

- 536 / 1 - 1988

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1988

29 JULI 1988

WETSONTWERP

**houdende goedkeuring en uitvoering
van diverse internationale akten
inzake de zeevaart**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit ontwerp heeft de goedkeuring tot doel van de hierna opgesomde internationale verdragen :

1) het Verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake het vervoer over zee van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971;

2) het Protocol bij het Internationaal Verdrag van 1969 op de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 19 november 1976;

3) het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen 19 november 1976;

4) het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976;

Deze Verdragen worden in ons intern recht opgenomen en terzelfdertijd worden de nodig geachte uitvoeringsmaatregelen in de wetgeving ingelast. Door de goedkeuring van deze Verdragen wordt een onbetwistbare achterstand ingelopen met betrekking tot de ratificatie van Verdragen afgesloten tussen 1971 en 1976.

- 536 / 1 - 1988

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1988

29 JUILLET 1988

PROJET DE LOI

**portant approbation et exécution de
divers actes internationaux en
matière de navigation maritime**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi tend à approuver les Conventions internationales suivantes :

1) la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971;

2) le Protocole à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 19 novembre 1976;

3) la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976;

4) la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et son Protocole, fait à Londres le 19 novembre 1976;

Ces Conventions seront reprises dans notre droit interne en même temps que seront introduites les mesures d'exécution nécessaires dans la législation. En approuvant ces Conventions nous rattrapons le temps incontestablement perdu pour la ratification de Conventions conclues entre 1971 et 1976.

HOOFDSTUK I

I. — KORTE INHOUD VAN DEZE VERDRAGEN

1) Verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake vervoer over zee van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971.

Dit Verdrag regelt de onderlinge aansprakelijkheden van de exploitant van een nucleaire installatie en van de zeevervoerder van nucleaire stoffen.

De Verdragen van Parijs van 29 juli 1960 en van Wenen van 21 mei 1963 regelen de burgerlijke aansprakelijkheid van de exploitanten van nucleaire installaties.

Het Verdrag dat thans aan Uw goedkeuring wordt onderworpen, bepaalt uitdrukkelijk dat de zeevervoerder niet aansprakelijk zal zijn voor nucleaire schade die kan ontstaan tijdens het zeevervoer van zulke stoffen, als de exploitant van de nucleaire installatie volgens de Verdragen van Parijs of Wenen of volgens zijn nationale wetgeving, aansprakelijk is voor dergelijke schade. Aldus maakt dit Verdrag een uitzondering uit op de bepalingen van de vroegere Verdragen inzake aansprakelijkheid van de zeevervoerder, die bepalen dat de vervoerder in principe wel aansprakelijk is voor de schade die ontstaat tijdens het zeevervoer.

Het Verdrag bepaalt verder dat de bepalingen ervan voorrang hebben op deze van vroegere Verdragen inzake aansprakelijkheid van de zeevervoerder zodat geschillen welke uit de tegenstrijdigheid van de verschillende Verdragen zouden voortvloeien, vermeden worden.

2) Protocol bij het Internationaal Verdrag op de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van Brussel 1969, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

Dit Protocol strekt ertoe de bedragen van de beperkte aansprakelijkheid ingeval van verontreiniging door koolwaterstoffen, uit te drukken in speciale trekkingsrechten van het Internationaal Monetair Fonds. Dit trekkingsrecht heeft thans een waarde van ongeveer 50 Belgische frank. De omzetting van de bijzondere trekkingsrechten in nationale valuta geschiedt volgens de evaluatiemethode die het Internationaal Monetair Fonds voor zijn eigen transacties gebruikt.

De omzetting van die bijzondere trekkingsrechten in nationale valuta van landen die geen partij zijn bij het IMF wordt vastgelegd door die landen zelf.

Voor landen die niet bij het IMF zijn aangesloten en wiens nationale wetgevingen de omzetting van bijzondere trekkingsrechten in nationale valuta niet toelaten, blijft de mogelijkheid voorzien de beperking van de aansprakelijkheid uit te drukken in goudfrank Poincaré.

CHAPITRE I^{er}

I. — RESUME DE CES CONVENTIONS

1) Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971.

Cette Convention règle les responsabilités réciproques des exploitants d'installations nucléaires et des transporteurs maritimes de matières nucléaires.

Les Conventions de Paris du 29 juillet 1960 et de Vienne du 21 mai 1963 règlent la responsabilité civile des exploitants d'installations nucléaires.

La Convention qui est présentement soumise à Votre approbation stipule explicitement que le transporteur maritime n'est pas responsable pour les dommages nucléaires survenus pendant le transport maritime de telles matières, si en vertu de la Convention de Paris ou de celle de Vienne ou en vertu d'une loi nationale, l'exploitant de l'installation nucléaire est responsable pour tels dommages. C'est ainsi que cette Convention forme une exception aux règles des Conventions antérieures en matière de responsabilité du transporteur maritime qui prévoient en principe que le transporteur est effectivement responsable pour les dommages survenus pendant le transport maritime.

La Convention stipule en outre que ses dispositions l'emportent sur celles des Conventions antérieures en matière de responsabilité du transporteur maritime, évitant ainsi des litiges qui pourraient provenir de contradictions entre les différentes Conventions.

2) Protocole à la Convention internationale de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 19 novembre 1976.

Ce Protocole envisage d'exprimer les montants de la responsabilité limitée pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures en droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international. Cette unité a maintenant une valeur d'environ 50 francs belges. La conversion des droits de tirage spéciaux en monnaie nationale se fait selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international pour ses propres transactions.

La conversion de ces droits de tirage spéciaux en monnaie nationale des Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international, est fixée par ces Etats mêmes.

La possibilité d'exprimer la limitation de la responsabilité en franc-or Poincaré est prévue pour les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont les législations nationales ne permettent pas la conversion des droits de tirage spéciaux en monnaie nationale.

3) Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

Dit Verdrag voorziet in de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de reder, de reder exploitant, de hulpverlener tijdens reddingsoperaties en hun aangestelden. Ook de verzekeraar van dergelijke personen mag dezelfde beperking inroepen. De aansprakelijkheid zelf blijft geregeld door de nationale wetgevingen van de onderscheiden landen.

De schuldvorderingen met betrekking tot overlijden of lichamelijk letsel, schade of verlies aan zaken, het vernietigen of onschadelijk maken van wrakken, gestrande of verlaten schepen en hun lading, zijn de voornaamste vorderingen waarvoor de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheidsbeperking kan inroepen.

De schuldvorderingen voortvloeiende uit hulp en berging van het schip, uit schade veroorzaakt door koolwaterstoffen, en uit nucleaire schade zijn de voornaamste vorderingen welke niet onder de bepalingen van dit Verdrag vallen.

Als de schade veroorzaakt werd door handelingen met het doel schade te veroorzaken of door roekeloosheid dan kan de beperking van de aansprakelijkheid niet ingeroepen worden.

De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor dood of persoonlijk letsel wordt beperkt tot een bepaald bedrag, uitgedrukt in rekeneenheden, dat verhoogt volgens de grootte van het schip.

Zijn aansprakelijkheid voor materiële schade wordt afzonderlijk op analoge wijze beperkt.

Wanneer de bedragen voorzien voor schuldvorderingen voor dood of persoonlijk letsel onvoldoende zijn om die schuldvorderingen volledig te regelen dan zal het onbetaald gedeelte ervan pons-ponsgewijze vergoed worden samen met de zaakschade.

Een Staat mag in zijn nationale wetgeving bepalen dat de vorderingen wegens de schade toegebracht aan kunstwerken van havens, dokken of waterwegen en aan navigatiehulpmiddelen voorrang zullen hebben op schuldvorderingen voortvloeiende uit andere zaakschaden.

Elke persoon die kan aansprakelijk gesteld worden, mag een fonds vormen bij een rechtbank in de Staat waar tegen hem een eis wordt ingesteld die vatbaar is voor beperking van aansprakelijkheid. Dit fonds, dat uit een som geld of een garantie mag bestaan, moet voldoende zijn om de beperkte aansprakelijkheid van de aansprakelijke persoon te dekken.

Enkel de schuldvorderingen ten aanzien waarvan de beperking van de aansprakelijkheid kan worden ingeroepen, vóór zij kunnen worden ten laste van het fonds.

De Verdragsluitende Staten mogen in hun interne wetgeving bepalen welk aansprakelijkheidsregime van toepassing zal zijn op schepen die bestemd zijn om de binnenwateren te bevaren en voor zeeschepen kleiner dan 300 ton.

3) Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

Cette Convention prévoit la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'armateur-gérant, de l'assistant dans les opérations de sauvetage et de leurs préposés. L'assureur de ces personnes peut également invoquer la même limitation. La responsabilité même reste régie par les législations nationales des différents pays.

Les créances pour mort ou lésions corporelles, pour pertes ou dommages aux biens, pour avoir détruit ou rendu inoffensif des épaves, des navires échoués ou abandonnés et leur cargaison, sont les principales créances pour lesquelles le propriétaire du navire peut invoquer la limitation de sa responsabilité.

Les créances du chef d'assistance au navire, du chef de pollution par les hydrocarbures ou provenant d'un accident nucléaire, sont les principales créances auxquelles les dispositions de cette Convention ne s'appliquent pas.

Si les dommages sont causés par des actes commis avec l'intention de provoquer le dommage ou commis témérairement, le propriétaire du navire n'est pas en droit d'invoquer la limitation de sa responsabilité.

La responsabilité du propriétaire à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles est limitée à une certaine somme, exprimée en unités de compte et augmentant suivant la grandeur du navire.

Sa responsabilité pour des dommages matériels est séparément limitée d'après le même critère.

Lorsque le montant prévu pour les créances pour mort ou lésions corporelles est insuffisant pour régler entièrement ces créances, le solde impayé vient en concurrence au marc le franc avec les créances résultant des dommages matériels.

Un Etat peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, ou voies navigables et aux aides à la navigation, ont la priorité sur les autres créances pour dommages matériels.

Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès d'un tribunal dans un Etat où se trouve engagée une action pour des créances soumises à limitation. Ce fonds constitué soit en argent soit par la fourniture d'une garantie, doit être suffisant pour couvrir la responsabilité limitée.

Le fonds est exclusivement réservé à la liquidation des créances pour lesquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

Les Etats contractants peuvent stipuler dans leur législation nationale quel régime de limitation de responsabilité s'applique aux bateaux destinés à la navigation sur les eaux intérieures ainsi qu'aux navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Voor de binnenschepen maakt dit ontwerp, zoals uiteengezet onder artikel 9 hierna, in principe het Verdrag van 19 november 1976 inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen (verder LLMC-verdrag genoemd) van toepassing.

Bij de goedkeuring van het LLMC-Verdrag mag enkel voorbehoud gemaakt worden in verband met vorderingen voor het lichten, opruimen, vernietigen van gezonken en gestrande schepen en hun lading. Dat is precies wat dit ontwerp doet, nochtans enkel voor wat de zeevaartuigen betreft.

Daardoor worden die vorderingen uitgesloten van de toepassing van het Verdrag. (Zie verder de toelichting bij de artikelen 9 en 18 van dit ontwerp).

4) Verdrag van Athene van 1974 met betrekking tot het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, gewijzigd door het Protocol van Londen van 19 november 1976.

Het Verdrag is van toepassing op het in hoofding vermelde zeevervoer als het schip de vlag voert van een Verdragsluitende Staat, als de vervoersovereenkomst opgemaakt werd in een dergelijke Staat, of als de vertrek- of aankomstplaats gelegen is in een Verdragsluitende Staat. Het is echter niet van toepassing als het zeetraject een gedeelte vormt van een overeenkomst voor vervoer met een ander vervoermiddel en als een Verdrag dat de aansprakelijkheid voor het globaal vervoer regelt, ook van toepassing is op het gedeelte van het vervoer dat over zee geschiedt.

De vervoerder is aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit de dood of het persoonlijk letsel van de passagier en voor het verlies of de beschadiging van het reisgoed, als de schade ontstaan is tijdens de zeereis en te wijten is aan de fout of de nalatigheid van de vervoerder, zijn aangestelden of lasthebbers.

De bewijslast rust op de eiser. Indien de schade echter ontstaat door een scheepsramp of door een gebrek aan het schip, wordt de fout of de nalatigheid vermoed. De vervoerder blijft tegenover de passagier aansprakelijk ook als een deel of het geheel van het zeevervoer door een feitelijke vervoerder werd uitgevoerd. Deze bepaling verhindert uiteraard niet de regresvordering tussen die vervoerder en de feitelijke vervoerder. Indien de schade het gevolg is van een fout van de passagier dan mag de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontlast worden.

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor dood of persoonlijk letsel is beperkt tot 46 666 rekeneenheden (RE). Voor verlies of beschadiging van het reisgoed is die beperking 833 RE en voor verlies of beschadiging van wagens en de bagage daarin is de beperking 3 333 RE. Deze aansprakelijkheid van de vervoerder geldt « per hoofd » terwijl de globale beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder geregeld wordt door het Verdrag waarvan sprake onder het vorige punt.

Pour les bateaux de navigation intérieure, le présent projet rend applicable en principe, comme précisé dans l'article 9 ci-après, la Convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (dénommée ci-après Convention LLMC).

Lors de l'approbation de cette Convention, la seule réserve autorisée porte notamment sur les créances pour le renflouage, l'enlèvement ou la destruction d'un navire coulé ou naufragé, y compris sa cargaison. C'est ce que fait ce projet toutefois seulement pour les bâtiments de mer.

Par ce fait, ces créances sont exclues de l'application de la Convention. (Voyez les explications concernant les articles 9 et 18 de ce projet).

4) Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, modifiée par le Protocole de Londres du 19 novembre 1976.

La Convention s'applique au transport maritime visé dans le titre lorsque le navire bat le pavillon d'un Etat contractant, le contrat de transport a été conclu dans un tel Etat, ou encore, lorsque le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat contractant. Elle ne s'applique toutefois pas lorsque le trajet maritime ne couvre qu'une partie du transport régi par un contrat pour un autre moyen de transport et lorsqu'une Convention réglant la responsabilité pour le transport global doit aussi être appliquée sur la partie de ce transport s'effectuant par mer.

Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles du passager et de la perte et des dommages survenus aux bagages si le préjudice a été causé au cours du transport par mer et s'il est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires.

La preuve incombe au demandeur. La faute ou la négligence sont toutefois présumées si les dommages surviennent d'un sinistre maritime ou d'un défaut du navire. Le transporteur reste responsable envers le passager si tout ou une partie du transport a été exécuté par un transporteur substitué. Cette disposition ne porte toutefois pas atteinte au droit de recours de ce transporteur et du transporteur substitué. La responsabilité du transporteur peut être écartée ou atténuée si les dommages sont causés par une faute du passager.

La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles est limitée à 46 666 unités de compte (UC). Pour pertes ou dommages survenus aux bagages, la limitation est de 833 UC et en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris les bagages qui s'y trouvent, la limitation est de 3 333 UC. Ces responsabilités sont « per capita » tandis que la limitation globale de la responsabilité du transporteur est prévue dans la Convention exposée dans le point précédent.

Elke Verdragsstaat mag echter in zijn nationale wet een hogere aansprakelijkheidslimiet per hoofd vaststellen voor de vervoerders die zijn nationaliteit hebben.

Het ontwerp draagt deze bevoegdheid op aan de Koning.

Het Protocol heeft de bedragen van het Verdrag van Athene in overeenstemming gebracht met die van genoemd Verdrag en een nieuwe rekeneenheid ingevoerd. De rekeneenheid is het Speciaal Trekkingsrecht van het Internationaal Monetair Fonds die thans ongeveer gelijk staat met 50 Belgische frank.

De vervoerder en de passagier mogen schriftelijk en uitdrukkelijk hogere aansprakelijkheidsbeperkingen bedingen.

De vervoerder zal zijn aansprakelijkheid niet kunnen beperken als bewezen wordt dat de schade het gevolg is van een daad of van een nalatigheid met het inzicht te schaden of door roekeloos gedrag. Dit geldt eveneens voor de aangestelden of lasthebbers van de vervoerder.

De duidelijke schade aan het reisgoed moet schriftelijk gemeld worden aan de vervoerder vóór of op het ogenblik van de ontschepping.

Verborgen schade moet op dezelfde manier binnen de 15 dagen gemeld worden.

De vorderingen tot schadevergoeding wegens dood of lichamelijk letsel of wegens beschadiging of verlies van reisgoed verjaren na twee jaar te rekenen vanaf de ontschepping of vanaf het tijdstip waarop de ontschepping had moeten geschieden.

Contractuele bedingen, overeengekomen vóór het voorval, die strijdig zijn met de bepalingen van het Verdrag, zijn nietig.

De bepalingen van het Verdrag zijn eveneens van toepassing op het vervoer van passagiers en hun bagage verricht door publieke instellingen. De Verdragsluitende Staten mogen echter verklaren dat de bepalingen van het Verdrag niet van toepassing zullen zijn als de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van onderdanen van die Staat op schepen die eveneens tot de Staat behoren.

II. — ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Bij deze toelichting zal teikens vermeld worden waar en waarom geen of slechts gedeeltelijk gevolg kan worden gegeven aan het advies van de Raad van State.

Artikel 1

Dit basisartikel bevat de opsomming van de internationale akten die door de aanvaarding van het wetsontwerp, volledige uitwerking zullen krijgen.

Toutefois, chaque Etat-membre peut fixer, dans sa législation nationale une limite « per capita » plus élevée.

Le projet attribue cette compétence au Roi.

Le Protocole met en concordance les montants prévus dans la Convention d'Athènes avec ceux de la Convention précitée et introduit une nouvelle unité de compte. L'unité de compte est le droit de Tirage spécial du fonds monétaire international qui a une valeur d'environ 50 francs belges.

Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit des limites de responsabilité plus élevées.

Le transporteur ne pourra invoquer la limitation de sa responsabilité s'il est prouvé que les dommages résultent soit d'un acte ou d'une omission avec l'intention de provoquer des dommages soit d'un acte téméraire. Ceci vaut également pour les préposés et les mandataires du transporteur.

Les dommages apparents causés aux bagages doivent être notifiés au transporteur par écrit avant le débarquement ou au moment de ce débarquement.

Les dommages non apparents doivent être notifiés de la même façon dans les 15 jours.

Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, se prescrivent après une période de deux ans à compter du débarquement ou du moment où ce débarquement aurait dû avoir lieu.

Toutes les stipulations contractuelles, conclues avant l'événement et contraires à celles de la Convention, sont nulles.

Les stipulations de la Convention s'appliquent également au transport de passagers et de leurs bagages effectué par des personnes de droit public. Les Etats contractants peuvent toutefois déclarer que les stipulations de la Convention ne s'appliqueront pas lorsque le contrat de transport porte sur un transport de ressortissants de cet Etat par des navires appartenant au même Etat.

II. — COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

Lors de ce commentaire il sera indiqué chaque fois où et pourquoi l'avis du Conseil d'Etat n'a pas été suivi ou n'a été suivi que partiellement.

Article 1^{er}

Cet article de base contient l'énumération des actes internationaux qui par l'approbation du projet de loi sortiront leur plein et entier effet.

HOOFDSTUK II

Art. 2

In dit artikel vindt men de tekst die de bestaande artikelen 46 tot 53 van Titel II, Boek II van het Wetboek van Koophandel moet vervangen.

Het voorgestelde nieuwe artikel 46 neemt ten gronde de bepalingen van het bestaande artikel 46, § 1 over.

In § 3 moet de vermelding van de loods behouden blijven omdat anders geen verhaal meer mogelijk is op de scheepseigenaar wegens fouten van de loods.

De vierde paragraaf is noodzakelijk omdat de wetten die de arbeidsovereenkomst van de personen in dienst van het schip regelen geen gelijkaardige bepaling bevatten. Voortaan zullen de personen in dienst van het schip of vaartuig — wat hun aansprakelijkheid tegenover hun werkgever en derden betreft voor de fouten begaan bij de uitoefening van hun taak — op dezelfde wijze behandeld worden als de overige werknemers die onder de wet van 1978 op de arbeidsovereenkomst vallen.

Artikel 47 bepaalt welke mogelijkheden een scheepseigenaar onder de respectieve conventies heeft om zijn aansprakelijkheid te beperken. Voor de toepassing van het Verdrag bedoeld in artikel 1c meent de Regering dat de voorafgaande oprichting van een beperkingsfonds niet moet worden opgelegd. Het wordt met andere woorden de scheepseigenaar toegelaten naar best vermogen, doch steeds onder het toezicht van de rechtbank, de schuldvorderingen deelsgewijze te vereffenen.

Dit sluit echter niet uit dat in de praktijk, ook voor dergelijke gevallen de scheepseigenaar gemakshalve zijn toevlucht zal nemen tot de procedure van een globale betaling, zonder dat daartoe een wettelijke verplichting wordt opgelegd.

Het tweede lid van artikel 47, § 3 heeft tot doel, in het belang van de passagiers, hogere limieten per hoofd vast te stellen, door het nastreven van gelijkheid met deze vastgesteld door of krachtens andere Verdragen inzake vervoer van passagiers.

De artikelen 48 tot 52 regelen de procedure voor de vorming en de verdeling van het beperkingsfonds.

Voor deze regeling wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van procedures die in de rechtspraktijk dagelijks worden toegepast namelijk deze van het kort geding en deze van de vereffening-verdeling inzake faillissement. De bevoegdheid berust bij de rechtbank van koophandel.

In aansluiting met de uitdrukkelijke bedoeling van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen werd ernaar gestreefd de vorming van het beperkingsfonds zo snel mogelijk tot stand te brengen.

CHAPITRE II

Art. 2

Cet article contient le texte destiné à remplacer les articles 46 à 53 du Titre II, Livre II, du Code de Commerce.

Le nouvel article 46 proposé reprend quant au fond les dispositions de l'article 46, § 1^{er} existant.

Au § 3, il faut maintenir la mention du pilote, puisqu'autrement il n'y aura plus de recours possible contre le propriétaire du navire à cause des fautes du pilote.

Le quatrième paragraphe est nécessaire, étant donné que les lois réglant le contrat de travail des personnes au service du bâtiment ne comportent pas de disposition analogue. Dorénavant les personnes au service du navire ou bateau de navigation intérieure seront traitées — en ce qui concerne leur responsabilité envers leur employeur et envers des tiers pour les fautes commises lors de l'exécution de leur tâche — de la même façon que les autres travailleurs qui tombent sous l'application de la loi de 1978 sur le contrat de travail.

L'article 47 prévoit les possibilités de la limitation de responsabilité dont dispose le propriétaire du navire dans le cadre des différentes conventions. Pour l'application de la Convention visée à l'article 1^{er} c le Gouvernement estime qu'il n'est pas nécessaire de faire procéder à la constitution préalable d'un fonds de limitation. En d'autres termes, il est accordé au propriétaire du navire la possibilité d'acquitter ses créances selon ses moyens, par des versements échelonnés, mais cela toujours sous le contrôle du tribunal.

Cela n'empêche toutefois pas que dans la pratique, le propriétaire du navire pourra recourir, par mesure de facilité, à la procédure de paiement global, sans qu'il y existe pour cela une obligation légale.

Le deuxième alinéa de l'article 47, § 3 a pour but de fixer, dans l'intérêt des passagers, des limites « per capita » plus élevées en recherchant l'égalité avec celles établies par ou en vertu d'autres Conventions en matière de transport de passagers.

Les articles 48 à 52 régissent la procédure pour la constitution et la répartition du fonds de limitation.

Pour la procédure on a recours autant que possible à des procédures appliquées journellement dans la pratique juridique, c'est-à-dire le référé et la liquidation-répartition en cas de faillite. La compétence revient au tribunal de commerce.

Conformément à la volonté expresse de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes on s'est efforcé de réaliser aussi vite que possible la constitution du fonds de limitation.

Waar in artikel 48 § 1, 1^{er} in verband met de bij het verzoekschrift te voegen stukken wordt bepaald dat de woonplaats van de bekende schuldeisers slechts moet worden vermeld als dit mogelijk is, wordt rekening gehouden met het feit dat dit gegeven in de praktijk vaak onbekend is. Men heeft aldus willen vermijden dat het verzoekschrift wegens het ontbreken van één of meer dezer vermeldingen nietig zou worden verklaard. De tekst regelt overigens voldoende publiciteitsvereisten om alle schuldeisers, ook de buitenlandse, de kans te geven voor hun rechten op te komen.

Er werd geen gevolg gegeven aan de suggestie n° 6 van de Raad van State onder het (oude) artikel 6, omdat de tekst van het ontwerp duidelijker de bedoeling van de Regering weergeeft.

Ook de opmerking in n° 7 onder hetzelfde artikel werd niet opgevolgd. Dit keer omdat het verkieslijk geoordeeld werd de terminologie van het ontwerp te doen overeenstemmen met die van het LLMC-Verdrag.

Er dient op gewezen dat, krachtens artikel 11, § 1 van het verdrag van 19 november 1976, het beperkingsfonds enkel bestemd is voor de vereffening van zeevorderingen. Het nieuwe artikel 49 van Boek II van het Wetboek van Koophandel voert artikel 11 van het LLMC-Verdrag uit.

De eerste paragraaf van dit artikel heeft tot doel het beperkingsfonds, zelfs als het gevormd is na de neerlegging van het verzoek tot gerechtelijk akkoord doch vóór de homologatie daarvan, veilig te stellen voor eisen ingesteld in het raam van procesregelingen die moeten beletten dat de schuldenaar op bedrieglijke wijze zijn vermogen vermindert ten gunste van welbepaalde schuldeisers. Bedrieglijk inzicht is niet aanwezig bij de vorming van het fonds.

Daartegenover staat dan dat het schip zelf integraal deel uitmaakt van het vermogen van de gefailleerde of van de verzoeker van een gerechtelijk akkoord. Aldus vormt het mede het onderpand van de schuldvorderingen van alle andere schuldeisers dan de maritieme. Deze laatsten kunnen enkel hun rechten doen gelden op het beperkingsfonds.

De tekst van artikel 49, § 1 is inhoudelijk dezelfde als degene die door de Raad van State zelf — met voormeld doel — werd voorgesteld in een vroeger advies betreffende dit ontwerp (Advies n° L 13 997/2 van 26 oktober 1981).

De vraag van de Raad onder artikel 4, § 2 van zijn advies van 1987 lijkt ons daarom niet terecht.

Uit de tekst van het ontwerp blijkt duidelijk dat, eens de som voorgeschoten is, of de garantie gesteld, een latere gerechtelijke uitspraak daaraan niets meer kan veranderen.

Het doel vooropgesteld door artikel 11, § 1 van het Verdrag wordt aldus bereikt.

Het is niet aangewezen ten voordele van degene die garantie verleent, een voorrecht in te voeren om de voorgeschoten geldsommen terug te krijgen. Inder-

Quand l'article 48, § 1^{er}, 1^{er} exige, à propos des documents à joindre à la requête, que soit mentionné « si possible » le domicile des créanciers connus, il est tenu compte du fait que parfois ce domicile est inconnu. Ainsi a-t-on voulu éviter que la requête puisse être déclarée nulle à cause de l'absence d'une ou de plusieurs de ces mentions. Le texte impose d'ailleurs assez de conditions de publicité pour veiller à ce que tous les créanciers, même les étrangers, puissent réclamer leurs droits.

La suggestion n° 6 du Conseil d'Etat sous l' (ancien) article 6 du projet n'a pas été suivie parce que le texte du projet indique plus clairement l'intention du Gouvernement.

Aussi la remarque n° 7 sous le même article n'a pas été suivie. Cette fois-ci parce qu'il a été jugé préférable de mettre la terminologie du projet en concordance avec celle de la Convention LLMC.

Il est à noter qu'en vertu de l'article 11, § 1^{er} de la Convention du 19 novembre 1976, le fonds de limitation est destiné seulement au règlement de créances maritimes. Le nouvel article 49 du Livre II du Code de Commerce exécute l'article 11 de la Convention LLMC.

Le premier paragraphe de cet article vise à mettre le fonds de limitation, même constitué après le dépôt de la requête en concordat judiciaire mais avant l'homologation de celui-ci, à l'abri des réclamations faites dans le cadre des procédures tendant à empêcher, dans l'intérêt des créanciers chirographaires, que le débiteur diminue frauduleusement son patrimoine afin de favoriser certains créanciers.

Ceci n'est pas le cas avec les créanciers maritimes. Le navire quant à lui fait au contraire partie intégrale du patrimoine du failli ou du requérant en concordat judiciaire et reste un gage au profit de tous les créanciers autres que les créanciers maritimes, ceux-ci ne pouvant exercer leurs droits que sur le fonds de limitation.

Le texte du premier paragraphe de l'article 49, § 1^{er} est matériellement identique à celui que le Conseil d'Etat a proposé — dans le but susvisé — lors d'un avis précédent sur ce projet (Avis n° L 13 997/2 du 26 octobre 1981).

C'est pourquoi la question du Conseil d'Etat formulée à l'article 4, § 2 de son avis de 1987, ne semble pas pertinente.

Il apparaît clairement du texte du projet qu'une fois la somme avancée ou la garantie instaurée, un jugement ultérieur ne peut plus rien y changer.

C'est ainsi que le but visé à l'article 11, § 1^{er} de la Convention est atteint.

Il semble également qu'il ne s'indique pas de prévoir au profit de la caution du tiers garant un privilège pour la récupération des sommes qu'il a

daad, de garantieggever is niet te beschouwen als een drager van schuldvorderingen die aan het beperkingsfonds kunnen tegengesteld worden. Hij is integendeel met de verzoeker contractueel verbonden en hij heeft zijn rechten te vrijwaren in het kader van dat contract.

Alle regels welke op het beperkingsfonds van toepassing zijn, gelden om het even of dit fonds gevormd werd in speciën of bij middel van een garantie.

HOOFDSTUK III

Art. 4

Dit artikel beoogt enkel een betere indeling van Hoofdstuk I van Titel II van Boek II van het Wetboek van Koophandel en brengt de bestaande artikelen 55 tot 57 samen onder een afdeling VI met als opschrift « Algemene Bepalingen ».

Overeenkomstig het voorstel vervat in het advies van 9 maart 1987 van de Raad van State wordt hier een artikel 54 toegevoegd, waarin een paar definities worden opgenomen die, in het oorspronkelijk ontwerp, op een minder geschikte plaats stonden.

Art. 5

Dit artikel regelt de aanpassing van artikel 91A van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel. De huidige tekst is deze van het cognossementsverdrag van 1924 (de regels van Den Haag).

Dit Verdrag werd gewijzigd door een Protocol van 1968 (De regels van Visby) en door een Protocol van 1979 (wet van 7 augustus 1983).

Het is daarom noodzakelijk ook de tekst van artikel 91A met deze wijzigingen van het Verdrag van 1924 in overeenstemming te brengen.

De wijzigende teksten zijn degene die door de ratificatie van voormelde Protocols reeds in België van toepassing zijn.

In overeenstemming met artikel II, § 2 van het Protocol van 1979 regelt het ontwerp ook het tijdstip van de omrekening van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking per eenheid in Belgische frank.

Art. 8

De bewoordingen van dit artikel zijn dezelfde als die van artikel 91A, § 4, 6° van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel, zoals gewijzigd door artikel 5 van deze wet.

De Regering meent dat artikel 266 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, dat van toepassing is op de niet verhandelbare cognossementen, op gelijke wijze moet worden aangevuld wat betreft de mogelijke verlenging van de termijnen van regres.

payées en raison de son engagement. Car celui-ci n'est pas à considérer comme porteur de créances opposables au fonds de limitation. Le tiers garant est contractuellement lié au requérant et doit sauvegarder ses droits dans le cadre de ce contrat.

Toutes les règles applicables au fonds de limitation sont valables quel que soit le mode de constitution de ce fonds, soit en espèces soit par garantie.

CHAPITRE III

Art. 4

Cet article vise une meilleure subdivision du Chapitre I^{er} du Titre II du Livre II du Code de Commerce et regroupe les articles 55 à 57 en une section VI intitulée « Dispositions générales ».

Conformément à la proposition contenue dans l'avis du 9 mars 1987 du Conseil d'Etat, il est ajouté à cet endroit un article 54 reprenant quelques définitions qui, dans le projet initial, se trouvaient reprises à une place moins appropriée.

Art. 5

Cet article règle l'adaptation de l'article 91A du Livre II, Titre II du Code de Commerce. Le texte actuel reprend celui de la Convention de 1924 concernant les connaissements (Les règles de La Haye).

Cette Convention a été modifiée par un Protocole de 1968 (Les règles de Visby) et par un Protocole de 1979 (La loi du 7 août 1983).

Pour cette raison il est nécessaire de mettre en concordance également le texte de l'article 91A avec ces modifications de la Convention de 1924.

Les textes modifiants sont identiques à ceux qui sont entrés en vigueur en Belgique par la ratification des Protocoles susvisés.

En concordance avec l'article II, § 2, du Protocole de 1979 le projet règle aussi la date de la conversion, en francs belges du montant de la limitation de la responsabilité par unité.

Art. 8

L'énoncé de cet article est identique à celui de l'article 91A, § 4, 6° du Livre II, Titre II, du Code de Commerce, tel qu'il est modifié par l'article 5 de la présente loi.

Le Gouvernement estime que l'article 266, du Livre II du Code de Commerce qui s'applique aux connaissements non négociables, doit être complété de la même façon en ce qui concerne la possibilité de prolongation des délais des actions récursoires.

Art. 9

Dit artikel voert de mogelijkheid uit die voorzien wordt door artikel 15, tweede lid van het LLMC-Verdrag.

Deze tekst bepaalt :

« 2) Een Staat, die partij is bij dit Verdrag kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet, het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen die,

a) volgens de wet van die Staat bestemd zijn voor de vaart op de binnenwateren. »

In het ontwerp voorgelegd aan de Raad van State werd aan de Koning die regelingsbevoegdheid opgedragen.

De Koning zou daarbij rekening houden met de specifieke omstandigheden van de (Belgische) binnenvaartsector en met hetgeen onze buurlanden op dit stuk voornemens zijn te doen.

De Raad van State had bij die oorspronkelijk voorgestelde tekst een suggestie en een aanmerking

1. Het was verkieslijk te wachten met dit artikel totdat de verwachte internationale regeling voor de binnenvaart tot stand was gekomen.

2. Het ontwerp bevatte alleszins een te grote bevoegdheidsopdracht aan de Koning.

Aan de suggestie, eigenlijk een opportuniteitsoordeel, kan geen gevolg worden gegeven omdat de huidige tekst van artikel 273 verwijst naar de huidige tekst van artikel 46 en volgende van Boek II van het Wetboek van Koophandel, die door onderhavig wetsontwerp worden vervangen. Het handhaven van de huidige tekst van artikel 273 en de vervanging van de artikelen waarheen het verwijst zouden aanleiding geven tot rechtsonzekerheid. Bovendien werden de aansprakelijkheidsgrenzen van het huidige artikel 273 vastgesteld bij de wet van 28 november 1928. Het is duidelijk dat deze bedragen niet meer beantwoorden aan de hedendaagse economische toestand, vandaar trouwens een van de voornaamste redenen waarom dit ontwerp die bedragen wil actualiseren.

