) waaronder deze betreffende de aansprakelijkheid van de uitbater van het N/S « Savannah » (art. 12) en
- de slotclausules (art. 13 tot 16).

Algemene bepalingen.

De toegang van het N/S « Savannah » tot de Belgische wateren is onderworpen aan de voorafgaande toelating van de Belgische Regering.

Deze bepaling houdt een restrictie in aan het beginsel volgens hetwelk de schepen vrij toegang tot de Belgische territoriale en binnenwateren hebben tenzij — en dit overeenkomstig de normen van het internationaal publiek recht — deze toegang de publieke orde of de veiligheid van de bezochte Staat in 't gedrang kan brengen.

Om wille van het bijzonder karakter van een eerste bezoek van een dergelijk uitzonderlijk geconcipeerd schip hebben de Verenigde Staten zelf voorgesteld dat de toegang van de « Savannah » zou onderworpen worden aan de voorafgaandelijk goedkeuring van de Belgische Regering.

Het bezoek van het N/S « Savannah » moet bovendien beantwoorden aan twee voorwaarden :

Vooreerst (art. 2) moet het schip in orde zijn met de vereisten van het Internationaal Verdrag van 1960 op de beveiliging van mensenlevens op zee. Zodoende worden de bepalingen van voornoemd Verdrag met inbegrip van de daaraan toegevoegde Aanbevelingen op het bijzonder geval van de « Savannah » toegepast vóór de inwerkingtreding van het Verdrag.

De tweede voorwaarde heeft een praktische waarde (art. 3). Vanzelfsprekend zijn de Belgische politiereglementen van toepassing op de personen die zich op Belgisch grondgebied bevinden krachtens het territorialiteitsbeginsel inzake de toepassing van reglementaire en wettelijke normen.

Het is echter ook waar dat alleen de Amerikaanse overheden het best geplaatst zijn om de technische mogelijkheden van het N/S « Savannah » te kennen.

Daarom is de uitbater of de kapitein slechts gehouden de reglementaire bepalingen na te leven in zoverre deze niet de goede werking van de atoominstallatie van het schip in 't gedrang kunnen brengen.

De bepalingen van artikel 3 van het Akkoord moeten niet beschouwd worden als de uitdrukking van een wil om afbreuk te doen aan de bestaande politiereglementen doch veeleer als een uitnodiging van de overheden die belast zijn met de naleving ervan geen orders te geven die, zelfs onvrijwillig, de goede werking van de atoomuitrusting van het schip zouden kunnen compromitteren.

Il y a d'ailleurs lieu de remarquer à cet égard que les règlements en question donnent aux autorités compétentes le pouvoir de prendre les mesures exceptionnelles dérogeant aux volontés et que les dirigeants du navire sont tenus de fournir dans chaque cas d'espèce la preuve du danger qu'entraînerait l'observation de l'ordre contesté.

Les articles 4 et 5 sont d'ordre pratique et ne nécessitent pas de commentaire spécial.

Dispositions particulières.

Les articles 6 à 11 contiennent les dispositions de caractère technique. Ils définissent les obligations et les attributions des instances impliquées dans l'organisation de la réception du navire nucléaire.

Il est à signaler que lors des négociations les autorités américaines ont déclaré explicitement qu'il n'entraîne pas dans leurs intentions de procéder à l'évacuation de déchets radioactifs dans les eaux territoriales ou dans les ports étrangers. Une opération de recharge en combustible n'est pas non plus envisagée.

L'article 12 traite de la responsabilité légale en cas de dommage résultant d'un accident nucléaire et de la réparation de ce dommage.

L'étendue des engagements que les Etats-Unis ont pris dans ce domaine est basée sur l'« Atomic Energy Act » de 1954 tel qu'amendé ultérieurement.

Ces engagements peuvent être résumés en quatre points :

1° — article 12 (a).

Les Etats-Unis s'engagent à réparer tout dommage résultant d'un accident nucléaire en relation avec la conception, le développement, la construction, la gestion et le fonctionnement, la réparation, l'entretien et l'usage en général du navire, dans la mesure, où tout tribunal compétent établit la responsabilité sur base de la loi que ce tribunal doit normalement appliquer.

Il importe de faire remarquer que tel qu'il est libellé l'article 12 (a) ne préjuge pas la nature de cette responsabilité, à savoir s'il s'agit d'une responsabilité subjective (art. 1382 et suivants du C. C. B.) ou d'une responsabilité basée sur le risque.

Cette question qui n'intéresse que la Belgique doit être résolue dans le cadre du droit interne belge, ainsi qu'il est exposé plus loin.

Il convient à cet égard de signaler que les Etats-Unis tout en acceptant les engagements formulés à cet article, se sont opposés, et la chose est normale comme exposé à l'alinéa précédent, à ce que la convention bilatérale signée avec eux soit un instrument servant à modifier du même coup le droit interne belge.

2° — article 12 (c).

L'intervention des Etats-Unis est limitée par accident à 500 millions de dollars U. S. soit environ 25 milliards de francs belges.

3° — article 12 (d).

Les Etats-Unis renoncent à invoquer le privilège de souveraineté et se soumettent à la procédure devant le tribunal belge compétent et aux décisions de celui-ci.

Ils renoncent également à invoquer les dispositions légales en matière de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Trouwens dient er op gewezen dat in dit opzicht bedoelde reglementen aan de bevoegde overheden de macht verlenen om de vereiste uitzonderlijke afwijkende maatregelen te nemen en dat de bevelhebbers van het schip verplicht zijn in elk afzonderlijk geval het bewijs te leveren van het gevaar dat de naleving van de betwiste maatregel zou meebrengen.

Artikelen 4 en 5 zijn van praktische aard en vergen geen nader commentaar.

Bijzondere bepalingen.

Artikelen 6 tot 11 zijn bepalingen van technische aard. Zij bepalen de verplichtingen en de bevoegdheden van de instanties belast met de organisatie van de ontvangst van het atoomschip.

Weze opgemerkt dat bij de besprekingen de Amerikaanse overheden uitdrukkelijk verklaard hebben dat zij niet het inzicht hebben radioactieve afval in vreemde territoriale wateren of havens te verwijderen. Een nieuwe bevoorradiging brandstof is ook niet in het vooruitzicht geplaatst.

Artikel 12 betreft de wettelijke aansprakelijkheid in geval van schade die voortvloeit uit een atoomongeval en de schadevergoeding.

De draagwijdte van de verbintenissen welke op dit stuk de Verenigde Staten aangaan wordt bepaald door de « Atomic Energy Act » van 1954, nadien gewijzigd.

Deze verbintenissen kunnen samengevat in vier punten :

1° — artikel 12 (a).

De Verenigde Staten verbinden zich er toe elke schade te vergoeden welke voortkomt van een atoomongeval in verband met het concept, de ontwikkeling, de bouw, het beheer en de werking, de herstelling, het onderhoud en het gebruik in het algemeen van het schip, in zoverre de rechtbank deze aansprakelijkheid vastlegt overeenkomstig de wet welke zij normaal moet toepassen.

Het is van belang te doen opmerken dat zoals artikel 12 (a) gelibelleerd is dit artikel zich niet inlaat met de aard van deze aansprakelijkheid het is te zeggen of het gaat om een subjectieve (art. 1382 en vlg. van het B. W. B.) dan wel om een risicoaansprakelijkheid.

Deze kwestie belangt alleen België aan en moet opgelost worden in het kader van de Belgische interne wetgeving zoals dit hieronder verder zal uiteengezet worden.

In dit verband moet ter kennis gebracht worden dat de Verenigde Staten, hoewel ze de in dat artikel geformuleerde verbintenissen aangaan, er zich tegen verzet hebben, wat zoals hogervermeld normaal is, dat de met hen ondertekende bilaterale overeenkomst het instrument zou worden om met een het Belgisch intern recht te wijzigen.

2° — artikel 12 (c).

De tussenkomst van de Verenigde Staten is per ongeval beperkt tot 500 miljoen U. S. dollar, dit is ongeveer 25 miljard Belgische frank.

3° — artikel 12 (d).

De Verenigde Staten zien ervan af het voorrecht van de soevereiniteit in te roepen en zullen zich schikken naar de procedure voor de bevoegde Belgische rechtbank en naar dezer beslissingen.

Zij verzaken tevens eraan gelijk welke wettelijke bepaling op de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars in te roepen.

4° — article 12 (e).

Les Etats-Unis n'exerceront aucun recours contre toute personne qui aurait été rendue responsable d'un dommage nucléaire résultant d'un acte ou d'une omission commis sur territoire belge ou à bord d'un navire belge.

Les dispositions des 1° et 2° ont un caractère général.

L'article 12 (a) vise donc également la réparation d'un dommage causé par le N/S « Savannah » lorsqu'il navigue à proximité des côtes belges en route pour un port d'un pays voisin. D'autre part, le tribunal compétent peut le cas échéant être un tribunal étranger rendant une personne responsable des dommages causés dans le pays de ce tribunal par un acte commis sur territoire belge en rapport avec l'exploitation du navire nucléaire.

Quant au montant global de la responsabilité fixée par l'Accord (art. 12 (c)) et découlant des dispositions de l'Atomic Energy Act, il couvre tous les dommages subis à la fois en Belgique et à l'étranger résultant d'un seul et même accident nucléaire.

Quant au 3°, il renforce les dispositions de l'article 52 de la loi du 23 mars 1876 sur la compétence de nos tribunaux.

Il convient enfin de souligner que selon l'Atomic Energy Act la responsabilité des Etats-Unis n'est pas engagée si l'accident résulte d'un acte de guerre.

L'Annexe de l'Accord fixe le mode d'intervention des Etats-Unis. L'Atomic Energy Commission, établissement public fédéral (cfr. Section 21 de l'Atomic Energy Act), est l'organisme centralisateur américain dans le domaine de l'énergie nucléaire. Cette Commission a les pouvoirs les plus étendus en cette matière. En ce qui concerne la responsabilité civile (public liability) et plus particulièrement celle relative à l'exploitation du N/S « Savannah » (Sec. 170, 1, de l'A. E. A.), la Commission de l'Energie Atomique peut conclure des accords d'indemnisation avec n'importe quelle personne engagée dans la conception, le développement, la construction, etc., du N/S « Savannah ». Elle peut exiger que cette personne se prémunisse par des contrats d'assurance ou par d'autres garanties contre le risque des responsabilités légales. Elle fournit les sommes nécessaires à la réparation à toute personne redevable d'une indemnisation (indemnified person) à concurrence des montants dépassant la susdite garantie financière mais limités à 500 millions de dollars U. S.

En application de ces dispositions l'Atomic Energy Commission a conclu un accord avec l'Administration de la Marine américaine (U. S. Maritime Administration, Department of Commerce) couvrant la responsabilité civile de toute personne impliquée dans l'exploitation et la navigation du « Savannah ».

Il y a lieu de signaler en outre que la convention intervenue le 2 septembre 1958 entre cette Administration et les Etats Marine Co, agent d'exploitation, réaffirme les principes énoncés dans le A. E. A.

Dispositions finales.

Celles-ci ne nécessitent pas de commentaire.

L'Accord soumis à votre approbation ne sortira ses effets qu'au moment où la notification écrite sera faite par chaque Gouvernement que toutes les conditions légales et constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur de cet Accord sont remplies (art. 16).

Il convient de rappeler que toutes les précautions ont été prises sur le plan technique pour rendre un accident nucléaire impossible. Le navire est non seulement conforme aux prescriptions internationales sur la matière, mais la sécurité

4° — artikel 12 (e).

De Verenigde Staten zullen geen verhaal nemen op een persoon die aansprakelijk wordt gesteld voor atoomschade veroorzaakt door een daad of verzuim op Belgisch gebied of aan boord van een Belgisch schip gepleegd.

De bepalingen onder 1° en 2° zijn van algemene aard.

Artikel 12 (a) beoogt dus ook de vergoeding van de schade veroorzaakt door het N/S « Savannah » wanneer het in de nabijheid van de Belgische kust vaart om een haven van een naburig land aan te doen. Verder kan de daarin bedoelde rechtbank evengoed een vreemde rechtbank zijn die een persoon aansprakelijk stelt voor een daad op Belgisch grondgebied gesteld en waarvan de schadelijke gevolgen zich uitstrekken tot het grondgebied van de Staat waarin gezegde rechtbank gelegen is.

Anderzijds dekt het globaal bedrag van de aansprakelijkheid zoals dit bepaald is bij het Akkoord (art. 12 (c)) en voortvloeit uit de « Atomic Energy Act », per atoomgeval, alle schade zowel in België als in het buitenland geleden.

Aangaande punt 3, dit zet de bepalingen van artikel 52 van de wet van 23 maart 1876 op de bevoegdheid van onze rechtbanken kracht bij.

Tenslotte is het van belang te onderstrepen dat volgens de Atomic Energy Act er geen aansprakelijkheid bestaat, indien het atoomongeval voortkomt van een oorlogsdaad.