Wat § 1 betreft, dient erop gewezen dat de leden d) en e) van paragraaf 1 van artikel 2 van het LLMC-Verdrag wel van toepassing zijn op de binnenvaart. Dat is de reden waarom de artikelen 15 en 18 van onderhavige wet daarop niet toepasselijk worden gemaakt. De vorderingen van de overheid betreffende de kosten van de maatregelen en verrichtingen bedoeld in artikel 14 worden dus voor wat de binnenvaartuigen betreft, aangerekend op het fonds voor de zaakschade bedoeld in het LLMC-Verdrag.

Aan de tweede, zwaarderwichtiger, aanmerking van de Raad van State werd wel gevolg gegeven.

In het voorliggend ontwerp is het de *wetgever* die bepaalt welke bepalingen van het LLMC-Verdrag toepasselijk zijn op de binnenvaart.

Aan de Koning wordt enkel de bevoegdheid gelaten om de grondslag en de limieten van de aansprakelijkheidsbeperking vast te stellen.

Art. 9

Cet article matérialise la possibilité prévue par l'article 15, deuxième alinéa de la Convention LLMC.

Le texte stipule :

« 2) Un Etat partie à cette Convention peut par des dispositions expresses dans sa législation nationale, régler le système de limitation de la responsabilité à appliquer aux bateaux qui,

a) d'après la loi de cet Etat, sont destinés à la navigation intérieure. »

Dans le projet soumis au Conseil d'Etat, cette compétence de réglementation a été confiée au Roi.

Le Roi tiendrait compte en l'occurrence de la situation spécifique du secteur de la navigation intérieure (belge) et des intentions de nos pays voisins dans ce domaine.

Au sujet du texte initialement proposé, le Conseil d'Etat a formulé une suggestion et une remarque

1. Il est préférable d'attendre le moment où la réglementation internationale sur la navigation intérieure aura été élaborée.

2. Le texte initialement proposé confie de toute façon au Roi une compétence trop vaste.

A la première remarque, qui est un jugement d'opportunité, il ne peut être donné suite, vu que le texte actuel de l'article 273 renvoie au texte actuel des articles 46 et suivants du Livre II du Code de Commerce, qui est remplacé par le projet de loi actuel. Le maintien de l'actuel article 273 et le remplacement des articles auxquels il renvoie, donneraient lieu à une insécurité juridique. En outre, les limites de responsabilité de l'actuel article 273 ont été fixées par la loi du 28 novembre 1928. Il est clair que ces montants ne répondent plus à la situation économique actuelle, ce qui constitue par ailleurs une des raisons majeures pour lesquelles ce projet vise à actualiser ces montants.

En ce qui concerne le § 1, il y a lieu de souligner que les alinéas d) et e) du § 1 de l'article 2 de la Convention LLMC sont effectivement d'application à la navigation intérieure. C'est la raison pour laquelle les articles 15 et 18 de la présente loi n'y sont pas rendus applicables. Les créances de l'autorité relatives aux coûts des mesures et des opérations visées à l'article 14 sont dès lors imputées, en ce qui concerne les bâtiments de navigation intérieure, au fonds pour les dommages matériels visé dans la Convention LLMC.

Il a été en revanche donné suite à la seconde — plus importante — remarque du Conseil d'Etat.

Dans le présent projet, c'est le *législateur* qui précise quelles dispositions de la Convention LLMC sont applicables à la navigation intérieure.

Au Roi est uniquement laissée la compétence de fixer la base et les limites de la limitation de la responsabilité.

Net als artikel 18 bepaalt artikel 9, § 3 dat de bedragen van de aansprakelijkheidsbeperking door de Koning kunnen worden aangepast rekening houdend met de economische toestand.

Deze opdracht wordt aan de Koning gegeven om vlotter te kunnen inspelen op wijzigingen in de economische toestand van de betrokken professionele sector. Ter illustratie : hiervoren werd vermeld dat de limieten van het huidige artikel 273 van Boek II van het Wetboek van Koophandel dagtekenen van 1928!

De aanmerking van de Raad van State op het gebruik van de uitdrukking « rekening houdend met de economische toestand » wordt weerlegd bij de toelichting van artikel 18.

De verwijzing naar de economische toestand werd overgenomen uit artikel 1409 van het Gerechtelijk Wetboek, met de bedoeling de Koning een maatstaf ter hand te doen. Deze moet hem toelaten alle omstandigheden en factoren te laten meespelen om tot aanpassing over te gaan.

De bevoegdheid van de Koning is derhalve niet arbitrair.

HOOFDSTUK IV

Art. 10

Dit artikel verdient een zeer bijzondere aandacht. Tot nu toe hadden de wettelijke bepalingen inzake de beperking van de aansprakelijkheid alleen betrekking op schepen en binnenschepen zoals bepaald in de artikelen 1 en 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, zijnde commercieel uitgbate vaartuigen. Nu is het de bedoeling deze beginselen ook van toepassing te verklaren op schepen die niet commercieel geëxploiteerd worden.

In overeenstemming met de inzichten van de Conferentie van 1976 stelt de Regering voor het beginsel van de beperkte aansprakelijkheid uit te breiden tot alle vaartuigen die door een openbare overheid of een openbare dienst worden geëxploiteerd. Als voorbeeld kunnen worden aangehaald opleidingsvaartuigen, hydrografische of oceanografische vaartuigen of nog, hospitaalschepen welke door de Staat worden of zouden worden geëxploiteerd.

Steeds in dezelfde gedachtengang wordt het nieuwe stelsel, aangenomen door de Diplomatieke Conferentie van 1976, eveneens toegepast op zee- gaande pleziervaartuigen en op zee- gaande vaartuigen ingezet voor wetenschappelijk onderzoek.

De tekst van het ontwerp is degene die door de afdeling Wetgeving van de Raad van State werd voorgesteld.

Er wordt evenwel niet ingestemd met het voorstel van de Raad om deze bepalingen op te nemen in het Wetboek van Koophandel omdat zij slaan op schepen die niet bedoeld worden in artikel 1 van Boek II van dat Wetboek.

Tout comme l'article 18, l'article 9, § 3 stipule que les montants de la limitation de la responsabilité peuvent être adaptés par le Roi par rapport à la situation économique.

Cette mission est confiée au Roi afin de pouvoir mieux réagir aux modifications dans la situation économique du secteur professionnel. A titre d'illustration : il a été mentionné ci-dessus que les limites de l'article 273 actuel du Livre II du Code de Commerce remontent à 1928!

La remarque du Conseil d'Etat concernant l'emploi de l'expression « par rapport à la situation économique » est réfutée lors du commentaire de l'article 18.

La référence à la situation économique a été tirée de l'article 1409 du Code judiciaire, afin de procurer au Roi un critère. Celui-ci doit permettre au Roi de faire jouer toutes les circonstances et tous les facteurs pour procéder à l'adaptation.

La compétence du Roi n'est donc point arbitraire.

CHAPITRE IV

Art. 10

Cet article mérite une attention toute particulière. Jusqu'à présent les dispositions légales en matière de la limitation de la responsabilité ne se rapportaient qu'aux navires et aux bateaux d'intérieur tels qu'ils sont définis aux articles 1^{er} et 271 du Livre II du Code de Commerce, à savoir tout bâtiment exploité commercialement. Or, il est à présent envisagé de soumettre à ces principes également les navires qui ne sont pas exploités commercialement.

Conformément aux intentions de la Conférence de 1976, le Gouvernement propose d'étendre le principe de la limitation de la responsabilité à tous les bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public. A titre d'exemple citons les navires-écoles, les navires hydrographiques ou océanographiques, ou encore les navires-hôpitaux exploités ou susceptibles d'être exploités par l'Etat.

Toujours dans la même optique, le nouveau régime adopté par la Conférence diplomatique de 1976, est également applicable aux bâtiments de mer affectés à la plaisance et à la recherche scientifique.

Le texte du projet est celui qui a été proposé par la section Législation du conseil d'Etat.

Cependant, la proposition du conseil, visant à reprendre ces dispositions dans le Code de Commerce n'est pas suivie, parce qu'elles portent sur des navires qui ne sont pas visés à l'article 1^{er} du Livre II de ce Code.

HOOFDSTUK V

1. — ALGEMENE TOELICHTING

In tegenstelling tot het advies van de Raad van State worden de artikelen van dit hoofdstuk ook niet opgenomen in het Wetboek van Koophandel en wel omdat het hoofdzakelijk politiebepalingen betreft en geen regels van handelsrecht.

De oorsprong van deze bepalingen kan als volgt worden toegelicht :

Artikel 18, eerste lid van het LLMC-Verdrag laat de Staten toe bij de ratificatie één enkel voorbehoud te formuleren. Daardoor worden de vorderingen vermeld in artikel 2, eerste lid, litterae d en e van de toepassing van de aansprakelijkheidsbeperking, zoals die door dat verdrag geregeld is, uitgesloten.

Sommige toetredende landen, onder meer Frankrijk, hebben dit gedaan. Zo dan in de nationale wet géén mildering ter zake wordt ingevoerd, vallen deze vorderingen onder de onbeperkte aansprakelijkheid.

Zulks is niet de bedoeling van de regering, wat overigens ook de commerciële aantrekkelijkheid van de Belgische havens in het gedrang zou brengen.

Artikel 18, eerste lid van het Verdrag geeft ons de mogelijkheid om de belangen van de scheepvaart te verzoenen met die van de overheid die instaat voor het vrijmaken of vrijhouden van de openbare vaarwateren in het algemeen belang van de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart.

Dit belang van de overheid bestaat voornamelijk in het feit dat degene, die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis waarbij zijn schip of dat van een ander eigenaar gezonken of gestrand is, hetzij dat schip zelf verwijdt hetzij de kosten voorschiet en betaalt van de maatregelen en verrichtingen — uit te voeren of te bevelen door de overheid — waardoor het openbare vaarwater zo snel mogelijk vrij en veilig wordt gemaakt in het algemeen belang van de scheepvaart.

Verplichtingen in dezelfde zin werden reeds opgenomen in de politie- en scheepvaartreglementen van de territoriale zee en de scheepvaartwegen. De Raad van State heeft niet nagelaten telkens in zijn adviezen erop te wijzen dat deze bepalingen geen wettelijke grondslag hadden. Daarom worden ze nu door de wet ingevoerd.

Het ontwerp voert ook de juridische middelen in om de overheden te verzekeren dat de kosten van de maatregelen en verrichtingen, die zij nodig hebben geoordeeld voor de behartiging van het algemeen belang, ook betaald zullen worden.

Het plan van dit hoofdstuk :

Artikel 12 bevat enkele definities door de Raad van State nodig geacht.

Artikel 13 stelt voor elke eigenaar van een gezonken schip de verplichting in, dit zelf uit de scheepvaartweg of de territoriale zee op te halen.

CHAPITRE V

1. — COMMENTAIRE GENERAL

Les articles de ce chapitre ne sont pas non plus, contrairement à l'avis du Conseil d'Etat, repris dans le Code de commerce, parce qu'il s'agit principalement de dispositions de police et non pas de règles de droit commercial.

L'origine de ces dispositions peut être éclairée comme suit :

L'article 18, 1^{er} alinéa de la Convention LLMC permet aux Etats de formuler une seule réserve lors de la ratification. Ainsi les créances visées à l'article 2, 1^{er} alinéa, lettres d et e se trouvent exclues de l'application de la limitation de la responsabilité telle qu'elle est réglée par cette convention.

Certains pays adhérents, notamment la France, ont agi dans ce sens. Si dans ce cas la loi nationale n'introduit pas de modération en la matière, ces créances tomberont sous la responsabilité illimitée.

Telle n'est pas l'intention du gouvernement ce qui par ailleurs compromettrait l'attractivité commerciale des ports Belges.

L'article 18, 1^{er} alinéa de la Convention nous offre la possibilité de concilier les intérêts de la navigation avec ceux de l'autorité responsable du dégagement ou de la libération des voies navigables publiques dans l'intérêt général de la liberté et de la sécurité de la navigation.

Cet intérêt de l'autorité se situe essentiellement dans le fait que celui qui est tenu responsable de l'événement au cours duquel son navire ou celui d'un autre propriétaire a sombré ou s'est échoué, ou bien retire lui-même ce navire de l'eau, ou bien avance et paie les frais des mesures et des opérations à effectuer ou à ordonner par l'autorité afin de dégager au plus tôt la voie navigable publique et de la rendre sûre, dans l'intérêt général de la navigation.

Des obligations dans ce sens ont déjà été reprises dans les règlements de police ou de navigation de la mer territoriale et des voies navigables. Chaque fois, le conseil d'Etat n'a pas manqué de remarquer dans son avis que ces dispositions n'avaient pas de fondement légal. C'est pourquoi elles sont introduites maintenant par la loi.

Ce projet introduit aussi des moyens juridiques afin d'assurer aux autorités que soient payés les frais des mesures et opérations qu'elles ont jugées nécessaires dans l'intérêt général.

Le plan de ce chapitre :

L'article 12 reprend quelques définitions jugées nécessaires par le Conseil d'Etat.

L'article 13 instaure l'obligation de chaque propriétaire d'un navire coulé, de le retirer lui-même de la voie navigable ou de la mer territoriale.

Artikel 14 kent de overheid de macht toe in de plaats en op kosten en risico van de voormelde eigenaar op te treden. Dit artikel neemt onder de maatregelen en verrichtingen diegene over die, door het voorbehoud te maken bij de ratificatie van het LLMC-verdrag, uit de toepassing van dat Verdrag zullen worden gesloten.

Artikel 15 stelt voor de aansprakelijk geachte persoon de verplichting in om de kosten van de in artikel 14 vermelde maatregelen en verrichtingen voor te schieten.

Artikel 16 verplicht de aansprakelijke persoon, en bij gebreke daarvan de eigenaar, de voormelde kosten uiteindelijk ook te dragen.

Artikel 17 voert de aanvullende juridische middelen in die zoveel mogelijk moeten verzekeren dat de schuldvorderingen van de optredende overheid ook daadwerkelijk worden betaald.

Deze middelen slaan niet alleen op de kosten van de maatregelen en verrichtingen, maar ook op alle schade aan de overheid berokkend door de schuld van een schip.

Het artikel regelt ook het lot van de opgeviste goederen die door hun eigenaar niet zouden worden opgeëist.

Artikel 18 ten slotte, matigt de verplichtingen inzake het voorschieten en betalen bedoeld in de artikelen 15 en 16. Deze matiging kan echter slechts door scheepseigenaars worden ingeroepen.

Niettegenstaande deze matiging biedt dit hoofdstuk toch een groter voordeel voor de overheid die instaat voor de veiligheid van de scheepvaartwegen, dan het LLMC-Verdrag.

De formulering van het voormelde voorbehoud heeft voor gevolg dat de overheid een eigen fonds tot haar beschikking krijgt om er haar kosten van opruiming van gezonken of gestrande schepen op te verhalen. Dit fonds is merkkelijk voordeliger dan het fonds voor de zaakschade, voorzien door het LLMC-Verdrag.

Bovendien wordt voor de belangrijke vorderingen van de overheid de samenloop vermeden met die van andere maritieme schuldeisers van het fonds van de zaakschade.

II. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

Art. 13

Dit artikel voert een verplichting in die tot nog toe enkel door de politie- en scheepvaartreglementen was geregeld, namelijk de verplichting voor de eigenaar om zijn gezonken of gestrand schip en al wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, de lading daaronder begrepen, te verwijderen naar een plaats door de overheid aangeduid of buiten het openbaar domein.

Betreffende het lichten en onschadelijk maken van de lading gelden alle voorschriften die daarop zouden

L'article 14 attribue à l'autorité le pouvoir de se substituer au dit propriétaire aux risques et périls de celui-ci. Cet article reprend entre les mesures et opérations celles qui, par la réserve à formuler lors de la ratification de la Convention LLMC, seront exclues de l'application de celle-ci.

L'article 15 instaure l'obligation de la personne présumée responsable d'avancer les frais des mesures et opérations visées à l'article 14.

L'article 16 oblige le responsable, et à défaut de celui-ci le propriétaire, de payer finalement les frais susvisés.

L'article 17 introduit les moyens juridiques complémentaires qui doivent assurer le plus possible que les créances de l'autorité intervenante seront effectivement payées.

Ces moyens ne concernent pas seulement les frais des mesures et opérations prévues à l'article 14, mais aussi celles concernant tout dommage causé à l'autorité par la faute d'un navire.

L'article règle aussi le sort des biens qui, repêchés de l'eau, ne seront pas réclamés par leur propriétaire.

L'article 18, finalement, modère les obligations d'avancer et de payer, visées aux articles 15 et 16. Cette modération ne peut cependant être invoquée que par des propriétaires de navires de mer.

Nonobstant cette modération, le présent chapitre procure à l'autorité, chargée de l'assurance de la sécurité des voies navigables, un avantage supérieur à la Convention LLMC.

La formulation de la réserve susmentionnée a la conséquence que l'autorité dispose d'un fonds réservé au paiement de ses frais d'enlèvement de navires coulés ou échoués. Ce fonds est considérablement plus avantageux que le fonds des dommages matériels prévu dans la Convention LLMC.

En plus la concurrence des créances importantes de l'autorité avec celles des autres créanciers du fonds des dommages matériels est évitée.

II. — COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 13

Cet article introduit une obligation qui jusque maintenant est réglée seulement par les règlements de police et de navigation, à savoir l'obligation du propriétaire d'enlever son bâtiment coulé ou échoué et tout qui se trouve ou se trouvait à bord, y compris la cargaison, pour les conduire à un endroit indiqué par l'autorité ou en dehors du domaine public.