De Bijlage van het Akkoord bepaalt de wijze waarop de Verenigde Staten tussenbeide komen. De « Atomic Energy Commission », een federale openbare instelling (cfr. Sectie 21 van de Atomic Energy Act), trekt alles tot zich toe wat kernenergie betreft. Deze Commissie heeft op dat stuk de meest uitgebreide bevoegdheden. Wat de burgerlijke aansprakelijkheid betreft (public liability) en in 't bijzonder deze in verband met de uitbating van het N/S « Savannah » (Sec. 170, 1, van de A. E. A.), kan de Commissie voor Atoomenergie overeenkomsten voor schadeloosstelling sluiten met gelijk welke persoon die betrokken is in het concept, de ontwikkeling, de bouw, enz., van het N/S « Savannah ». Zij kan van deze persoon eisen verzekeringen aan te gaan of andere waarborgen te geven om wettelijke aansprakelijkheden tegenover derden te dekken. Zij keert de voor de schadeloosstelling nodige sommen uit aan elke persoon die vergoeding verschuldigd is, ten belope van het verschil tussen voornoemde financiële waarborg en het maximum bedrag van 500 miljoen U. S. dollar.

Krachtens deze wettelijke bepaling heeft de A. E. C. met de « U. S. Maritime Administration, Department of Commerce », een overeenkomst gesloten om de burgerlijke aansprakelijkheid te dekken van elke persoon die betrokken is in de uitbating en de navigatie van de « Savannah ».

Het weze vermeld dat de overeenkomst op 2 september 1958 gesloten tussen dit Bestuur en de States Marine Co, uitbatingsagent, de beginselen welke in de A. E. A. zijn vervat opnieuw bevestigt.

Slotbepalingen.

Zij vergen geen bijzonder commentaar.

Het Akkoord dat aan uw goedkeuring onderworpen is zal slechts uitwerking hebben vanaf het tijdstip waarop elke Regering de andere schriftelijk in kennis heeft gesteld van het feit dat alle wettelijke en grondwettelijke voorwaarden voor de inwerkingtreding van het Akkoord zijn vervuld (art. 16).

Er dient aan herinnerd dat op technisch plan alle voorzorgsmaatregelen zijn genomen om een atoomongeval onmogelijk te maken. Het schip beantwoordt niet alleen aan de internationale voorschriften terzake, maar de veiligheid

qu'il offre a été étudiée par les experts nationaux, par les organismes internationaux spécialisés, l'Euratom et l'Agence Européenne de l'Energie Nucléaire (A. E. E. N.) ainsi que par les sociétés de classification.

Toutefois les victimes éventuelles doivent sur le plan juridique pouvoir bénéficier d'un maximum de protection.

De l'avis du Gouvernement l'Accord seul ne saurait réaliser cet objectif.

Comme il a été signalé à l'occasion du commentaire de l'article 12(a) cet alinéa ne contient et ne peut contenir aucune précision sur la nature de la responsabilité légale.

Il en est d'ailleurs de même dans les conventions similaires qui ont été ou qui seront signées entre les Etats-Unis et les autres pays européens qui s'apprêtent à recevoir le « Savannah » notamment celles relatives à la Grèce, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Le terme « public liability » (responsabilité légale) a été repris de la loi américaine sur l'Energie Atomique, étant entendu que cette responsabilité sera celle qui découle de la législation qui sera en vigueur au moment de l'accident éventuel.

Dans ces conditions, le Gouvernement a pris l'initiative de déposer en même temps que le présent projet de loi un autre projet de loi instituant la responsabilité objective d'un exploitant d'un navire nucléaire dont les dispositions sont inspirées par la Convention Internationale de Bruxelles 1962 sur la même matière.

La visite du N/S « Savannah » étant envisagée début octobre 1963, il conviendrait que l'Accord conclu avec les Etats-Unis puisse être approuvé par la présente loi dans le plus bref délai possible.

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

van het schip is ook onderzocht door nationale deskundigen, door gespecialiseerde internationale organismen : Euratom en het Europees Agentschap voor Nucleaire Energie (E. A. N. E.) alsook door klassifikatie-maatschappijen.

Doch ook op juridisch plan dienen de eventuele slachtoffers een maximum bescherming te genieten.

Naar de mening van de Regering kan het Akkoord alleen dit doel niet bereiken.

Zoals vermeld naar aanleiding van het commentaar op artikel 12(a) houdt die paragraaf geen enkele aanduiding in nopens de aard van de wettelijke aansprakelijkheid en kan het zulke aanduiding niet inhouden.

Dit is trouwens ook het geval voor de gelijkaardige overeenkomsten die werden afgesloten of zullen afgesloten worden tussen de Verenigde Staten en de andere Europese landen die zich gereed maken om de « Savannah » te ontvangen zoals deze met Griekenland, Nederland en Duitsland.

De term « public liability » (wettelijke aansprakelijkheid) werd overgenomen uit de Amerikaanse wet op de Atoomenergie, waardoor dient verstaan de aansprakelijkheid die voortvloeit uit de wetgeving die zal gelden op het tijdstip van het eventueel ongeval.

In die omstandigheden, heeft de Regering het initiatief genomen terzelfdertijd als onderhavig wetsontwerp een ander wetsontwerp in te dienen dat de objectieve aansprakelijkheid van een uitbater van een atoomschip in 't leven roept en waarvan de bepalingen ingegeven zijn door het desbetreffend Internationaal Verdrag van Brussel 1962.

Daar het bezoek van het N/S « Savannah » begin oktober 1963 kan verwacht worden, zou het passen dat het Akkoord met de Verenigde Staten afgesloten zo vlug mogelijk zou worden goedgekeurd.

*De Vice-Eerste-Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

P.-H. SPAAK.

Le Ministre de la Santé Publique et de la Famille,

De Minister van Volksgezondheid en van het Gezin,

J. CUSTERS.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, le 24 mai 1963, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant la visite du N/S « Savannah » à des ports belges, et de l'annexe, signés à Bruxelles, le 19 avril 1963 », a donné le 31 mai 1963 l'avis suivant :

Le projet tend à soumettre à l'assentiment des Chambres législatives l'accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant la visite du N/S « Savannah » à des ports belges, ainsi que son annexe, signés à Bruxelles le 19 avril 1963. Cet accord prévoit les conditions dans lesquelles ledit navire des Etats-Unis, à propulsion nucléaire, pourra faire escale dans des ports belges.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 24^e mei 1963 door de Vice-Eerste-Minister en Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika betreffende het bezoek van het N/S « Savannah » aan Belgische havens, en bijlage, ondertekend op 19 april 1963, te Brussel », heeft de 31^e mei 1963 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt ertoe het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika betreffende het bezoek van het N/S « Savannah » aan Belgische havens, en bijlage, ondertekend op 19 april 1963 te Brussel, aan de instemming van de Wetgevende Kamers voor te leggen. Dat akkoord bevat de modaliteiten waaronder het vaartuig van de Verenigde Staten dat met atoomdrijving is uitgerust in de Belgische havens zal mogen aanleggen.

Aux termes de l'exposé des motifs, l'approbation du pouvoir législatif a été jugée indispensable en raison du fait que le Gouvernement a accepté que la responsabilité des États-Unis ou des personnes engagées dans l'exploitation et la navigation du navire, pour un dommage quelconque résultant d'un accident nucléaire, soit limitée ou garantie jusqu'à concurrence d'un montant global de 500 millions de dollars U.S. alors que, selon la législation belge, la responsabilité de l'auteur du dommage à l'égard des tiers est, en principe, illimitée (article 12, C, de l'accord).

Cette justification est pleinement fondée. Toutefois, l'assentiment des Chambres législatives est de même requis pour plusieurs autres dispositions de l'accord. Il en va ainsi notamment pour les articles 3 et 7 d, lesquels permettent de déroger aux règlements belges qui affecteraient défavorablement la sécurité opérationnelle de l'installation nucléaire, comme pour les articles 4, 7 (a et c) et 9, qui confèrent certains pouvoirs à ce que l'accord appelle « les autorités désignées », dans la mesure où l'on estimerait devoir consentir à ce que celles-ci empiètent sur les attributions propres de fonctionnaires belges nommés conformément à la loi ou à ce qu'elles prennent des dispositions ayant force obligatoire.

L'accord est conclu pour une durée indéterminée. Il prend fin de la manière prévue à l'article 15 : chaque Gouvernement peut le dénoncer moyennant un préavis de 180 jours au moins. Permanent par nature, l'accord continuera donc à sortir ses effets même après le retour du navire aux États-Unis, et ce aussi longtemps qu'il n'y aura pas été mis fin. Dès lors, le navire atomique pourrait entreprendre plusieurs voyages sous le régime de l'accord, encore que telle ne soit pas, d'après le fonctionnaire délégué, l'intention du moment.

Les articles 2, 4, 6 a et 11 de l'accord se réfèrent à la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres en 1960, ainsi qu'à ses annexes.

Cette convention, signée par la Belgique, devra être soumise à l'assentiment des Chambres législatives; elle n'est pas entrée en vigueur à ce jour et n'a de ce fait pas encore été publiée.

Le citoyen belge est tout aussi ignorant de la teneur du « U.S. Atomic Energy Act », loi américaine, que visent l'article 12 et l'annexe de l'accord.

De par la référence qui y est faite dans l'accord, ces deux instruments constituent des éléments de celui-ci. La date de leur publication en Belgique devra dès lors coïncider avec celle de l'accord lui-même ou, à tout le moins, être choisie de manière à ne pas retarder l'entrée en vigueur de celui-ci.

La convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, signée à Bruxelles le 25 mai 1962, et la convention relative à la responsabilité légale dans le domaine nucléaire, conclue à Paris le 29 juillet 1960 et complétée par celle qui a été adoptée à Bruxelles le 31 janvier 1963 — convention dont il est fait mention dans l'exposé des motifs —, ont bien été signées par la Belgique mais doivent encore être soumises à l'assentiment des Chambres législatives; elles ne sont pas non plus entrées en vigueur et n'ont pas davantage été publiées.

L'article 12, a, de l'accord prévoit en sa dernière phrase : « Les dispositions légales régissant cette responsabilité sont celles existant au moment où ledit accident nucléaire se produit. » Ainsi est laissée à chaque État la faculté de recourir ou non à un système de responsabilité fondée sur le risque.

Si ce texte n'est pas de nature à susciter des difficultés dans l'hypothèse d'un accident qui se produirait dans un port belge, il en irait autrement dans le cas où l'accident surviendrait alors que le navire se trouverait en haute mer ou dans des eaux territoriales étrangères mais à proximité de la Belgique, et occasionnerait des dommages en territoire belge. Le bref commentaire que l'exposé des motifs consacre à cette éventualité est plutôt vague. Les mots « à proximité des côtes belges en route pour un port d'un pays voisin » ne permettent pas de déterminer si l'on vise les eaux territoriales ou la haute mer.

La loi belge ne suffit pas par elle-même pour qu'une réponse offrait toute la sécurité juridique voulue puisse être apportée à cette question.

A moins que le « U.S. Atomic Energy Act » ne soit plus explicite à cet égard, il apparaît souhaitable de préciser la portée de cette disposition par la voie d'un accord complémentaire.

Luidens de la mémoire van toelichting moet dit akkoord aan de wetgever worden voorgelegd omdat de Belgische Regering heeft aangenomen dat de aansprakelijkheid van de Verenigde Staten of van personen die in de uitbating of de navigatie van het schip betrokken zijn, voor gelijk welke schade die voortvloeit uit een atoomongeval, wordt beperkt tot beloop van een maximum bedrag van 500 miljoen dollar, terwijl volgens de Belgische wetgeving de aansprakelijkheid tegenover derden principieel onbeperkt is (artikel 12, C, van het akkoord).

Deze reden is volkomen gegrond. Het akkoord bevat evenwel verscheidene andere bepalingen waaromtrent de instemming van het Parlement is vereist. Zo de artikelen 3 en 7d, waarbij afwijking van de Belgische reglementering wordt mogelijk gemaakt wanneer deze een ongunstige weerslag heeft op de operationele veiligheid van de nucleaire installatie. Ook de artikelen 4, 7 (a en c) en 9, waarbij bepaalde bevoegdheden worden verleend aan wat het akkoord noemt : « de aangestelde overheden », en zulks in zoverre men het nodig mocht achten deze « aangestelde overheden » het eigen gebied van wettelijke benoemde Belgische ambtenaren te laten betreden, of algemene bindende bepalingen te stellen.

Het akkoord is geldig voor onbepaalde tijd. Het houdt op te bestaan op de wijze bepaald bij artikel 15 : iedere Regering kan aan het akkoord een einde stellen mits een opzeggingstermijn van niet minder dan 180 dagen. Het is dus uiteraard bestendig en zelfs na de terugkeer van het vaartuig in de Verenigde Staten zal het akkoord uitwerking hebben zolang het niet is opgezegd. Meerdere reizen van het atoomschip zouden aldus onder het regime van het akkoord kunnen ondernomen worden alhoewel luidens de verklaring van de bevoegde ambtenaar zulks niet in de bedoeling ligt van het ogenblik.

De artikelen 2, 4, 6a en 11 van het akkoord verwijzen naar de internationale overeenkomst voor de beveiliging van mensenvlotten op zee, ondertekend te Londen in 1960, en haar bijlage.