En ce qui concerne l'enlèvement et le fait de rendre la cargaison inoffensive, toutes les prescriptions qui

kunnen toepasselijk zijn, zoals de algemene wet inzake douane en accijnzen. De verwijzing naar de voorschriften inzake gevaarlijke en schadelijke stoffen wordt speciaal benadrukt.

In antwoord op een opmerking van de Raad van State « De Raad van State ziet niet in wat de indieners van het ontwerp hebben willen bedoelen met « enige... dwangmaatregel » » deelt de Regering mede dat hier vooral gedacht wordt aan een eventuele dwangsom die zou kunnen worden opgelegd om een rechterlijk bevel te bekrachtigen. Het is namelijk reeds voorgekomen dat werkzaamheden tot vrijmaking van de scheepvaartweg moesten worden stilgelegd op bevel van de rechter, bijvoorbeeld wegens beslag op de lading van het weg te ruimen schip. Het is duidelijk dat het algemeen belang van de veiligheid en de vrijheid van de scheepvaart voorrang moet hebben op de private belangen van een ladingbelanghebbende of enig ander particulier.

De enige die de uitvoering kan onderbreken is de overheid op grond van artikel 14 hierna.

Art. 14

Dit artikel geeft de overheid de macht om ambtshalve in de plaats te treden op kosten en risico van de in gebreke zijnde eigenaar of van de eventuele aansprakelijke derde. De overheid kan daarbij alle maatregelen treffen die zij nodig acht (daaronder begrepen de eventuele vernietiging van het schip of de lading) in het algemeen belang van de veiligheid en de vrijheid van de scheepvaart in de scheepvaartwegen.

Deze maatregelen moeten ook om technische en financiële redenen snel kunnen genomen en uitgevoerd worden. Als te lang gewacht wordt, wordt de redding of de berging van het schip door de inwerking van de natuurelementen snel moeilijker en ook duurder. Ook dáárom mag geen dwang- of beslagmaatregel de uitvoering van de maatregelen of verrichtingen dwarsbomen. De ontzaglijke economische belangen zowel van de Belgische havens als van de commerciële scheepvaart motiveren deze bepalingen ten volle. Hieruit vloeit ook voort dat de overheid geen aansprakelijkheid op zich kan nemen voor de schade aan het gezonken schip. Deze moet alleen ten laste komen van degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis ten gevolge waarvan het schip gezonken of gestrand is. Die scheepseigenaar zal overigens in de meeste gevallen zijn aansprakelijkheid kunnen beperken.

Onderhavig artikel werd¹ aangepast overeenkomstig de opmerkingen van de Raad van State op het volgende na : de toepassing van de algemene wet inzake douane en accijnzen, inzonderheid artikel 156, § 2 van die wet, moet geacht worden niet in het gedrang te komen als het gaat om een berging door de overheid zelf of onder haar toezicht. De tekst van artikel 156, § 2, is overigens meer dan 160 jaar oud en

pourraient lui être applicables, comme la loi générale en matière de douane et d'accises, sont valables. La référence aux prescriptions sur les matières dangereuses et nocives est spécialement soulignée.

En réponse à une remarque du Conseil d'Etat « Le Conseil d'Etat ne voit pas ce que ceux qui ont introduit le projet ont voulu dire par « quelque... mesure coercitive » », le Gouvernement fait savoir qu'il s'agit en l'occurrence d'une éventuelle astreinte pouvant être imposée pour entériner un ordre judiciaire. Il s'est notamment déjà produit que des activités de dégagement de la voie navigable ont dû être arrêtées sur ordre du juge, par exemple pour procéder à la saisie de la cargaison du navire à enlever. Il est clair que l'intérêt général de la sécurité et de la liberté de la navigation doit primer les intérêts privés de toute personne intéressée par la cargaison ou de tout autre particulier.

La seule instance pouvant en interrompre l'exécution est l'autorité sur la base de l'article 14 ci-après.

Art. 14

Cet article donne à l'autorité la compétence de se substituer d'office au propriétaire fautif, évidemment aux frais, risques et périls de ce propriétaire et du tiers responsable éventuel. A ce propos, l'autorité est compétente pour prendre toutes les mesures qu'elle juge nécessaires (y compris la destruction éventuelle du bâtiment ou de la cargaison), ce dans l'intérêt général de la sécurité et de la liberté de navigation dans les voies navigables.

Il importe aussi, pour des motifs techniques et financiers, de pouvoir prendre et exécuter rapidement ces mesures : si l'on tarde trop, le sauvetage ou le renflouage du bâtiment deviendra de plus en plus difficile et coûteux, par suite de l'action des éléments naturels. C'est pourquoi aucune mesure coercitive ou de saisie ne peut contrarier l'exécution de ces mesures ou de ces opérations. Ces dispositions trouvent également leur pleine motivation dans les immenses intérêts économiques qui sont en jeu, tant des ports belges que de la navigation marchande. Il en résulte également que l'autorité ne peut endosser aucune responsabilité en ce qui concerne les dégâts au navire coulé. Celle-ci doit incomber au seul responsable de l'événement par suite duquel le bâtiment a coulé ou s'est échoué. Le propriétaire du navire pourra par ailleurs limiter sa responsabilité dans la plupart des cas.

Le présent article a été adapté conformément aux remarques du Conseil d'Etat excepté ce qui suit : l'application de la loi générale en matière de douanes et d'accises, et plus spécialement de l'article 156, § 2, de cette loi doit être considérée comme n'étant pas compromise lorsqu'il s'agit d'un renflouage effectué par l'autorité même ou sous sa surveillance. Le texte de l'article 156, § 2, a d'ailleurs plus de 160 ans et

verwijst naar technieken die hetzij technisch totaal verouderd, hetzij niet in overeenstemming zijn met de politie- en scheepvaartreglementen die op de betrokken scheepvaartweg de veiligheid van de scheepvaart moeten verzekeren.

Ten slotte dient erop gewezen dat het vierde lid, waaromtrent de Raad van State opmerkt dat het onverenigbaar lijkt te zijn met de algemene wet inzake douane en accijnzen, dezelfde bedoeling heeft als artikel 156, § 2, van die wet. Het vierde lid van artikel 14 heeft tot doel te voorkomen dat het schip zou worden geplunderd en beroofd van alle waardevolle zaken waarop het retentierecht en het voorrecht — vermeld in artikel 16 hierna — eveneens slaan. Dit vierde lid beschermst dus eveneens het financieel belang van de overheid. Er is dus geen onverenigbaarheid.

Art. 15

Dit artikel moet in samenhang gezien worden met artikel 16 waardoor degene die aansprakelijk is voor het zinken of aan de grond lopen van een schip, ook aansprakelijk wordt voor de betaling van kosten die voor de overheid voortvloeien uit de toepassing van artikel 14.

De overheid kan in haar jaarlijkse begroting bezwaarlijk afdoende financiële voorzieningen treffen voor het uitvoeren van maatregelen en verrichtingen tengevolge van onvoorspelbare scheepvaartongevallen die bovendien vooral aan derden te wijten zijn. Anderzijds sleept de erkenning van de schuldvorderingen van de overheid voor de rechtbanken doorgaans te lang aan.

Verwijzend naar de zeer grote economische belangen die op het spel staan, is het duidelijk dat de actie van de overheid om de vaarweg vrij te maken niet mag worden opgehouden door gebrek aan voldoende kredieten op de begroting of door betwistingen bijvoorbeeld over de verdeling van de aansprakelijkheid voor de schadeverwekkende gebeurtenis.

Daarom laat de wet de overheid toe de eigenaar, samen met degene die zij voor de schadeverwekkende gebeurtenis aansprakelijk acht, te verplichten de door haar geraamde kosten voor te schieten.

Deze handelswijze is volledig analoog met de regeling betreffende de vorming van het beperkingsfonds op grond van het LLMC-Verdrag bedoeld in artikel 1, § 1, c. Deze laatste techniek is gebruikelijk in de zeevaart zoals ook blijkt uit de verdragen die aan voormeld verdrag van 1976 zijn voorafgegaan. De verzekeringen houden daarmee rekening.

Deze maatregel heeft wel tot gevolg dat de overheid nu de beschikking krijgt over een fonds dat bestemd is voor het dekken van uitgaven die — we kunnen het niet genoeg benadrukken — door de fout of de nalatigheid van derden worden veroorzaakt.

Belangrijk is ook dat de overheid uitdrukkelijk een rechtstreekse vordering krijgt tegen de verzekeraars van de betrokken personen.

renvoie a des techniques devenues totalement désuètes ou ne répondant pas aux règlements de police et de navigation devant assurer la sécurité de la navigation sur la voie navigable concernée.

Enfin, il faut souligner que le quatrième alinéa dont le Conseil d'Etat fait remarquer qu'il est apparemment incompatible avec la loi en matière de douane et d'accises, poursuit le même objectif que l'article 156, § 2 de cette loi. Le quatrième alinéa de l'article 14 vise à prévenir que le navire ne soit dépouillé de tous les objets de valeur sur lesquels portent également le droit de rétention et le privilège visé à l'article 16 ci-après. Ce quatrième alinéa protège donc aussi les intérêts financiers de l'autorité. Dès lors, il n'y a pas d'incompatibilité.

Art. 15

Cet article doit être vu en rapport avec l'article 16 qui instaure une obligation générale visant à imputer au responsable du naufrage ou de l'échouement d'un navire, les coûts qui, pour l'autorité, résultent de l'application de l'article 14.

L'autorité peut difficilement prévoir dans son budget annuel des dispositions financières suffisantes pour l'exécution de mesures et d'opérations par suite d'accidents maritimes imprévisibles qui, en outre, sont imputables à des tiers. Par ailleurs, la reconnaissance des créances afférentes à des frais exposés par l'autorité, traîne en général trop longtemps devant les tribunaux.

Si l'on se réfère aux intérêts économiques considérables qui sont en jeu, il est clair que l'action de l'autorité visant à libérer la voie navigable ne peut être entravée par manque de crédits suffisant au budget ou par des litiges concernant par exemple le partage des responsabilités de l'événement générateur du dommage.

C'est pourquoi la loi permet à l'autorité d'obliger le propriétaire ensemble avec les personnes qu'elle estime responsables de l'événement générateur du dommage, d'avancer les frais estimés par elle.

Cette pratique est entièrement analogue au règlement de la constitution du fonds de limitation sur la base de la Convention LLMC visée à l'article 1^{er}, § 1^{er}, c. Cette dernière technique est d'usage dans la navigation maritime, comme il ressort aussi des conventions ayant précédé la convention susvisée de 1976. Les assurances en tiennent compte.

Cette mesure implique cependant que l'autorité dispose désormais d'un fonds qui — quoique limité — est néanmoins destiné à couvrir des dépenses qui — nous ne pouvons pas assez le souligner — sont causées par la faute ou la négligence de tiers.

Il est aussi important que l'autorité acquière explicitement une action directe contre les assureurs des personnes concernées.

Art. 16

Deze tekst verplicht de aansprakelijke persoon en bij gebreke daarvan de eigenaar, tot de betaling aan de overheid van de kosten van het verwijderen enzovoort, onder welke vorm ook, van het gezonken vaartuig, de lading en de overblijfselen ervan. Dit is een loutere bevestiging van de principes vervat in de artikelen 1382-1384, 1^{ste} lid, van het Burgerlijk Wetboek.

Deze verplichting wordt hier uitdrukkelijk gesteld omdat een bepaalde rechtspraak, de juridische oorzaak voor het ambtshalve lichten en opruimen van gezonken en andere schepen meende te moeten afleiden uit verplichtingen die ter zake door wetten of reglementen opgelegd zouden worden aan de overheid. Daarin werd dan een juridische oorzaak gezien die het causaal verband onderbrak tussen de fout van degene die de gebeurtenis waardoor het schip gestrand of gezonken is, veroorzaakte, en de schade die daaruit voortvloeide voor de overheid. (cf. Cass. 28 april 1978, RW 1978-1979, 1695 en de commentaar van J. Van de Casteele in RW 1978-1979, 2060-2062).

Deze verplichting wordt thans ook uitdrukkelijk door de wet ingevoerd omdat er vanwege de Raad van State terecht kritiek was gerezen tegen de opname van deze verplichting in de politie- en scheepvaartreglementen van 's lands maritieme wateren.

Zeer belangrijk zijn ook het derde en vierde lid die, in aansluiting met de rechtstreekse vordering vermeld in artikel 15, eerste lid, ook een voorrecht invoeren ten voordele van de overheid op de sommen verschuldigd door de verzekeraars van de aansprakelijke personen. Voor deze tekst heeft het artikel 20, 9°, van de hypotheekwet van 16 december 1951 model gestaan.

Art. 17

De rechten waarvan sprake in § 1 van dit artikel zijn deze voorzien in artikel I, 2° van het ondertekenningsprotocol van het internationaal verdrag van 10 april 1926 voor de eenmaking van sommige regels inzake maritieme voorrechten en hypotheeken.

Het gaat hier dus duidelijk om een maritiem voorrecht en, overeenkomstig de tekst en de bedoeling van het Protocol, heeft de invoering van artikel 17, § 1 wel degelijk tot gevolg dat dit voorrecht voorrang geeft op *alle* schuldeisers, maritieme en andere, bevoorrecht hypothecair of chirografair.

Het is de eerste maal dat in België van deze verdragsrechtelijke mogelijkheid wordt gebruik gemaakt.

Tengevolge van de opmerking van de Raad van State bij de tekst van artikel 5 van het oorspronkelijke ontwerp (het huidige artikel 17) werd de formulering van § 1 herzien.

Art. 16

Ce texte oblige le responsable, et à défaut de celui-ci le propriétaire, au paiement à l'autorité des frais de l'enlèvement etc., par quelque procédé que ce soit, du navire coulé, de sa cargaison ou de ses débris. Ceci est une simple confirmation des principes contenus dans les articles 1382 à 1384, 1^{er} alinéa, du Code Civil.

Cette obligation est en l'occurrence posée parce qu'une certaine jurisprudence a cru devoir déduire la cause juridique pour le renflouage et le dégagement d'office de navires coulés et autres, d'obligations imposées en la matière à l'autorité par des lois ou des règlements. D'aucuns y ont décelé une cause juridique rompant le lien causal entre la faute de celui qui provoqua l'incident par lequel le navire a échoué ou coulé, et le dommage qui en résulta pour l'autorité (cf. Cass. 28 avril 1978, RW 1978-1979, 1695 et le commentaire de J. Van de Casteele dans le RW 1978-1979, 2060-2062).

Actuellement, cette obligation se trouve aussi expressément posée *par* la loi parce que le Conseil d'Etat a critiqué à juste titre l'insertion de cette obligation dans les règlements de police et de navigation des eaux maritimes du Royaume.

Les troisième et quatrième alinéas sont aussi très importants. En concordance avec l'action directe visée à l'article 15, 1^{er} alinéa, ils instaurent un privilège, en faveur de l'autorité, sur les sommes dues par les assureurs des responsables. L'article 20, 9°, de la loi hypothécaire du 16 décembre 1951 a servi de modèle à ce texte.

Art. 17

Les droits dont question dans le § 1^{er} de cet article sont ceux prévus par l'article 1^{er}, 2° du protocole de signature de la convention internationale du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles en matière de privilèges et hypothèques maritimes.

En l'espèce, il s'agit donc manifestement d'un privilège maritime et, conformément au texte et à l'intention du Protocole, l'instauration de l'article 17, § 1^{er}, a bel et bien pour conséquence que le privilège donne la priorité avant *tous* les créanciers maritimes et autres, qu'ils soient privilégiés, hypothécaires ou chirographaires.

C'est la première fois qu'en Belgique il est fait usage de cette possibilité du droit conventionnel.

A la suite de la remarque formulée par le Conseil d'Etat au sujet du texte de l'article 5 du projet initial (l'actuel article 17) la formulation du § 1^{er} a été révisée.

Een bepaling met dezelfde draagwijdte als het eerste lid, was reeds opgenomen in artikel 10 van het ontwerp dat in december 1986 aan de Raad van State voor advies werd voorgelegd. Het is de weergave van « le droit de retenir le navire » vervat in artikel 1, 2° van voormeld Ondertekeningsprotocol van 1926. Het bestaan van dit recht wordt overigens erkend in artikel 2 van het internationaal verdrag van 1952 voor de eenmaking van bepaalde regels inzake het bewarend beslag op zeeschepen.

Het derde lid geeft de voorwaarden aan die moeten vervuld zijn opdat het vermoedelijk schuldige vaartuig zou kunnen worden vrijgegeven. Hier is een duidelijk parallellisme met artikel 13 van het LLMC-Verdrag en met artikel 1, 10° van de wet van 27 september 1842 betreffende de politie van de zee.

Het vierde lid is de herhaling van de tekst van artikel 1, 2° van voormeld Ondertekeningsprotocol.

In het zesde lid wordt, omwille van de rechtszekerheid, het begrip schade op exemplatieve wijze toegevoegd.

Artikel 17 regelt ook de wijze waarop de in beslag genomen goederen worden te gelde gemaakt. Tot nog toe was dit enkel geregeld door de politie- en scheepvaartreglementen van de scheepvaartwegen. Er wordt rekening gehouden zowel met de belangen van de mogelijke belanghebbenden als met die van de overheid. Deze laatste moet de geredde zaken niet langdurig meer opslaan. Bovendien wordt zij na één jaar eigenaar van de niet opgeëiste bedragen. Eventuele belanghebbenden worden via een aangepaste publiciteit verwittigd zodat zij hun rechten kunnen laten gelden.