Deze overeenkomst werd door België ondertekend. Zij zal voor bekrachtiging aan het Parlement dienen voorgelegd te worden, en is tot op heden niet in werking getreden en, derhalve, ook niet bekendgemaakt.

De « U.S. Atomic Energy Act », die een wet voor de Verenigde Staten van Amerika is en waarnaar in artikel 12 en in de bijlage wordt verwezen, is voor de Belgische Staatsburgers eveneens een onbekende tekst.

Deze twee oorkonden worden, doordat het akkoord er naar verwijst, bestanddelen van dit akkoord. Zij moeten dus in België worden bekendgemaakt samen met het akkoord, ofwel op zodanige wijze dat de uitwerking ervan geen vertraging lijdt.

Er weze opgemerkt dat de overeenkomst betreffende de aansprakelijkheid van uitbaters van nucleaire schepen, ondertekend te Brussel op 25 mei 1962, en het verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gesloten te Parijs op 29 juli 1960, verdrag dat werd aangevuld met dat ondertekend te Brussel op 31 januari 1963, waarvan in de memorie van toelichting gewag wordt gemaakt, door België werden ondertekend en ook aan het Parlement ter instemming dienen voorgelegd te worden. Deze overeenkomst en verdragen zijn echter evenmin in werking getreden; zij werden dus niet bekendgemaakt.

De laatste volzin van artikel 12, a, van het akkoord bepaalt : « De wettelijke bepalingen die deze aansprakelijkheid vastleggen, zullen deze zijn welke van kracht zijn op het tijdstip van voormeld atoomongeval ». Daardoor wordt aan iedere Staat de keuze open gelaten al dan niet beroep te doen op een risico aansprakelijkheidsstelsel.

Wanneer het ongeval zich voordoet in een Belgische haven geeft deze tekst geen aanleiding tot moeilijkheid. Anders is het evenwel wanneer het ongeval zich voordoet als het vaartuig hetzij in hoge zee hetzij in vreemde territoriale wateren doch in de nabijheid van België vertoef en schade op Belgisch grondgebied veroorzaakt. Omtrent dit laatste geval bevat de memorie van toelichting een korte uitleg. Deze is echter vrij onduidelijk. De woorden « in de nabijheid van de Belgische kust om een haven van een naburig land aan te doen » laten de vraag open of hierbij de territoriale wateren dan wel de hoge zee wordt bedoeld.

De Belgische wet op zichzelf kan niet volstaan om met de gewenste rechtszekerheid het antwoord op deze vraag te geven.

Tenzij de « U.S. Atomic Energy Act » hieromtrent nadere voorzieningen bevat, ware het wellicht gewenst door middel van een aanvullend akkoord de bedoelde bepaling te verduidelijken.

La chambre était composée de :

Messieurs : F. Lepage, conseiller d'Etat, président,
A. Mast et H. Much, conseillers d'Etat,
F. Duchêne et G. Van Hecke, assesseurs de la section de
législation.
Madame : J. De Koster, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française
a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnan.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général
adjoint.

Le Greffier,
(s.) J. DE KOSTER.

Le Président,
(s.) F. LEPAGE.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et
Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre de la
Santé Publique et de la Famille, et de Notre Ministre des
Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires
étrangères, Notre Ministre de la Santé Publique et de la
Famille et Notre Ministre des Communications sont chargés
de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le
projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Bel-
gique et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique con-
cernant la visite du N/S « Savannah » à des ports belges, et
son annexe, signés à Bruxelles, le 19 avril 1963, sortiront
leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 12 juillet 1963.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

P.-H. SPAAK.

Le Ministre de la Santé Publique et de la Famille,

J. CUSTERS.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

De Kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. Lepage, raadsheer van State, voorzitter,
A. Mast en H. Buch, raadsheren van State,
F. Duchêne en G. Van Hecke, bijzitters van de afdeling
wetgeving.
Mevrouw : J. De Koster, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd
nagezien onder toezicht van de H. G. Van Bunnan.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, adjunct-
auditeur-generaal.

De Griffier,
(get.) J. DE KOSTER.

De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.

WETSONTWERP

BAUDOUIN.

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste-Minister en
Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van
Volksgezondheid en van het Gezin en van Onze Minister
van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste-Minister en Minister van Buitenlandse
Zaken, Onze Minister van Volksgezondheid en van het
Gezin en Onze Minister van Verkeerswezen worden er
mede belast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het
ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

Het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk Bel-
gië en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika
betreffende het bezoek van het N/S « Savannah » aan Bel-
gische havens, en bijlage, ondertekend op 19 april 1963, te
Brussel, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 12 juli 1963.

VAN KONINGSWEGE,

*De Vice-Eerste-Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken.*

De Minister van Volksgezondheid en van het Gezin,

De Minister van Verkeerswezen,

**ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS
D'AMERIQUE CONCERNANT LA VISITE
DU N/S « SAVANNAH » A DES PORTS BELGES.**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique,

Ayant un intérêt réciproque dans l'usage pacifique de l'énergie nucléaire et dans l'application de celle-ci à la marine marchande.

Ont convenu ce qui suit :

Dispositions générales.

Article 1.

L'entrée du N/S « Savannah » (dénommé ci-après « le Navire ») dans les eaux belges ou dans un ou plusieurs ports belges et l'utilisation de ceux-ci sont soumis à l'autorisation préalable du Gouvernement du Royaume de Belgique.

Article 2.

La visite du Navire en territoire belge est régie par les principes et les procédures prévus par le chapitre VIII de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée par la conférence de Londres en 1960, et par l'Annexe C, également adoptée par elle, de la dite Convention constituant les Recommandations applicables aux navires nucléaires.

Article 3.

L'Exploitant et le Capitaine du Navire doivent se conformer aux règlements nationaux de la police sur la navigation dans les eaux du littoral belge et de l'Escaut maritime inférieur sauf et dans la mesure où l'Exploitant ou le Capitaine établit, à la satisfaction des autorités désignées, que ces règlements affectent défavorablement la sécurité opérationnelle de l'installation nucléaire.

Article 4.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique déterminera le port ou les ports à visiter par le Navire et désignera les autorités (dénommées dans le présent Accord : « autorités désignées ») chargées de prendre les dispositions nécessaires à la réception du Navire et d'effectuer le contrôle spécial prévu par la Règle 11 du chapitre VIII de la dite Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Article 5.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique doit être informé en temps utile du nom et de la résidence du Représentant des Etats-Unis en Belgique chargé de l'organisation de la visite du Navire.

Dispositions particulières.

Article 6.

Dossier de sécurité.

a) Afin de mettre le Gouvernement du Royaume de Belgique à même d'autoriser l'entrée du Navire dans les eaux et les ports belges ainsi que l'utilisation de ceux-ci, le Gouvernement des Etats-Unis produira un Dossier de Sécurité élaboré conformément à la Règle 7 du Chapitre VIII de la Convention 1960 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la Recommandation 9 de l'Annexe C de cette Convention.

b) Aussitôt que possible après la réception du Dossier de Sécurité, le Gouvernement du Royaume de Belgique fera savoir au Gouvernement des Etats-Unis si le Navire peut se présenter dans les eaux et ports belges en se conformant aux dispositions du présent Accord et du Dossier de Sécurité ainsi que du Guide de Conduite.

**AKKOORD TUSSEN DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK BELGIE
EN DE REGERING VAN DE VERENIGDE STATEN
VAN AMERIKA BETREFFENDE HET BEZOEK
VAN HET N/S « SAVANNAH »
AAN BELGISCHE HAVENS.**

De Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika,

Wederzijds belang stellende in de vreedzame aanwending van kern-energie en de toepassing ervan op de koopvaardij,

Zijn het volgende overeengekomen :

Algemene bepalingen.

Artikel 1.

De toegang van het N/S « Savannah » hierna « Schip » genoemd, tot de Belgische wateren of tot een of meerdere Belgische havens, alsmede het gebruik daarvan, is onderworpen aan de voorafgaande toelating van de Regering van het Koninkrijk België.

Artikel 2.

De beginselen en de procedures voorzien bij Hoofdstuk VIII van het Verdrag op de beveiliging van mensenlevens op zee, door de Conferentie van Londen 1960 aangenomen, en bij de door haar aangenomen Bijlage C van dat Verdrag, welke de aanbevelingen vormen die van toepassing zijn op atoomschepen, gelden voor het bezoek van het Schip aan Belgisch gebied.

Artikel 3.

De Uitbater en de Kapitein van het Schip zijn gehouden de nationale politiereglementen op de scheepvaart in de kustwateren en de Beneden-zeeschelde na te leven tenzij de Uitbater of de Kapitein tot voldoening van de aangestelde overheden het bewijs levert dat deze reglementen een ongunstige weerslag hebben op de operationele veiligheid van de nucleaire installatie.

Artikel 4.

De Regering van het Koninkrijk België zal de haven of havens aanduiden welke door het Schip zal of zullen bezocht worden en zal de overheden aanduiden (in dit Akkoord : « aangestelde overheden » genoemd), die gelast zijn de nodige schikkingen te treffen voor de ontvangst van het Schip en het bijzonder toezicht uit te oefenen voorzien bij Regel 11 van Hoofdstuk VIII van het gezegd Verdrag op de beveiliging van mensenlevens op zee.

Artikel 5.

De Regering van het Koninkrijk België moet te gepasten tijde ingelicht worden over de naam en de verblijfplaats van de vertegenwoordiger van de Verenigde Staten in België met het inrichten van het bezoek van het Schip.

Bijzondere bepalingen.

Artikel 6.

Het veiligheidsdossier.

a) Om de Regering van het Koninkrijk België in de gelegenheid te stellen haar toelating te geven voor de toegang van het Schip in de Belgische wateren en havens, alsook voor het gebruik daarvan, verplicht de Regering der Verenigde Staten zich ertoe een Veiligheidsdossier over te maken dat is opgesteld overeenkomstig Regel 7 van Hoofdstuk VIII van het Verdrag 1960 op de beveiliging van mensenlevens op zee en Aanbeveling 9 van Bijlage C van dit Verdrag.

b) Zodra dit praktisch mogelijk is na de ontvangst van het Veiligheidsdossier zal de Regering van het Koninkrijk België de Regering van de Verenigde Staten officieel laten weten of het Schip in de Belgische wateren en havens mag komen mits zich te schikken naar de bepalingen van onderhavig Akkoord, van het Veiligheidsdossier en van de Bedieningsgids.

*Article 7.**Dispositions à prendre dans le port.*

a) Les autorités désignées prendront les dispositions voulues avec les autorités gouvernementales et communales compétentes en vue de l'entrée du Navire dans les ports belges et de l'utilisation de ceux-ci.

b) Les autorités locales prendront les mesures requises pour que les services d'incendie et de police assurent une protection normale. Elles assureront la surveillance du public et prendront les mesures générales en vue de la réception du Navire dans le port.

c) Le Capitaine du Navire est responsable de l'organisation de la visite du Navire par le public. Il prendra à cet effet les dispositions particulières voulues en collaboration avec les autorités désignées.

d) Le Capitaine du Navire doit se conformer aux règlements locaux et aux instructions qui lui sont données dans la mesure où il estime que ces règlements et instructions n'affectent pas défavorablement la sécurité opérationnelle de l'installation nucléaire.

*Article 8.**Inspection.*

Aussi longtemps que le Navire se trouvera dans les eaux et ports belges, les autorités désignées pourront inspecter d'une manière raisonnable le Navire, les journaux de bord et les programmes d'opération afin de se rendre compte si le Navire est ou a été exploité en conformité avec le Dossier de Sécurité et le Guide de Conduite du Navire. Les documents relatifs aux niveaux de radiation et à l'évacuation des déchets à bord du navire peuvent également être inspectés par eux. S'il résulte de l'inspection effectuée par les autorités désignées que le Navire n'est pas exploité conformément au Dossier de Sécurité et du Guide de Conduite, ou si ces autorités estiment que le public, les environs du Navire ou les voies navigables sont menacés par un danger imminent, celles-ci peuvent donner ordre au Capitaine d'évacuer le Navire des eaux belges et éventuellement de l'Escaut maritime inférieur. Le Capitaine collaborera pleinement à cette action en prenant toutes les mesures adéquates imposées par les circonstances.

*Article 9.**Déchets radioactifs.*

Le Gouvernement des Etats-Unis garantit qu'aucun déchet radioactif sous forme gazeuse, liquide ou solide, ne sera rejeté du Navire pendant la présence de celui-ci dans les eaux et ports belges sans l'autorisation spécifique préalable des autorités désignées.

*Article 10.**Entretien, réparation et service.*

a) Les travaux d'entretien et de réparation et les travaux de routine à l'équipement nucléaire du Navire dans les eaux et les ports belges ne peuvent être assurés que par les entreprises dûment autorisées à cet effet par les autorités désignées.

b) Les travaux d'entretien et de réparation autres que ceux mentionnés au paragraphe a) ne sont autorisés que s'ils n'entravent pas les possibilités de déhalage et de navigation du Navire. Dans le cas contraire, le Navire devra se conformer aux instructions appropriées données par les autorités désignées.