De opmerking onder artikel 5, § 4 van het advies van de Raad van State lijkt onjuist omdat hier geen enkel van de gevallen gerealiseerd is waarin het Gerechtelijk Wetboek de gerechtelijke verkoping verplicht stelt. Overigens bepaalt artikel 235 van het Koninklijk Besluit n° 64 van 30 november 1939 (Registratiewet) dat de verkoop van schepen en vaartuigen niet voor een notaris of een gerechtsdeurwaarder moet geschieden.

Ten slotte staat het de wetgever vrij om, zoals in de wet van 21 februari 1983 betreffende de verkoop van sommige achtergelaten voorwerpen, een procedure vast te stellen die beter dan de reeds bestaande regelingen, toegesneden is op de verkoop van schepen en vaartuigen in de omstandigheden die aan dit artikel ten grondslag liggen en een zeker expeditief optreden motiveren. Deze bepalingen omvatten trouwens de nodige voorschriften inzake publiciteit. Uit de economie van de §§ 2 en 4 kan ten slotte worden afgeleid dat enkel in de gevallen vermeld in § 4 onderhands zal worden verkocht. De vijfde paragraaf voorziet dezelfde strafbepalingen als deze van de wet van 24 november 1975 (Internationaal aanvaringsreglement).

Une disposition d'une portée identique à celle du 1^{er} alinéa, était déjà reprise à l'article 10 du projet qui en décembre 1986 a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat. C'est la reproduction du « droit de retenir le navire » prévu à l'article 1^{er}, 2° du Protocole de signature de 1926 susvisé. L'existence de ce droit a d'ailleurs été admise à l'article 2 de la convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire sur les navires.

Le troisième alinéa indique les conditions à remplir pour que le bâtiment présumé coupable puisse être libéré. Il y a ici apparemment un parallélisme avec l'article 13 de la Convention LLMC et avec l'article 1^{er}, 10° de la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime.

Le quatrième alinéa répète le texte de l'article 1^{er}, 2° du Protocole de signature susvisé.

La notion de dommage est éclairée exemplativement au sixième alinéa, afin de préserver la sécurité juridique.

L'article 17 règle aussi la façon dont sont réalisés les biens retenus. Jusqu'à présent, cette matière était uniquement régie par les règlements de police et de navigation des voies navigables. Il est tenu compte tant des intérêts des intéressés éventuels que de ceux de l'autorité. Celle-ci ne doit plus se charger de l'entreposage prolongé des biens sauvés. Après une année elle devient en outre propriétaire des montants non réclamés. D'éventuels intéressés sont avisés par une publicité adéquate, ce qui leur permet de faire valoir leurs droits.

La remarque figurant à l'article 5, § 4 de l'avis du Conseil d'Etat semble erronée, puisqu'il n'est concrétisé ici aucun cas où le Code judiciaire imposerait la vente judiciaire. L'article 235 de l'Arrêté Royal n° 64 du 30 novembre 1939 sur l'enregistrement prévoit d'ailleurs que la vente de navires et de bâtiments de navigation ne doit pas s'effectuer par devant un notaire ou un huissier de justice.

Pour conclure, il est loisible au législateur d'établir, comme il l'a fait dans la loi du 21 février 1983, relative à la vente de certains objets abandonnés, une procédure qui — mieux que les règles existantes — convient à la vente de navires et de bateaux, dans les circonstances qui sont à la base de cet article et qui justifient une certaine expéditivité. Ces dispositions comportent d'ailleurs les prescriptions requises en matière de publicité. Finalement, de l'économie des §§ 2 et 4 il peut être déduit que seulement dans les cas prévus au § 4 la vente se fera de gré. Le § 5 prévoit des sanctions pénales identiques à celles de la loi du 24 novembre 1975 (Règles internationales d'abordage).

Art. 18

De tekst stelt de bedragen vast waartoe scheepseigenaars hun aansprakelijkheid kunnen beperken voor wat de toepassing van de artikelen 15 en 16 betreft.

Zoals in de toelichting bij hoofdstuk V uiteengezet, gaat het hier om een matiging van de onbeperkte aansprakelijkheid die uit het voorbehoud bij de ratificatie van het LLMC-Verdrag zou voortvloeien.

Overigens is deze regeling niet uitzonderlijk vermits Nederland overweegt gelijkaardige wettelijke bepalingen in te voeren.

De bedragen vermeld in artikel 18 werden trouwens bekomen door de omzetting in Belgische frank van de bedragen die in Nederland worden voorgesteld. Deze handelswijze is gericht op het behoud van de concurrentiepositie van onze havens.

Net als artikel 9, § 3 bepaalt artikel 18 dat de bedragen van de aansprakelijkheidsbeperking door de Koning kunnen worden aangepast rekening houdend met de economische toestand.

De Raad van State merkte in zijn advies bij artikel 3, § 4 van het oorspronkelijk ontwerp (het huidige artikel 18) aan dat deze opdracht te ruït was en stelde voor deze woorden « met de economische toestand » te vervangen door de woorden « met de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen ».

Met deze aanmerking kan geen rekening worden gehouden om de volgende redenen :

1° De bewoordingen « rekening houdend met de economische toestand » werden overgenomen uit artikel 1409 van het Gerechtelijk Wetboek, zoals gewijzigd door de wet van 16 juni 1978 (*Belgisch Staatsblad* van 28 juni 1978).

Welnu, dezelfde bewoordingen werden in de wet van 16 juni 1978 opgenomen op advies van de Raad van State zelf (Advies van 19 april 1976 van de II^e kamer van de afdeling Wetgeving - Parl. Besch. Senaat 941 (1975-1976) n° 1, blz. 4).

Deze suggestie vanwege de Raad had uitdrukkelijk tot doel de Koning een maatstaf ter hand te doen bij de uitoefening van de discretionaire bevoegdheid die hem werd opgedragen.

2° Deze bedragen hebben geen enkel verband met het indexcijfer van de consumptieprijzen. Wel met de prijzen die gangbaar zijn in de betrokken economische sector. Deze komen overigens niet alleen nationaal maar vooral in een internationaal economisch verband tot stand. Zo is het bijvoorbeeld om redenen van internationale concurrentie niet mogelijk de bedragen, zelfs de grondslag van de aansprakelijkheidsbeperking, al te zeer te laten verschillen van dezelfde gegevens bij onze voornaamste buurlanden waarmee onze havens en onze ondernemingen op de betrokken vervoermarkt moeten concurreren.

Art. 18

Ce texte fixe les montants auxquels les propriétaires de navires peuvent limiter leur responsabilité pour ce qui concerne l'application des articles 15 et 16.

Comme il a été exposé dans le commentaire du chapitre V, il s'agit d'une modération de la responsabilité illimitée qui résulterait de la réserve faite lors de la ratification de la Convention LLMC.

Un tel arrangement n'est d'ailleurs pas exceptionnel puisque les Pays-Bas envisagent l'introduction de dispositions légales similaires.

Les montants repris à l'article 18 ont d'ailleurs été obtenus par la conversion en francs belges des montants proposés aux Pays-Bas. Cette attitude est motivée par le maintien de la position concurrentielle de nos ports.

Tout comme l'article 9, § 3, l'article 18 prévoit que les montants de la limitation de la responsabilité peuvent être adaptés par le Roi, compte tenu de la situation économique.

Le Conseil d'Etat, dans son avis, sur l'article 3, § 4 du projet initial (l'actuel article 18) remarquait que cette attribution est trop vaste et propose de remplacer les termes « avec la situation économique » par « les fluctuations de l'indice des prix à la consommation ».

Cette remarque ne peut être prise en considération pour les raisons suivantes :

1° La formulation « compte tenu de la situation économique » a été reprise de l'article 1409 du Code judiciaire, tel que modifié par la loi, du 16 juin 1978 (*Moniteur belge* du 28 juin 1978).

Or, la même formulation a été reprise dans la loi du 16 juin 1978 sur avis du Conseil d'Etat (Avis du 19 avril 1976 de la II^e chambre de la section Législation - Doc. Parl. Sénat 941 (1975-1976) n° 1, p. 4).

Cette suggestion du Conseil d'Etat avait précisément pour but de fournir au Roi un critère d'évaluation lors de l'exercice du pouvoir discrétionnaire attribué.

2° Ces montants n'ont aucun rapport avec l'indice des prix à la consommation, mais bien avec les prix pratiqués dans les secteurs économiques concernés. Ces prix ne se forment d'ailleurs pas seulement sur le plan national, mais surtout dans le contexte économique international. C'est ainsi par exemple, que pour des raisons de concurrence internationale, il n'est pas possible de permettre que ces montants, de même que la base de calcul de la limitation de la responsabilité, diffèrent trop des mêmes données chez les principaux pays voisins, avec lesquels nos ports et entreprises entrent en concurrence sur le marché de transport concerné.

HOOFDSTUK VII

Art. 19

Dit artikel voorziet in de toevoeging van een lid aan artikel 6, 2° van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven om te voorkomen dat een scheepseigenaar de verzekeringspremie voor zijn vergaanschip of vaartuig zou kunnen cumuleren met een slooppremie.

Het tweede lid wordt geredigeerd zoals voorgesteld door de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

Art. 20

De nieuwe artikelen 48 tot 52 van Boek II van het Wetboek van Koophandel worden van toepassing verklaard op het beperkingsfonds dat wordt opgericht in het kader van het Verdrag van Brussel van 1969 betreffende de oliepollutieschade, met het oog op de vergoeding van de geleden schade.

In de eerste paragraaf vervalt de verwijzing naar de Deposito- en Consignatiekas.

De tekst van dit artikel stemt overeen met het voorstel vervat in het advies van de Raad van State.

Art. 21

In artikel 11 van dezelfde wet wordt een § 3 ingelast om er voor te zorgen dat de voorziene straffen ook worden toegepast. De bepalingen van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie zullen bijgevolg niet kunnen ingeroepen worden bij de behandeling voor de rechtbanken van overtredingen op de bepalingen van de wet van 20 juli 1976.

De straffen die in deze wet zijn voorzien, zijn opzettelijk hoog gesteld omdat de overtredingen op de bepalingen ervan rampzalige gevolgen kunnen hebben. Indien er zich een ramp zou voordoen met een olietanker op de Schelde of in de territoriale wateren, en achteraf zou blijken dat dit vaartuig geen of geen voldoende financiële dekking of verzekering zou hebben, dan zal de Staat moeten instaan voor de betaling van alle schadevergoedingen, wat vlug in de honderden miljoenen kan lopen. Het is daarom dat de Regering in 1976 geoordeeld heeft, en U hebt haar daarin gevolgd, dat de boetes inderdaad hoog moesten worden gesteld. Een aantal recente gevallen heeft aangetoond dat de rechtbanken deze opvatting niet volgen, weliswaar de wet toepassen maar de overtreders slechts veroordelen tot 1/200 van de straf effectief te betalen en de rest voorwaardelijk opleggen. Aldus wordt het doel van de wet volledig miskend.

Daarom acht de Regering het noodzakelijk thans de bepalingen van artikel 11 van de wet van 20 juli

CHAPITRE VII

Art. 19

Cet article prévoit l'adjonction d'un alinéa à l'article 6, 2° de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer pour éviter que le propriétaire du navire, ne puisse cumuler le montant de la prime d'assurance pour son bateau ou navire naufragé avec une prime de démolition.

Le deuxième alinéa est rédigé comme proposé par la section Législation du Conseil d'Etat.

Art. 20

Les nouveaux articles 48 à 52 du Livre II du Code de Commerce sont déclarés applicables au fonds de limitation à constituer dans le cadre de la Convention de Bruxelles de 1969 sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vue de l'indemnisation des dommages subis.

Au premier paragraphe, la référence à la Caisse des Dépôts et Consignations est supprimée.

Le texte de cet article correspond à la proposition contenue dans l'avis du Conseil d'Etat.

Art. 21

A l'article 11 de la même loi est inséré un § 3 visant à garantir l'application effective des peines prévues. Les dispositions de la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation ne pourront dès lors être invoquées lorsque les tribunaux auront à connaître d'infractions aux dispositions de la loi du 20 juillet 1976.

C'est intentionnellement que cette loi prévoit des peines sévères eu égard aux suites catastrophiques pouvant résulter d'infractions aux dites dispositions. Au cas où une catastrophe avec un pétrolier se produirait sur l'Escaut ou dans les eaux territoriales et qu'il s'avérerait ultérieurement que ce navire ne dispose pas d'une couverture financière ou d'une assurance suffisante, ce serait à l'Etat, et à lui seul, qu'incomberait le paiement de la totalité des dommages - intérêts, ce qui peut se chiffrer rapidement à plusieurs centaines de millions de francs. C'est pourquoi le Gouvernement a estimé en 1976, et vous vous êtes ralliés à cette opinion, que les amendes devaient en effet être élevées. Certains cas récents ont montré que les tribunaux ne partageaient pas ce point de vue et que, tout en appliquant la loi, ne condamnaient les contrevenants qu'au paiement effectif de 1/200 de la peine, prononçant le sursis pour le reste, ce qui revient à méconnaître totalement le but poursuivi par la loi.

C'est pourquoi le Gouvernement estime qu'il y a lieu de compléter à présent les dispositions de l'ar-

1976 aan te vullen met een § 3 om de bepalingen van de wet van 29 juni 1964 op de opschorting, de probatie en het uitstel niet toepasselijk te verklaren op de straffen voorzien in deze eerste wet.

De bepalingen van het 2^e lid van artikel 13 van de wet van 20 juli 1976 worden enigszins gewijzigd om praktische problemen bij de uitvoering ervan op te lossen. Het blijkt inderdaad moeilijk realiseerbaar om binnen een korte termijn eventueel 40 miljoen frank in baar geld samen te krijgen. Bovendien kunnen de feiten die aanleiding geven tot een dergelijke procedure zich voordoen op zon- en feestdagen of tijdens weekends en kan de Deposito- en Consignatiekas dan niet gebruikt worden omdat ze niet open is. Rekening houdend met de noodzaak om de zeeschepen in de mogelijkheid te stellen de haven zo vlug mogelijk te verlaten, wordt thans voorzien dat een bankgarantie aan de waterschout van de haven moet worden voorgelegd. Om alle interpretatiemoeilijkheden te vermijden, wordt door de inlassing van de woorden « respectieve geldboeten » verduidelijkt dat het bedrag van de te stellen garantie zal verschillen naargelang de boeten die in de verschillende onderdelen van artikel 7 zijn voorzien.

Dit werd gesuggereerd door advocaten uit de maritieme praktijk die met de huidige tekst reeds die moeilijkheden ondervonden. Daarom stelt de regering voor niet in te gaan op het voorstel van de Raad van State om de term « respectieve » weg te laten.

Art. 22

Dit artikel heeft tot doel de opsomming van de bevoegdheden van de rechtbank van eerste aanleg, voorzien in artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek, aan te vullen met de nieuwe bevoegdheden die voortvloeien uit de invoering van de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en de bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

Art. 23

Dit artikel voorziet onder a en c wijzigingen aan de artikelen 585 en 627 van het Gerechtelijk Wetboek teneinde alleen de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bevoegd te verklaren over de vorming van het beperkingsfonds geregeld door het Verdrag van 1969 op de beperking van de aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging.

De aanvulling onder b heeft betrekking op een leemte die gesignaleerd werd vanuit de rechtspraak.

ticle 11 de la loi du 20 juillet 1976 par un 3^{ème} paragraphe stipulant que les dispositions de la loi du 29 juin 1964 sur la suspension, le sursis et la probation, ne sont pas applicables aux peines prévues dans la loi prémentionnée.

Les dispositions de l'alinéa 2 de l'article 13 de la loi du 20 juillet 1976 sont légèrement modifiées pour résoudre des problèmes d'ordre pratique lors de leur application. Il s'avère en effet difficile de recueillir dans un bref délai une somme en liquide pouvant atteindre 40 millions. Les faits donnant lieu à cette procédure peuvent en outre survenir un dimanche, un jour férié ou pendant le weekend, de sorte que la Caisse des Dépôts et Consignations étant fermée, il est inutile de s'y rendre. Compte tenu du fait que les navires doivent pouvoir quitter le port dans les meilleurs délais, il est maintenant prévu de soumettre la preuve de la garantie de banque au commissaire maritime du port. Pour éviter toute difficulté d'interprétation, l'insertion des mots « amendes respectives » sert à éclaircir le fait que le montant de la garantie à fournir diffèrera selon les peines prévues dans les différents paragraphes de l'article 7.

Cela a été suggéré par des avocats — maritimistes qui ont déjà éprouvé de pareilles difficultés avec le texte actuel. C'est pourquoi le Gouvernement propose de ne pas suivre la proposition du Conseil d'Etat visant à supprimer le terme « respectifs ».

Art. 22

Cet article a pour objet de compléter l'énumération des compétences du tribunal de première instance, prévues à l'article 569 du Code judiciaire, par les nouvelles attributions découlant de l'adoption des dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et du Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976.

Art. 23

Cet article prévoit aux lettres a et c des modifications aux articles 585 et 627 du Code judiciaire afin de rendre le président du tribunal de première instance de Bruxelles seul compétent pour statuer sur l'opportunité de constituer un fonds de limitation dans le cadre de la Convention de 1969 sur la limitation de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

L'ajout sous b porte sur une lacune apparue dans la pratique juridique.

Deze aanvulling vindt haar rechtsgrond in artikel 13, § 2 van het LLMC- verdrag. Deze tekst bepaalt dat een beperkingsfonds kan worden gevormd in de haven van ontschepping.

Wanneer nu de schadeverwekkende gebeurtenis op de Westerschelde of in de Nederlandse territoriale zee zou zijn voorgevallen of zelfs in de wateren van een andere staat, dan moet er toch een rechter bevoegd zijn om kennis te nemen van het verzoekschrift tot vorming van het fonds in de Belgische haven van ontschepping.