*Article 11.**Accidents.*

Si le Navire se trouve dans les eaux belges, en approche ou les quitte, un rapport, tel qu'il est requis par la Règle 12 du chapitre VIII de la Convention 1960 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, est immédiatement remis par le Capitaine du Navire aux autorités désignées en cas d'accident quelconque susceptible de provoquer un danger pour le milieu environnant.

Responsabilité légale.*Article 12.*

a) Les Etats-Unis d'Amérique doivent réparation pour tout dommage provenant ou résultant d'un accident nucléaire en rapport avec la conception, le développement, la construction, la gestion et le fonctionnement, la réparation, l'entretien ou l'usage du Navire, pour autant que

*Artikel 7.**Schikkingen in de haven.*

a) De aangestelde overheden treffen met de bevoegde goevernementele en gemeentelijke overheden, schikkingen voor de toegang van het Schip in Belgische havens en voor het gebruik ervan.

b) De plaatselijke overheden moeten voorzien in een normale brandweer- en politiebescherming, in het toezicht op het publiek en in de algemene voorbereiding van de haven tot het onthaal van het Schip.

c) De Kapitein van het Schip is verantwoordelijk voor het organiseren van het bezoek van het publiek aan het Schip. Daartoe zal hij samen met de aangestelde overheden bijzondere schikkingen treffen.

d) De Kapitein van het Schip moet zich schikken naar de plaatselijke reglementen en de instructies in zoverre naar zijn opvatting deze reglementen en instructies de operationele veiligheid van de nucleaire installatie niet ongunstig beïnvloeden.

*Artikel 8.**Inspectie.*

Wanneer het Schip zich in de Belgische wateren en havens bevindt, hebben de aangestelde overheden het recht een redelijke inspectie uit te oefenen op het Schip, op de logboeken en de operatieprogramma's om na te gaan of het Schip wordt of werd uitgebaat in overeenstemming met het Veiligheidsdossier en de Bedieningsgids van het Schip. Ook de dokumenten betreffende de radiatierempels en de verwijdering van radioactieve afval aan boord van het Schip, mogen door hen nagezien worden. Indien ingevolge de inspectie door de aangestelde overheden uitgeoefend blijkt dat het Schip niet wordt uitgebaat, overeenkomstig het Veiligheidsdossier en de Bedieningsgids, of indien deze overheden van oordeel zijn dat het publiek, de omgeving van het Schip of de waterwegen bedreigd worden door een onmiddellijk gevaar, mogen deze overheden aan de Kapitein het bevel geven het Schip uit de Belgische wateren en eventueel uit de Benedenzeeschelde te verwijderen. De door deze omstandigheden vereiste maatregelen worden genomen met de volle medewerking van de Kapitein.

*Artikel 9.**Radioactieve afval.*

De Regering van de Verenigde Staten geeft de verzekering dat geen verwijdering van de radioactieve afval, hetzij onder vorm van gas, hetzij in vloeibare of vaste vorm, uit het Schip zal plaats vinden wanneer dit zich in de Belgische wateren en havens bevindt, tenzij met een specifieke voorafgaande toelating gegeven door de aangestelde overheden.

*Artikel 10.**Onderhoud, herstelling, en « Service ».*

a) Onderhouds- en herstellingswerken alsmede de service aan de nucleaire installatie van het Schip mogen in de Belgische wateren en havens alleen uitgevoerd worden door ondernemingen welke daartoe behoorlijk zijn gemachtigd door de aangestelde overheden.

b) Onderhouds- en herstellingswerken andere dan deze vermeld in par. a) zullen toegelaten worden indien noch de verhaal- noch de vaarmogelijkheden van het Schip daardoor belemmerd worden. Zoniet zal het Schip de gepaste instructies, gegeven door de aangestelde overheden, naleven.

*Artikel 11.**Ongevallen.*

Een verslag zoals vereist bij regel 12 van Hoofdstuk VIII van het Verdrag van 1960 op de beveiliging van mensenlevens op zee, dient door de Kapitein onmiddellijk aan de aangestelde overheden te worden overgemaakt in geval van gelijk welk ongeval dat zou kunnen aanleiding geven tot een gevaar voor de omgeving, wanneer het Schip zich in de Belgische wateren bevindt, deze benadert of verlaat.

Wettelijke aansprakelijkheid.*Artikel 12.*

a) De Verenigde Staten van Amerika moeten elke schade vergoeden welke voorkomt van af voortvloeit uit een atoomongeval in verband met het concept, de ontwikkeling, de bouw, het beheer en de werking, de herstelling, het onderhoud of het gebruik van het Schip,

et dans la mesure où tout tribunal compétent déclare les Etats-Unis ou toute autre personne bénéficiaire de la protection financière légalement responsable. Les dispositions légales régissant cette responsabilité sont celles existant au moment où le dit accident nucléaire se produit.

b) Les termes « person indemnified » (personne bénéficiaire de la protection financière), « public liability » (responsabilité légale) et « nuclear incident » (accident nucléaire) employés dans le présent Accord et son Annexe, ont la même signification que celle définie dans la Section 11 du « United States Atomic Energy Act » de 1954 tel qu'il a été modifié ultérieurement (Code Etats-Unis, Titre 42, Section 2014).

c) Il est convenu que le montant global de la responsabilité des Etats-Unis résultant d'un seul accident nucléaire, dans lequel le Navire est impliqué, quel que soit le lieu où le dommage a été subi, n'excèdera pas 500 millions de dollars Etats-Unis.

d) Les Etats-Unis acceptent de se soumettre à une action devant le tribunal belge compétent en vue de la recherche et de l'établissement de la responsabilité relative au dommage provenant ou résultant d'un accident nucléaire en rapport avec la conception, le développement, la construction, la gestion et le fonctionnement, la réparation, l'entretien et l'usage du Navire, de se conformer, selon les termes des paragraphes a) et c) du présent article, aux jugements de ce tribunal et de n'invoquer les dispositions d'aucune loi relative à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire.

e) Les Etats-Unis n'exerceront aucun droit de recours contre toute personne qui à la suite d'un acte ou d'une omission commis sur territoire belge, y compris les eaux belges ou sur un navire belge, serait rendue responsable d'un dommage provenant ou résultant d'un accident nucléaire tel que décrit au paragraphe a) du présent article.

f) Le Gouvernement des Etats-Unis s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires à assurer le prompt paiement des sommes allouées, dans les limites du présent article, par tout tribunal compétent, ayant condamné soit les Etats-Unis soit toute autre personne bénéficiant de la protection financière selon les termes du présent Accord.

Dispositions finales.

Article 13.

Dans tous les cas non prévus dans le présent Accord le Gouvernement du Royaume de Belgique se réserve le droit de prendre à l'égard du Navire, après avoir consulté le Capitaine ou le cas échéant l'Exploitant, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité.