Welnu tot nu toe laat het Gerechtelijk Wetboek dat niet toe, hetgeen voor gevolg heeft dat de gevatte Voorzitter zich onbevoegd zou moeten verklaren *ratione loci*.

Art. 24

Dit artikel voorziet in de vervanging van het 9° lid van artikel 588 van het Gerechtelijk Wetboek.

De redactie voorgesteld door de Raad van State wordt gevolgd.

HOOFDSTUK VII

Art. 25

Dit artikel geeft de Koning de bevoegdheid om de nog geldende bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel te coördineren met deze van dit ontwerp en om eventuele wijzigingen aan te brengen met het oog op vereenvoudiging.

Art. 26

Dit artikel voorziet in de regeling voor de inwerkingtreding van de onderscheiden artikelen van de wet. Hierbij zal rekening worden gehouden met de data waarop de verdragen voor België in werking zullen treden en met de belangen van de Belgische maritieme gemeenschap in haar geheel.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

Cet ajout trouve son fondement légal dans l'article 13, § 2 de la Convention LLMC. Ce texte stipule qu'un fonds de limitation peut être constitué dans le port de débarquement.

Si l'incident générateur du dommage se produisait sur l'Escaut occidental ou dans la mer territoriale néerlandaise ou même dans les eaux d'un autre Etat, il doit tout de même y avoir un juge compétent pour connaître de la requête de constitution du fonds dans le port de débarquement belge.

Jusqu'à présent, le Code judiciaire ne le permet pas, ce qui obligerait le Président saisi de se déclarer incompétent *ratione loci*.

Art. 24

Cet article prévoit le remplacement de l'alinéa 9 de l'article 588 du Code judiciaire.

La rédaction proposée par le Conseil d'Etat est suivie.

CHAPITRE VII

Art. 25

Cet article accorde au Roi la compétence de coordonner les dispositions qui sont encore en vigueur du Livre II du Code de Commerce avec celles du présent projet et d'y apporter éventuellement des modifications dans un but de simplification.

Art. 26

Cet article prévoit la façon dont entreranno en vigueur les différents articles de la loi. A ce propos, il sera tenu compte des dates d'entrée en vigueur en Belgique des conventions et avec les intérêts de la communauté maritime belge dans son ensemble.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre de la Justice,,

M. WATHELET

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 11 december 1986 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart », heeft zich daarover beraden ter vergadering van 9 februari, 16 februari, 2 maart en 9 maart 1987, en op 9 maart 1987 het volgend advies gegeven :

Het wetsontwerp bevat allerhande bepalingen die niet logisch op elkaar volgen. Na het artikel betreffende de instemming met internationale akten (artikel 1), staan in het ontwerp regels die van toepassing zijn op sommige vaartuigen (artikel 2) en een geheel van normen die van toepassing zijn wanneer een vaartuig strandt of zinkt (de artikelen 3 tot 5); daarna wordt in de vervanging van de artikelen 46 tot 53 van Boek II van het Wetboek van koophandel (artikel 6) voorzien; daarop volgt de invoering van een onderverdeling in Boek II, titel II, van hetzelfde Wetboek (artikel 7).

De artikelen 8 tot 19 bevatten een reeks bepalingen tot wijziging van :

1° Boek II, titel II, van het Wetboek van koophandel (artikel 8);

2° Boek II, titel IX, van het Wetboek van koophandel (artikel 9);

3° Boek II, titel X, van het Wetboek van koophandel (artikel 10);

4° de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 (de artikelen 11 en 12);

5° de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven (artikel 13);

6° het Gerechtelijk Wetboek (de artikelen 14 tot 16);

7° Boek II, titel I, van het Wetboek van koophandel (artikel 17);

8° Boek II, titel III, van het Wetboek van koophandel (artikel 18);

9° Boek II, titel IV, van hetzelfde Wetboek (artikel 19).

Artikel 20 bevat een machtiging tot coördinatie en artikel 21 stelt de Koning in staat de data te bepalen waarop de artikelen 2 tot 20 in werking treden.

De artikelen 2 tot 5 bevinden zich aldus tussen een bepaling betreffende de instemming en bepalingen die vroegere teksten vervangen, wijzigen of opheffen.

Het ware verkieslijk artikel 2, §§ 1 en 3, alsmede de artikelen 3 tot 5 in Boek II van het Wetboek van koophandel in te voegen, onder het opschrift « Zeevaart en Binnenvaart » door dit boek aan te vullen met :

a. een titel XI, waarin het ontworpen artikel 2 gedeeltelijk zou worden opgenomen onder een opschrift : « Bijzondere voorschriften voor sommige vaartuigen »;

b. een titel XII waarin de artikelen 3 tot 5 zouden worden opgenomen onder een opschrift : « Gestrande of gezonken vaartuigen ».

Het plan van het ontwerp zou er dan als volgt kunnen uitzien :

Hoofdstuk I. — Goedkeuring van internationale akten.

Hoofdstuk II. — Vervanging in het Wetboek van koophandel, Boek II, titel II, van de artikelen 46 tot 53.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 11 décembre 1986, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime », et en ayant délibéré en ses séances des 9 février, 16 février, 2 mars et 9 mars 1987, a donné le 9 mars 1987 l'avis suivant :

Le projet de loi contient des dispositions diverses qui ne sont pas présentées dans un ordre logique. Après l'article relatif à l'assentiment donné à des actes internationaux (l'article 1^{er}), le projet contient des règles applicables à certains bâtiments (l'article 2) et un ensemble de normes applicables en cas d'échouement ou de coulage de bâtiments (les articles 3 à 5); suit le remplacement des articles 46 à 53 du livre II du Code de commerce (l'article 6); suit l'insertion d'une subdivision dans le livre II, titre II, du même Code (l'article 7).

Les articles 8 à 19 contiennent une série de dispositions modifiant :

1° le livre II, titre II, du Code de commerce (article 8);

2° le livre II, titre IX, du Code de commerce (article 9);

3° le livre II, titre X, du Code de commerce (article 10);

4° la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 (les articles 11 et 12);

5° la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer (l'article 13);

6° le Code judiciaire (les articles 14 à 16);

7° le livre II, titre premier, du Code de commerce (l'article 17);

8° le livre II, titre III, du Code de commerce (l'article 18);

9° le livre II, titre IV, du même Code (l'article 19).

L'article 20 contient une autorisation de coordination et l'article 21 permet au Roi de fixer les dates d'entrée en vigueur des articles 2 à 20.

Les articles 2 à 5 sont ainsi situés entre une disposition d'assentiment et des dispositions qui remplacent, modifient ou abrogent des textes antérieurs.

Il serait préférable d'insérer l'article 2, §§ 1^{er} et 3, ainsi que les articles 3 à 5, dans le livre II du Code de commerce, intitulé « De la navigation maritime et de la navigation intérieure », en complétant ce livre :

a. par un titre XI qui reprendrait partiellement l'article 2 en projet, sous un intitulé : « Des règles propres à certains bâtiments »;

b. par un titre XII qui reprendrait les articles 3 à 5, sous un intitulé : « Des bâtiments échoués ou coulés ».

Le plan du projet pourrait, dès lors, se présenter de la manière suivante :

Chapitre premier. — Approbation d'actes internationaux.

Chapitre II. — Remplacement, au Code de commerce, livre II, titre II, des articles 46 à 53.

Hoofdstuk III. — Toevoeging aan het Wetboek van koophandel, Boek II, van een titel XI « Bijzondere voorschriften voor sommige vaartuigen ».

Hoofdstuk IV. — Toevoeging aan het Wetboek van koophandel, Boek II, van een titel XII « Gestrande of gezonken vaartuigen ».

Hoofdstuk V. — Andere wijzigingen in het Wetboek van koophandel.

Hoofdstuk VI. — Wijzigingen :

- a. in de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;
- b. in het Gerechtelijk Wetboek;
- c. in de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969.

Hoofdstuk VII. — Machtiging tot coördinatie en inwerkingtreding.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Bepalend gedeelte

Artikel 1

1. In artikel 3, § 4, van het ontwerp wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid die door artikel 18, punt 1, van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen (1), opgemaakt te Londen op 19 november 1976, hieronder aangeduid met de afkorting « LLMC », wordt geboden om de toepassing van de leden d en e van paragraaf 1 van artikel 2 van het verdrag uit te sluiten.

Volgens artikel 18 van het Verdrag moet dit voorbehoud worden gemaakt op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

Indien dit voorbehoud niet is gemaakt op het tijdstip van de ondertekening van het Verdrag, zou het in de goedkeuringswet moeten worden opgenomen.

2. In de Franse tekst moet onder b « 1969 » en niet « 1960 » worden geschreven.

Art. 2 et 10

§ 2. — Deze paragraaf, waarbij de werkingssfeer van artikel 273 van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt verruimd, moet in verband worden gebracht met artikel 10 van het ontwerp dat dit artikel 273 door een nieuwe bepaling vervangt.

Artikel 15, tweede lid, van het LLMC — Verdrag bepaalt :

« ...

2) Een Staat die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die :

a) volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenvaarten;

« ... ».

(1) In de Nederlandse tekst is het opschrift van de bijlage anders opgesteld.

Chapitre III. — Addition, au Code de commerce, livre II, d'un titre XI « Des règles propres à certains bâtiments ».

Chapitre IV. — Addition, au Code de commerce, livre II, d'un titre XII « Des bâtiments échoués ou coulés ».

Chapitre V. — Autres modifications apportées au Code de commerce.

Chapitre VI. — Modifications :

- a. à la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer;
- b. au Code judiciaire;
- c. à la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969.

Chapitre VII. — Autorisation de coordonner et entrée en vigueur.

EXAMEN DU TEXTE

Dispositif

Article 1^{er}

1. L'article 3, § 4, du projet fait usage de la possibilité que ménage l'article 18, point 1, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (1), faite à Londres le 19 novembre 1976, ci-dessous désignée par le sigle « LLMC », d'exclure l'application des alinéas d et e du paragraphe 1^{er} de l'article 2.

Selon l'article 18 de la Convention, cette réserve doit être faite lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion.

Si elle n'a pas été faite lors de la signature de la Convention, cette réserve devrait figurer dans la loi d'approbation.

2. Dans le texte français du b, il y a lieu d'écrire « 1969 » et non « 1960 ».

Art. 2 et 10

§ 2. — Ce paragraphe, qui étend le champ d'application de l'article 273 du livre II du Code de commerce, doit être mis en rapport avec l'article 10 du projet qui remplace cet article 273 par une disposition nouvelle.

L'article 15, alinéa 2, de la Convention LLMC dispose :

« ...

2) Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont :

a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

« ... ».

(1) Dans le texte néerlandais, il y a une légère discordance entre l'intitulé de la Convention dans l'article 1^{er}, d'une part, et dans l'Annexe, d'autre part.

Met het ontworpen artikel 273, § 1, stelt de Regering aan de wetgever voor van deze mogelijkheid gebruik te maken; zij heeft derhalve besloten dat het LLMC-Verdrag, met enig voorbehoud, van toepassing is op schepen die bestemd zijn voor de binnenvaart.

Het ontwerp geeft evenwel niet de regels aan die het mogelijk maken het Verdrag aan te passen aan de binnenvaart. Het bepaalt zicht ertoe de Koning te belasten met het vaststellen van die regels. Het ontworpen artikel 273, § 2, luidt immers als volgt :

« De Koning is bevoegd om de bepalingen van het Verdrag vermeld in § 1, 1^o, aan te passen voor de toepassing ervan op de binnenvaart. Hij kan daartoe ongeschikte bepalingen weglaten, wijzigen of aanvullen en nieuwe bepalingen invoegen. Hij kan vorderingen aanwijzen, weglaten of toevoegen welke al dan niet van beperking van aansprakelijkheid worden uitgesloten. Hij kan andere aansprakelijkheids grenzen vaststellen alsmede de modaliteiten van hun toepassing op de binnenschepen welke Hij aanwijst en op de vaartuigen en vlottende tuigen welke Hij geheel of gedeeltelijk met binnenschepen kan gelijkstellen ».

Deze bepaling is zo gesteld dat niet kan worden uitgemaakt waar de bevoegdheid van de koning ophoudt. Deze zou aldus vrij een regeling kunnen treffen voor het beperken van de aansprakelijkheid voor vorderingen die ontstaan zijn uit een werkzaamheid in de binnenvaart.

Een dergelijke overdracht van bevoegdheid aan de Koning is niet verenigbaar met de grondwettelijke bepalingen.

Volgens de inlichtingen die de gemachtigde ambtenaar aan de Raad van State heeft verstrekt, zijn er thans tussen verscheidene Staten besprekingen aan de gang om na te gaan in welke mate en in welke vorm deze Staten het LLMC-Verdrag, — aangepast overeenkomstig de eisen van de binnenvaart — in de rechtsorde van hun land zullen uitvoeren. Dit aanpassingswerk moet normaal leiden tot het sluiten van een nieuw Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake binnenvaart.

Het lijkt dan ook verkieslijk te wachten tot dit Verdrag getekend is, om het dan te laten bekrachtigen en, met een afzonderlijk ontwerp, het interne recht met de bepalingen ervan in overeenstemming te brengen.

Voorgesteld wordt artikel 2, § 2, en artikel 10 uit het ontwerp weg te laten.

Het voordeel van die oplossing zou zijn dat zij het onderhavige ontwerp zoveel minder zwaar maakt zonder nochtans enige vertraging teweeg te brengen, want de administratie zou momenteel in geen geval kunnen aangeven in welke mate het LLMC-Verdrag aanpassing behoeft.

Voorgesteld wordt de bepalingen van artikel 2, § 1, en § 3, in hoofdstuk III, in te voegen onder een artikel dat als volgt kan worden geredigeerd :

« Artikel — In Boek II van het Wetboek van koophandel wordt een titel XI ingevoegd, met als opschrift : « Titre XI — Bijzondere voorschriften voor sommige vaartuigen », en met de hierna volgende artikelen 279 en 280 :

« Artikel 279. — De toepassing van de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en van de artikelen 46 tot 53 van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt uitgebreid :

1^o tot de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is;

Par l'article 273, § 1^{er}, en projet, le Gouvernement propose au législateur de faire usage de cette faculté; il décide donc que, sous certaines réserves, la Convention LLMC est d'application pour les bateaux destinés à la navigation intérieure.

Le projet n'énonce toutefois pas les règles permettant l'adaptation de la Convention à la navigation intérieure. Il se borne à charger le Roi d'établir ces règles. En effet, l'article 273, § 2, en projet, est rédigé de la manière suivante :

« Le Roi peut adapter les dispositions de la Convention visée au § 1^{er}, 1^o en vue de son application à la navigation intérieure. Il peut à cet effet supprimer, modifier ou compléter les dispositions inadéquates et insérer de nouvelles dispositions. Il peut indiquer, supprimer ou ajouter des créances exclues ou non de la limitation de la responsabilité. Il peut fixer d'autres limites de la responsabilité ainsi que les modalités de leur application aux bateaux d'intérieur qu'il désigne et aux bâtiments et engins flottants qu'il peut assimiler en tout ou en partie à des bateaux d'intérieur ».

Cette disposition est rédigée en des termes tels qu'on ne voit pas où s'arrêtent les pouvoirs du Roi, qui pourrait ainsi établir librement un régime de limitation de responsabilité pour les créances nées d'une activité de navigation intérieure.

Une telle délégation de pouvoir attribuée au Roi n'est pas compatible avec les dispositions constitutionnelles.

Selon les renseignements communiqués au Conseil d'Etat par le fonctionnaire délégué, des discussions sont actuellement en cours entre divers Etats afin de déterminer dans quelle mesure et sous quelle forme ces Etats vont introduire la Convention LLMC-aménagée en tenant compte des exigences de la navigation intérieure — dans leur ordre juridique interne. Ce travail d'adaptation doit normalement aboutir à la conclusion d'une nouvelle Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de navigation intérieure.

Il apparaît dès lors qu'il serait préférable d'attendre la signature de cette Convention, de la soumettre à ratification et de prévoir, par un projet distinct, la mise en concordance du droit interne avec ses dispositions.

Il est proposé d'omettre du projet l'article 2, § 2, et l'article 10.

Cette solution aurait l'avantage d'alléger d'autant le présent projet sans causer quelque retard que ce soit, puisqu'en tout état de cause l'administration ne pourrait dire actuellement dans quelle mesure la Convention LLMC doit être aménagée.

Il est proposé d'insérer les dispositions de l'article 2, § 1^{er} et § 3, dans le chapitre III, sous un article rédigé de la manière suivante :

« Article ... — Il est inséré dans le livre II du Code de commerce, un titre XI, intitulé : « Titre XI — Des règles propres à certains bâtiments », et comprenant les articles 279 et 280 ci-après :

« Article 279. — L'application des dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, ainsi que l'application des articles 46 à 53 du livre II du Code de commerce sont étendues :

1^o aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;

2° tot de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek.

Artikel 280. — Voor de toepassing van het Internationaal Verdrag inzake scheepsmeting, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969, en van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, op de gevallen bedoeld in artikel 279, bepaalt de Koning :

1° de categorieën van pleziervaartuigen en vaartuigen ingezet voor wetenschappelijk onderzoek;

2° de grondslag voor de berekening van de beperking van de aansprakelijkheid ».

Art. 3

1. Dit artikel, zowel als de artikelen 4 en 5, verleent bevoegdheden ofwel aan « de overheid » ofwel aan « de bevoegde overheid ». De nieuwe titel XII, die in Boek II van het Wetboek van koophandel moet worden ingevoegd, zou moeten beginnen met een artikel waarin het begrip « overheid » wordt omschreven.