Art. 14.

Au cas où des Conventions multilatérales relatives à la sécurité et à la gestion ou à la responsabilité civile des navires nucléaires, liant la Belgique et les Etats-Unis, entreraient en vigueur, les principes actés dans le présent Accord seront amendés par un nouvel arrangement de façon à les mettre en conformité avec les dispositions des dites conventions.

Article 15.

Chaque Gouvernement peut mettre fin au présent Accord moyennant un préavis de 180 jours au moins.

Article 16.

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle chaque Gouvernement aura reçu de l'autre Gouvernement la notification écrite que l'Accord répond à toutes les conditions légales et constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur de celui-ci.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles le 19 avril 1963, en double exemplaire, en langues française et anglaise, étant entendu que, si des divergences apparaissent entre les deux versions, la version en langue anglaise l'emportera.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

P.-H. SPAAK.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

Douglas MACARTHUR II.

in zoverre dat de Verenigde Staten of gelijk welke financieel gedekte persoon door gelijk welke bevoegde rechtbank wettelijk aansprakelijk wordt gesteld. De wettelijke bepalingen die deze aansprakelijkheid vastleggen zullen deze zijn welke van kracht zijn op het tijdstip van voormeld atoomongeval.

b) De in onderhavig akkoord alsmede in zijn Bijlage aangewende bewoordingen « person indemnified » (financieel gedekte personen) « public liability » (wettelijke aansprakelijkheid) en « nuclear incident » (atoomongeval) hebben dezelfde betekenis als deze welke in de definities voorkomen van Sectie 11 van de « U. S. Atomic Energy Act » van 1954, zoals gewijzigd (U. S. Wetboek. Titel 42, Sectie 2014).

c) Het is overeengekomen dat de totale aansprakelijkheid van de Verenigde Staten voortvloeiende van een enkel atoomongeval waarin het schip betrokken is, niet de 500 miljoen U. S. dollar zal te boven gaan, waar ook de schade mag zijn geleden.

d) De Verenigde Staten gaan akkoord zich te schikken naar de procedures welke voor de bevoegde Belgische rechtbank geldt met het oog op het onderzoek en de vaststelling van de aansprakelijkheid voor schade voortvloeiende van of voortvloeiende uit een atoomongeval in verband met het concept, de ontwikkeling, de bouw, het beheer en de werking, de herstelling, het onderhoud en het gebruik van het schip en zich te onderwerpen, in overeenstemming met de bewoordingen van §§ a) en c) van dit artikel, aan de beslissingen van deze rechtbank en niet de bepalingen in te roepen van om het even welke wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

e) De Verenigde Staten mogen geen verhaal nemen op om het even welke persoon die omwille van een daad of een verzuim bedreven op Belgisch gebied met inbegrip van de Belgische wateren of op een Belgisch schip, aansprakelijk zou gesteld worden voor schade welke voortvloeit van of voortvloeit uit een atoomongeval zoals beschreven in § a) van dit artikel.

f) De Regering van de Verenigde Staten neemt op zich alle nodige maatregelen te treffen om de vlugge betaling te verzekeren van de vergoedingen toegekend binnen de perken van dit artikel door gelijk welke bevoegde rechtbank, ongeacht of deze de Verenigde Staten of gelijk welke andere volgens deze overeenkomst financieel gedekte persoon veroordeelt.

Slotbepalingen.

Artikel 13.

Voor alle gevallen die niet bij dit Akkoord zijn voorzien behoudt de Regering van het Koninkrijk België zich het recht voor, na overleg met de Kapitein of eventueel met de Uitbater, elke maatregel te nemen ten overstaan van het Schip om de beveiliging en de veiligheid te verzekeren.

Artikel 14.

Indien multilaterale Verdragen betreffende de veiligheid, de operationele procedés of de burgerlijke aansprakelijkheid van het Schip in werking zouden treden, waaraan én België én de Verenigde Staten van Amerika gebonden zijn, moeten de in dit Akkoord vermelde beginselen conventioneel gewijzigd worden om ze aan te passen aan de bepalingen van dergelijke verdragen.

Artikel 15.

Iedere Regering kan aan dit Akkoord een einde stellen, mits een opzeggingstermijn van niet minder dan 180 dagen.

Artikel 16.

Dit Akkoord zal in werking treden op de datum waarop elke Regering van de andere Regering de schriftelijke betekening heeft ontvangen dat dit Akkoord voldoet aan de vereiste wettelijke en grondwettelijke voorwaarden voor zijn inwerkingtreding.

TEN BLIJKE WAARVAN ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun respectievelijke Regeringen, dit Akkoord hebben getekend.

GEDAAN te Brussel, op 19 april 1963, in tweevoud, in de Franse en in de Engelse taal, met dien verstande dat de Engelse tekst doorslaggevend is in geval van afwijkingen tussen de twee teksten.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

P.-H. SPAAK.

Voor de Regering van de Verenigde Staten van Amerika :

Douglas MACARTHUR II.

ANNEXE.

Le Gouvernement des Etats-Unis déclare qu'il existe une Convention entre la Commission de l'Energie Atomique des Etats-Unis et l'Administration de la Marine des Etats-Unis par laquelle la Commission de l'Energie Atomique, agissant en vertu de la Section 170 de l'Atomic Energy Act de 1954 tel que modifié (Code Etats-Unis, Titre 42, Section 2210), a accepté de garantir l'Administration de la Marine des Etats-Unis et toute autre personne bénéficiaire de la protection financière contre toute action en réparation découlant d'un accident nucléaire en rapport avec la conception, le développement, la construction, la gestion et le fonctionnement, la réparation, l'entretien ou l'usage du Navire à concurrence du montant fixé par le paragraphe c) de l'article 12 du présent Accord.

Cette somme comprend les frais judiciaires.

BIJLAGE.

De Regering van de Verenigde Staten verklaart dat een overeenkomst in voege is tussen de « U. S. Atomic Energy Commission » en de « U. S. Maritime Administration » naar luid waarvan de « Atomic Energy Act » van 1954, zoals gewijzigd (U. S. Wetboek, Titel 42, Sectie 2210) akkoord is in de « U. S. Maritime Administration » alsmede andere financieel gedekte personen te dekken tegen vorderingen wegens wettelijke aansprakelijkheid ingevolge een atoomongeval in verband met het concept, de ontwikkeling, de bouw, het beheer en de werking, de herstelling, het onderhoud en het gebruik van het Schip tot beloop van het bedrag vermeld in par. c) van artikel 12 van onderhavig Akkoord.

Deze som omvat de gerechtelijke kosten.