2. Ook zou een omschrijving moeten worden gegeven van het begrip « waterweg » en zou moeten worden gepreciseerd dat die titel XII van toepassing is op alle, al dan niet met winstoogmerk geëxploiteerde zeeschepen.

3. De in artikel 3 opgenomen bepalingen zouden over verscheidene artikelen moeten worden gespreid. De verwijzingen in het ontwerp zullen derhalve moeten worden gewijzigd om ze aan te passen aan de nieuwe indeling in artikelen.

§ 1. — 1. In de Franse tekst van het eerste lid, moet het woord « patron » worden weggelaten.

2. In het tweede lid is er een discrepantie tussen de Franse tekst, waarin de woorden « retirés de l'eau » worden gebezigd, en de Nederlandse tekst, die gewoon het woord « gelicht » gebruikt.

3. In het vierde lid kan beter worden geschreven :

« Het lichten en verwijderen van de lading moet geschieden met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen, inzonderheid die welke betrekking hebben op de opruiming van gevaarlijke of schadelijke stoffen ».

4. In het vijfde lid moeten de woorden « onverminderd de bepalingen van § 2 hierna » vervallen.

5. Luidens dit vijfde lid, « kan de uitvoering van de voormelde verplichtingen niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel ». De Raad van State ziet niet in wat de indieners van het ontwerp hebben willen bedoelen met « enige ... dwangmaatregel ».

§ 2. — 1. Voorgesteld wordt het eerste lid als volgt te redigeren :

« Als niet voldaan is aan de voorschriften van artikel..., kan de overheid in spoedgevallen of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig gezonken of gestrand is :

a. een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten vaartuig, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,

b. de lading van het vaartuig verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,

c. het reeds geborgen of verwijderde vaartuig of wrak uit de territoriale zee of van het openbaar domein wegruimen,

2° aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique.

Article 280. — Pour les besoins de l'application de la Convention internationale sur le jaugeage des navires, faite à Londres le 23 juin 1969, ainsi que de l'application de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, aux cas visés à l'article 279, le Roi détermine :

1° les catégories de bâtiments de plaisance et de bâtiments affectés à la recherche scientifique;

2° la base du calcul des limites de la responsabilité ».

Art. 3

1. Cet article, ainsi que les articles 4 et 5, confère des pouvoirs soit à « l'autorité » soit à « l'autorité compétente ». Le nouveau titre XII à insérer dans le livre II du Code de commerce devrait commencer par un article définissant la notion d'« autorité ».

2. Il conviendrait également de définir la notion de « voie navigable » ainsi que de préciser que ce titre XII est applicable à tous les navires, qu'ils soient ou non exploités à des fins lucratives.

3. Les dispositions reprises à l'article 3 devraient faire l'objet de plusieurs articles. Il conviendra, dès lors, de modifier les références contenues dans le projet pour les adapter à la nouvelle division en articles.

§ 1^{er}. — 1. Dans le texte français de l'alinéa 1^{er}, le mot « patron » doit être omis.

2. A l'alinéa 2, il y a une discordance entre le texte français qui emploie les mots « retirés de l'eau », et le texte néerlandais, qui emploie simplement le mot « gelicht ».

3. A l'alinéa 4, mieux vaudrait écrire :

« La cargaison doit être retirée et enlevée en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements, notamment ceux qui sont relatifs à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives ».

4. A l'alinéa 5, les mots « Sans préjudice des dispositions du § 2 ci-après » doivent être omis.

5. Aux termes de cet alinéa 5, « l'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie, ni par contrainte quelconque ». Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas ce que les auteurs du projet ont voulu viser par la « contrainte quelconque ».

§ 2. — 1. La rédaction suivante est proposée pour l'alinéa 1^{er} :

« S'il n'est pas satisfait aux prescriptions de l'article..., en cas d'urgence ou si le propriétaire, le capitaine ou le batelier sont inconnus, l'autorité peut d'office et aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement qui a fait couler ou échouer le bâtiment :

a. renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un bâtiment coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord,

b. enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du bâtiment,

c. évacuer de la mer territoriale ou du domaine public le bâtiment ou l'épave déjà sauvé ou enlevé,

d. alle andere nodige maatregelen treffen voor de veiligheid, de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van de waterweg of de instandhouding ervan ».

Deze formulering maakt het tweede lid overbodig.

2. Bij het derde lid is een soortgelijke opmerking te maken als die welke in verband met paragraaf 1, vijfde lid, gemaakt is wat betreft « enige ... dwangmaatregel ».

3. Het vierde lid is overbodig aangezien de overheid, luidens het eerste lid, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis de maatregelen neemt.

4. Het vijfde lid (dat het vierde lid wordt) zou beter als volgt worden geredigeerd :

« Het besluit van de overheid om gebruik te maken van de prerogatieven bedoeld in het eerste lid, wordt bekendgemaakt overeenkomstig het politiereglement betreffende de waterweg ».

5. De in het zesde lid (dat het vijfde lid wordt) gestelde regel lijkt bezwaarlijk te kunnen worden verenigd met de bepalingen van de algemene wet inzake douane en accijnzen, inzonderheid met artikel 156, § 2.

6. In hetzelfde lid moet in de eerste volzin worden geschreven « bedoeld in het vierde lid ». De woorden « op te ruimen » hebben geen equivalent in de Franse tekst.

Bovendien zou de tweede zin moeten beginnen met de woorden : « Deze vergunning kan niet worden geweigerd ... ».

§ 3. — 1. In het eerste lid moeten de woorden « inzonderheid van de verrichtingen » als overbodig vervallen.

2. De hierboven voorgestelde tekst maakt het mogelijk a, b en c te schrappen.

3. Volgens de tekst van het eerste lid komen de door de overheid gemaakte kosten ten laste van de persoon die aansprakelijk is voor de gebeurtenis of, bij gebreke van deze aansprakelijke, ten laste van de eigenaar.

In de memorie van toelichting wordt gesteld :

« De derde paragraaf verplicht de aansprakelijke derde en de eigenaar tot de betaling aan de overheid van de kosten van het verwijderen, ... ».

De memorie van toelichting wijkt bijgevolg af van de ontworpen tekst.

4. Paragraaf 3 regelt de kwestie van de definitieve bijdrage in de kosten. Deze paragraaf zou een afzonderlijk artikel moeten vormen, dat aan het slot van titel XII van Boek II van het Wetboek van koophandel zou moeten komen.

§ 4. — 1. Daar het Verdrag van 1976 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen hier niet van toepassing is, moet worden vermeden dat ernaar wordt verwezen. In het eerste lid moet de tekst dus zelf aangeven welke personen hun aansprakelijkheid kunnen beperken en in welke gevallen het hun verboden is zulks te doen. De woorden « bedoeld of vermeld » moeten worden vervangen door « vermeld » en de verwijzing naar paragraaf 3 moet worden vervangen door een verwijzing naar het artikel waarin die paragraaf zal worden opgenomen (laatste artikel van titel XII).

2. De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat in de punten 1 en 2 van hetzelfde eerste lid, het woord « vaartuig » wordt vervangen door het woord « schip ».

3. In het tweede lid is de aan de koning verleende machtiging te ruim. Voorgesteld wordt de woorden « met de economische toestand » te vervangen door de woorden « met de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijs ».

d. prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la sécurité, le libre passage de la navigation, la sauvegarde de la voie navigable ou la conservation de celle-ci ».

Cette rédaction rend l'alinéa 2 inutile.

2. L'alinéa 3 appelle une observation semblable à celle qui a été faite à propos du paragraphe 1^{er}, alinéa 5, au sujet de la « contrainte quelconque ».

3. L'alinéa 4 est superflu, étant donné qu'aux termes de l'alinéa 1^{er}, l'autorité prend les mesures d'office aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement.

4. L'alinéa 5 (devenant l'alinéa 4) serait mieux rédigé comme suit :

« La décision de l'autorité de faire usage des prérogatives prévues à l'alinéa 1^{er}, est publiée conformément au règlement de police relatif à la voie navigable ».

5. La règle énoncée à l'alinéa 6 (devenant l'alinéa 5) paraît difficilement conciliable avec les dispositions de la loi générale sur les douanes et accises, et notamment avec l'article 156, § 2.

6. Au même alinéa, il convient d'écrire, dans la première phrase, « visée à l'alinéa 4 ». Les mots « op te ruimen », qui figurent dans le texte néerlandais, n'ont pas d'équivalent dans le texte français. En outre, la seconde phrase devrait commencer par les mots : « Cette autorisation ne peut être refusée ... ».

§ 3. — 1. A l'alinéa 1^{er}, les mots « notamment en ce qui concerne les créances de cette autorité » sont superflus et doivent être omis.

2. Le texte proposé ci-dessus permet de supprimer les a, b, et c.

3. Selon le texte de l'alinéa 1^{er}, les frais exposés par l'autorité sont supportés par le responsable de l'événement ou, à son défaut, par le propriétaire.

Selon l'exposé des motifs,

« Le 3^e paragraphe oblige le tiers responsable et le propriétaire au paiement à l'autorité des frais de l'enlèvement, ... ».

L'exposé des motifs s'écarte donc du texte en projet.

4. Le paragraphe 3 règle la question de la contribution définitive aux frais. Ce paragraphe devrait faire l'objet d'un article autonome placé à la fin du titre XII du livre II du Code de commerce.

§ 4. — 1. La convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes n'étant pas applicable en l'espèce, il convient d'éviter de s'y référer. Il faut donc, à l'alinéa 1^{er}, que le texte exprime lui-même quelles personnes peuvent limiter leur responsabilité et dans quels cas il leur est interdit de le faire. Les mots « visées ou mentionnées » doivent être remplacés par « mentionnées » et la référence au paragraphe 3 doit être remplacée par une référence à l'article qui reprendra ce paragraphe (article final du titre XII).

2. De l'accord du fonctionnaire délégué, il convient, aux points 1 et 2 du même alinéa 1^{er}, de remplacer le mot « bâtiment » par le mot « navire ».

3. A l'alinéa 2, l'habilitation donnée au Roi est trop large. Il est proposé de remplacer les mots « à l'évolution de la situation économique » par les mots « à l'évolution de l'indice des prix à la consommation ».

4. In het derde lid moet de verwijzing naar het Verdrag van Londen van 19 november 1976 worden vervangen door een verwijzing naar het Internationaal Verdrag van 1969 inzake scheepsmeting, en moeten de woorden « onverminderd de bepalingen van art. 2, § 3 hiervoor » worden vervangen door de woorden « onverminderd artikel 280 ».

Art. 4

§ 1. — 1. In het eerste lid wordt bij vergissing verwezen naar artikel 3, § 1, terwijl er moet worden verwezen naar artikel 3, § 4.

2. De tekst van paragraaf 1 moet worden herzien om de verwijzingen daarin in overeenstemming te brengen met de nummering van de artikelen van de nieuwe titel XII.

3. Het is mogelijk paragraaf 3, eerste lid, te schrappen door die te verwerken in paragraaf 1, eerste lid, aan de hand van de volgende formulering :

« ... eist de bevoegde overheid dat de eigenaars vermeld in artikel ... of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen ... in bewaring geven ... ».

§ 2. — In deze bepaling wordt geen regeling getroffen voor de gevallen waarin de bewaargeving of de borgtocht zouden worden geëist in de periode tussen het indienen van het verzoek tot gerechtelijk akkoord en het vonnis waarbij het akkoord wordt gehomologeerd.

De vraag rijst of de eigenaar, in die periode, de bewaargeving kan doen of de borgtocht kan stellen.

Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 49, § 1, dat in artikel 6 van het ontwerp is vevat.

§ 3. — het tweede lid (dat het enige lid wordt), moeten de woorden « bij toepassing van het vorige lid » vervallen.

§ 4. — De door deze paragraaf vastgestelde regeling, die als een « administratieve geldboete » wordt bestempeld, komt in werkelijkheid neer op een dwangsom die zou worden opgelegd door de administratie, die tevens de schuldeiser is. Deze regeling zou moeten worden herzien met inachtneming van de artikelen 1385bis tot 1385nonies van het Gerechtelijk Wetboek. Bovendien zijn de verwijzingen naar dat Wetboek, in het tweede lid, niet nauwkeurig genoeg.

Voorts is in de Franse versie de verwijzing naar « Tome IV » van dat Wetboek, onjuist.

Art. 5

§ 1. — De Franse term « suffisant », die in het eerste lid wordt gebezigd, is dubbelzinnig in zoverre dezelfde term in artikel 4, § 1, eerste lid, in een andere betekenis wordt gebruikt. Hij zou moeten worden vervangen door de woorden « permettant de couvrir la totalité des frais exposés ».

De Nederlandse tekst zou dan als volgt luiden :

« ontoereikend om alle door de overheid gemaakte kosten te dekken ».

2. In hetzelfde eerste lid zou het aangewezen zijn :

1° de woorden « verwerft de bevoegde overheid een retentierecht en een voorrecht » te vervangen door de woorden « heeft de bevoegde overheid een retentierecht en een voorrecht »;

2° de onnodige woorden « of dezer overblijfselen » weg te laten;

3° het woord « wrakstukken » te schrappen.

4. A l'alinéa 3, la référence à la convention de Londres du 19 novembre 1976 doit être remplacée par une référence à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et les mots « sans préjudice des dispositions du § 3 de l'article 2 de cette loi » doivent être remplacés par les mots « sans préjudice de l'article 280 ».

Art. 4

§ 1^{er}. — 1. C'est par erreur que l'alinéa 1^{er} se réfère à l'article 3, § 1^{er}, alors que la référence doit être faite à l'article 3, § 4.

2. Il convient de revoir la rédaction du paragraphe 1^{er} pour y mettre les références en concordance avec la numérotation des articles du nouveau titre XII.

3. Il est possible de supprimer le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, en incluant dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, et ce, en employant la formule suivante :

« ... l'autorité compétente exige que les propriétaires visés à l'article ... ou toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause consignent ... ».

§ 2. — Cette disposition ne règle pas le cas où la consignation ou le cautionnement seraient exigés entre le dépôt de la requête en concordat judiciaire et le jugement d'homologation.

On peut se demander si, pendant cette période, le propriétaire pourra constituer la consignation ou le cautionnement.

La même observation vaut pour l'article 49, § 1^{er}, en projet, contenu dans l'article 6 du projet.

§ 3. — A l'alinéa 2 (devenant l'alinéa unique), il y a lieu de supprimer les mots « en application de l'alinéa précédent ».

§ 4. — Le système établi par ce paragraphe et qualifié d'« amende administrative » revient, en réalité, à une astreinte qui serait prononcée par l'administration qui est aussi le créancier de la dette. Ce système doit donc être revu à la lumière des articles 1385bis à 1385nonies du Code judiciaire. Au surplus, les références à ce Code, faites à l'alinéa 2, manquent de précision.

En outre, la référence au « Tome IV » de ce Code, faite dans la version française, est erronée.

Art. 5

§ 1^{er}. — Le terme « suffisant », employé à l'alinéa 1^{er}, est équivoque dans la mesure où c'est le même terme qui est utilisé à l'article 4, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, dans une autre acception. Il y aurait lieu de le remplacer par les mots « permettant de couvrir la totalité des frais exposés ».

A la suite du remplacement de ces mots, le texte néerlandais du paragraphe 1^{er} devrait être rédigé comme il est suggéré dans la version néerlandaise du présent avis.

2. Au même alinéa 1^{er}, il y aurait lieu :

1° de remplacer les mots « obtient un droit de rétention et un privilège » par les mots « a un droit de rétention et a un privilège »;

2° d'omettre les mots « ou sur ce qui en reste », qui sont inutiles;

3° de supprimer les mots « débris d'épave ».

3. De tweede en de derde volzin van dit lid zijn onverenigbaar met de eerste volzin, die een voorrecht instelt.

4. Wat het tweede lid betreft, kan men zich afvragen of de regering het wel degelijk zo bedoelt dat het voorrecht op alle andere voorrang heeft. Is dat niet het geval, dan zou de juiste rang van dat voorrecht moeten worden aangegeven.

5. De verkoop van het goed, waarop het voorrecht betrekking heeft en waarvan sprake in het tweede en het derde lid, kan alleen geschieden overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 2. — In het eerste lid moeten de woorden « of deze overblijfselen » en « wrakstukken » worden weggelaten. Deze opmerking geldt eveneens voor het derde lid (« of diens overblijfselen »).

Bovendien zou er in hetzelfde eerste lid moeten worden geschreven : « niet door de eigenaar ervan worden teruggenomen... ».

§ 4. — Het eerste lid is overbodig daar er van de lading al sprake is in de paragrafen 1 en 2.

Art. 6 tot 20

Bij de redactie van deze artikelen heeft de Regering rekening gehouden met de opmerkingen die de Raad van State, afdeling wetgeving, heeft gemaakt over een voorontwerp van wet met een soortgelijk onderwerp, waarover hij op 26 oktober 1981 advies heeft gegeven onder het n° L. 13.997/2.

Art. 6

1. Het ontworpen artikel 46, § 3, stelt onder meer als beginsel dat de scheepseigenaar aansprakelijk is wegens handelingen van de loods in het uitoefenen van zijn dienst.

De Raad van State moge er in dit verband op wijzen dat er thans bij de Senaat een wetsontwerp betreffende de aansprakelijkheid van de loodsdiensten in behandeling is (Senaat; 1985-1986, n° 369); het opschrift ervan is : « Ontwerp van wet houdende wijziging van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen ».

2. Voor het ontworpen artikel 46, § 4, wordt de volgende tekst voorgesteld :

« § 4. Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden ».

3. Het ontworpen artikel 47, § 5, zou een artikel 54 moeten worden, dat als volgt kan worden geredigeerd :

« Artikel 54. — De termen « scheepseigenaar » en « hulpverlener » (1) moeten worden verstaan in de betekenis die ze hebben in de artikelen 1, 2 en 3 van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 ».

4. In het ontworpen artikel 48, § 1, eerste lid, schrijven men : « ... door indiening van een verzoekschrift bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek ».

(1) Het ontwerp werkt ten onrechte met het woord « redder » en « redden ».

3. La deuxième et la troisième phrase de cet alinéa sont incompatibles avec la première phrase, qui établit un privilège.

4. A l'alinéa 2, on peut se demander si l'intention du Gouvernement est bien que le privilège prévu prime tous les autres. Si telle n'était pas l'intention, il y aurait lieu d'indiquer quel est exactement le rang de ce privilège.

5. La vente du bien, objet du privilège, dont il est question aux alinéas 2 et 3, ne pourra se faire que conformément aux dispositions du Code judiciaire.

§ 2. — A l'alinéa 1^{er}, les mots « ou ce qui en reste » et « débris d'épave » doivent être omis. Cette remarque vaut également pour l'alinéa 3.

Il y aurait en outre lieu d'écrire, au même alinéa 1^{er} : « ... ne sont pas repris par leur propriétaire ... ».

§ 4. — L'alinéa 1^{er} est superflu, la cargaison étant déjà mentionnée aux paragraphes 1^{er} et 2.

Art. 6 à 20

Dans la rédaction de ces articles, le Gouvernement a tenu compte des observations faites par le Conseil d'Etat, section de législation, sur un avant-projet de loi ayant un objet semblable, sur lequel il a donné son avis le 26 octobre 1981, sous le n° L. 13.997/2.

Art. 6

1. L'article 46, § 3, en projet, établit notamment le principe de la responsabilité du propriétaire du navire en raison des faits du pilote dans l'exercice de ses fonctions.

Le Conseil d'Etat rappelle à ce sujet qu'un projet de loi relatif à la responsabilité des services de pilotage est actuellement pendant devant le Sénat (Sénat, 1985-1986, n° 369); son intitulé exact est : « Projet de loi modifiant la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer ».

2. La rédaction suivante est proposée pour l'article 46, § 4, en projet :

« § 4. L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant pour les dommages, causés à ce propriétaire ou aux tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail au service du navire ».

3. L'article 47, § 5, en projet, devrait faire l'objet d'un article 54, rédigé comme suit :

« Article 54. — Il faut entendre les termes « propriétaire du navire » et « assistant » dans le sens qu'ils ont à l'article 1^{er}, 2 et 2, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976 ».

4. A l'article 48, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, il est proposé d'écrire : « ... en présentant une requête au président du tribunal de commerce compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire ».

5. Het verdrag waarnaar artikel 48, § 1, derde lid, 3^e, verwijst, heeft niet de instemming van de wetgever verkregen.

6. Vooraan in het eerste lid van het ontworpen artikel 48, § 3, schrijve men : « De voorzitter van de rechtbank van koophandel, die bij voorraad uitspraak doet, gaat na of het door de verzoeker opgegeven bedrag overeenstemt met het bedrag tot hetwelk hij zijn aansprakelijkheid wettelijk kan beperken ».

7. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 48, § 3, derde lid, moet worden geschreven : « La garantie offerte est adéquate si, de l'avis du président, ... ».

8. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 48, § 3, zesde lid, moet worden geschreven : « ... voor het dekken van de kosten ... » in plaats van « ... voor de bestrijding van de kosten ... ». Dezelfde opmerking geldt voor § 4, vijfde lid, van dat artikel.

9. Aan het begin van het ontworpen artikel 48, § 5, derde lid, kan beter worden geschreven : « Het verzet tegen de beschikking, bedoeld in het eerste lid, wordt voor de rechtbank van koophandel gebracht ».

10. In het ontworpen artikel 48, § 5, vierde lid, schrijve men : « met het vonnis van faillietverklaring, bedoeld in de artikelen ... ».

11. In het ontworpen artikel 48, § 6, eerste lid, moet worden geschreven : « ... worden in nationale munt omgerekend bij de verificatie bedoeld in § 3, eerste lid ».

12. In het ontworpen artikel 48, § 7, moet het eerste lid worden weggelaten omdat er al in paragraaf 1, eerste lid, van dat artikel zal zijn aangegeven welke voorzitter bevoegd is en dit eveneens het geval zal zijn in het ontworpen artikel 52, § 3, tweede lid.

13. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 50, § 2, moeten de woorden « mutatis mutandis » worden weggelaten daar ze geen enkele verduidelijking brengen en alleen tot betwisting kunnen leiden.

In de Nederlandse tekst schrappe men het woord « overeenkomstig ».

14. In het ontworpen artikel 51, § 2, tweede lid, dient te worden geschreven :

« In geval van betwisting van het ontwerp van verdeling doet de rechtbank van koophandel wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen, uitspraak op verslag van de vereffenaar ».

15. In het ontworpen artikel 52, § 3, eerste lid, moeten de woorden « naargelang het geval » worden weggelaten.

16. Aan het slot van § 3, tweede lid, van hetzelfde ontworpen artikel 52 moeten de volgende woorden worden toegevoegd : « ... van de rechtbank van koophandel, die bevoegd is krachtens artikel 627, 10^e, van het Gerechtelijk Wetboek ».

Art. 7

Rekening houdend met het voor het ontworpen artikel 47, § 5, gedane voorstel om in het ontwerp een artikel 54 in te voegen, moet artikel 7 als volgt worden gesteld :

« Artikel 7. — In Boek II, titel II, van hetzelfde Wetboek, wordt onder een afdeling VI, bevattende de artikelen 54 tot 57 en met als opschrift « Algemene bepalingen », een artikel 54 ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 54. ... (zie de hierboven voorgestelde tekst) ».

5. La convention à laquelle l'article 48, § 1^{er}, alinéa 3, 3^e, se réfère, n'a pas fait l'objet d'une loi d'assentiment.

6. Au début de l'alinéa 1^{er} de l'article 48, § 3, en projet, il est proposé d'écrire : « Le président du tribunal de commerce, statuant au provisoire, vérifie si le montant ... ».

7. Dans le texte français de l'article 48, § 3, alinéa 3, en projet, il convient d'écrire : « La garantie offerte est adéquate si, de l'avis du président, ... ».

8. Dans le texte néerlandais de l'article 48, § 3, alinéa 6, en projet, il y a lieu d'écrire : « ... voor het dekken van de kosten » au lieu de « ... voor de bestrijding van de kosten ... ». La même observation vaut pour le § 4, alinéa 5, de cet article.

9. Au début de l'article 48, § 5, alinéa 3, en projet, mieux vaut écrire : « L'opposition à l'ordonnance visée à l'alinéa 1^{er} est portée devant le tribunal de commerce ».

10. A l'article 48, § 5, alinéa 4, en projet, mieux vaut écrire : « ... au jugement déclaratif de faillite visé aux articles ... ».

11. A l'article 48, § 6, alinéa 1^{er}, en projet, il y a lieu d'écrire : « ... sont convertis en monnaie nationale au moment de la vérification prévue au § 3, alinéa 1^{er} ».

12. A l'article 48, § 7, en projet, il y a lieu d'omettre l'alinéa 1^{er} car la désignation du président compétent aura été faite dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de cet article et le sera dans l'article 52, § 3, alinéa 2, en projet.

13. Dans le texte français de l'article 50, § 2, en projet, les mots « mutatis mutandis » n'apportant aucune précision et ne pouvant engendrer que des discussions, doivent être omis.

Dans le texte néerlandais, il faut supprimer le mot « overeenkomstig ».

14. A l'article 51, § 2, alinéa 2, en projet, il convient d'écrire :

« En cas de contestation du projet de répartition, le tribunal de commerce, dont le président a connu de la procédure, se prononcera sur le rapport du liquidateur ».

15. A l'article 52, § 3, alinéa 1^{er}, en projet, il y a lieu de supprimer les mots « selon le cas ».

16. A la fin du § 3, alinéa 2, du même article 52 en projet, il convient d'ajouter les mots : « ... de commerce, compétent en vertu de l'article 627, 10^e, du Code judiciaire ».

Art. 7

Compte tenu de la proposition faite sous l'article 47, § 5, en projet, d'insérer dans le projet un article 54, l'article 7 doit être libellé comme suit :

« Article 7. — Un article 54, rédigé comme suit, est inséré dans le livre II, titre II, du même Code, sous une section VI, comprenant les articles 54 à 57 et intitulée « Dispositions générales » :

« Article 54. ... (voir le texte proposé ci-avant) ».

Art. 8

De tekst van het ontworpen artikel 91, § 1, zou duidelijker zijn indien hij als volgt werd geredigeerd :

« Artikel 91. — § 1. Het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in enig schip van welke nationaliteit ook, uit een haven of naar een haven van het Rijk, is onderworpen aan de bepalingen van het Internationaal Verdrag ... (voorts zoals in het ontwerp) ».

Art. 9

De inleidende volzin moet als volgt worden gesteld :

« Artikel 266 van Boek II, titel IX, van hetzelfde Wetboek, wordt aangevuld met de volgende bepaling :

Art. 10

De Raad van State herinnert eraan dat in de opmerkingen die hij in dit advies bij de artikelen 2 en 10 heeft gemaakt, wordt voorgesteld artikel 10 uit het ontwerp weg te laten.

Art. 11

1. In 1^o, stelt het ontwerp voor, de woorden « bij de Deposito- en Consignatiekas » te schrappen; het geeft niet aan bij welke instelling « een geldsom in speciën » moet worden gestort. Derhalve wordt de volgende tekst voorgesteld :

« 1^o In paragraaf 1 worden de woorden « bij de Deposito- en Consignatiekas » vervangen door de woorden « bij de instelling aangewezen overeenkomstig artikel 48, § 4, van Boek II van het Wetboek van koophandel ».

2. In 2^o dient te worden geschreven :

« 2^o het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 2, luidend als volgt :

« § 2. Onverminderd de bevoegdheid van de voorzitter ... (voorts zoals in het ontwerp) ».

Art. 12

1. De inleidende volzin van paragraaf 1 moet als volgt worden geredigeerd :

« § 1. Artikel 11 van dezelfde wet wordt aangevuld met de volgende paragraaf :

« § 3. ... (zoals in het ontwerp), maar men schrijve : « ... de straffen die bij deze wet zijn bepaald »).

Het slot van de ontworpen bepaling, die in paragraaf 2 is opgenomen, moet als volgt worden gesteld : « ... en bovendien een door hem voldoende geachte bankgarantie wordt gesteld ten bedrage van de zwaarste geldboete welke artikel 7 oplegt ».

Art. 13

De tweede volzin van de ontworpen § 2 moet als volgt worden geredigeerd : « De vermelding van het schip of van het vaartuig wordt doorgehaald in het register waarin ze voorkomt ».

Art. 8

Le texte de l'article 91, § 1^{er}, en projet, gagnerait en clarté s'il était rédigé comme suit :

« Article 91. — § 1^{er}. Le connaissement négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou à destination d'un port du royaume, est soumis aux dispositions de la Convention ... (la suite comme au projet) ».

Art. 9

La phrase liminaire doit être libellée comme suit :

« L'article 266 du livre II, titre IX, du même Code, est complété par la disposition suivante : ».

Art. 10

Le Conseil d'Etat rappelle que dans les observations qu'il a faites dans le présent avis, sous les articles 2 et 10, il est proposé d'omettre du projet l'article 10.

Art. 11

1. Au 1^o, le projet propose de supprimer les mots « à la Caisse des Dépôts et Consignations » et n'indique pas l'organisme auprès duquel le dépôt en espèces doit être constitué. La rédaction suivante est dès lors proposée :

1^o Au paragraphe 1^{er}, les mots « à la Caisse des Dépôts et Consignations » sont remplacés par les mots « auprès de l'organisme désigné conformément à l'article 48, § 4, du livre II du Code de commerce ».

2. Au 2^o, il convient d'écrire :

« 2^o L'article est complété par un paragraphe 2, rédigé comme suit :

« § 2. Sans préjudice à la compétence du président ... (la suite comme au projet) ».

Art. 12

1. La phrase liminaire du paragraphe 1^{er} doit être rédigée de la manière suivante :

« § 1^{er}. L'article 11 de la même loi est complété par le paragraphe suivant :

« § 3. ... (comme au projet, en modifiant le texte néerlandais comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis) ».

La fin de la disposition en projet, qui figure au paragraphe 2, doit être libellée comme suit : « ... une garantie de banque, qu'il juge suffisante, soit fournie pour une somme égale à l'amende la plus forte prévue à l'article 7 ».

Art. 13

La seconde phrase du § 2 en projet doit être rédigée comme suit : « La mention du navire ou du bâtiment est rayée du registre où elle se trouve ».

Art. 16

De volgende tekst wordt voorgesteld :
 « *Artikel 16.* — In artikel 588 van hetzelfde Wetboek, wordt 9° vervangen door de volgende bepaling :
 « 9°. op de vorderingen ingesteld op grond van artikel 48 van Boek II van het Wetboek van koophandel ».

Art. 17

In de inleidende volzin moet worden geschreven « Artikel 23, § II, ... ».

Art. 18

Er moet worden geschreven : « In artikel 138, tweede lid, van Boek II, titel III, van hetzelfde Wetboek, ... ».

Art. 19

Het artikel moet als volgt worden geredigeerd :
 « *Artikel 19.* — Artikel 167, tweede lid, van Boek II, titel IV, van het Wetboek van koophandel wordt opgeheven ».

Art. 20

De Raad van State herinnert eraan dat hem een ontwerp van wet houdende vaststelling onder meer van de Nederlandse tekst van Boek II van het Wetboek van koophandel is voorgelegd, waarover hij op 19 maart 1986 zijn advies heeft gegeven onder het nummer L. 16.725/1.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

J. LIGOT, *kamervoorzitter*;

J.-J. STRYCKMANS, *staatsraden*;

P. FINCOEUR,
 Cl. DESCHAMPS

P. GOTHOT, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

M. VAN GERREWEY, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J.-J. STRYCKMANS.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Cl. ROUSSEaux, eerste auditeur.

De Griffier,

M. VAN GERREWEY

De Voorzitter,

J. LIGOT

Art. 16

La rédaction suivante est proposée :
 « *Article 16.* — A l'article 588, du même Code, le 9° est remplacé par la disposition suivante :
 « 9°. les demandes formulées en vertu de l'article 48 du livre II du Code de Commerce ».

Art. 17

Dans la phrase liminaire, il convient d'écrire « L'article 23, § II, ... ».

Art. 18

Il faut écrire : « A l'article 138, alinéa 2, du livre II, titre III, du même Code, ... ».

Art. 19

L'article doit être rédigé comme suit :
 « *Article 19.* — L'article 167, alinéa 2, du livre II, titre IV, du code de commerce, est abrogé ».

Art. 20

Le Conseil d'Etat rappelle qu'il a été saisi d'un projet de loi établissant notamment le texte néerlandais du livre II du Code de commerce, sur lequel il a donné, le 19 mars 1986, son avis sous le n° L. 16.725/1.

La chambre était composée de

MM. :

J. LIGOT, *président de chambre*;

J.-J. STRYCKMANS, *conseillers d'Etat*;

P. FINCOEUR,
 Cl. DESCHAMPS

P. GOTHOT, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

M. VAN GERREWEY, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de J.-J. STRYCKMANS.

Le rapport a été présenté par M. Cl. ROUSSEaux, premier auditeur.

Le Greffier,

M. VAN GERREWEY

Le Président,

J. LIGOT

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN

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

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Justitie zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I

GOEDKEURING VAN INTERNATIONALE AKTEN

Artikel 1

De volgende internationale akten zullen volkomen uitwerking hebben :

- a) het Verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake het vervoer over zee van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971;
- b) het Protocol bij het Internationaal Verdrag van 1969 op de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 19 november 1976;
- c) het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, behalve de leden d en e van paragraaf 1 van artikel 2 van dit verdrag;
- d) het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

HOOFDSTUK II

VERVANGING IN HET WETBOEK VAN KOOPHANDEL, BOEK II, TITEL II, VAN DE ARTIKELEN 46 TOT 53

Art. 2

De artikelen 46 tot 53 van Boek II, titel II, van het Wetboek van Koophandel worden door de volgende bepalingen vervangen :

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES

A tous, présents et à venir
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}

APPROBATION D'ACTES INTERNATIONAUX

Article 1^{er}

Les actes internationaux suivants sortiront leur plein et entier effet :

- a) la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971;
- b) le Protocole à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 19 novembre 1976;
- c) la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, sauf les alinéas d et e du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de cette convention;
- d) la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et son Protocole fait à Londres le 19 novembre 1976.

CHAPITRE II

REMPLACEMENT AU CODE DE COMMERCE, LIVRE II, TITRE II, DES ARTICLES 46 A 53

Art. 2

Les articles 46 à 53 du Livre II, titre II, du Code de Commerce, sont remplacés par les dispositions suivantes :

« HOOFDSTUK I

EIGENAARS VAN SCHEPEN

Afdeling I

Aansprakelijkheid van eigenaars van schepen

Art. 46

§ 1. Iedere scheepseigenaar is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen.

§ 2. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door deze aangegaan in het uitoefenen van zijn dienst.

§ 3. De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de bemanning, van de loods en van andere als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden, in het uitoefenen van hun respectieve dienst.

§ 4. Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is van toepassing op de persoonlijke aansprakelijkheid van de aangestelden van de scheepseigenaar of hulpverlener voor schade, bij de uitvoering van hun arbeidsovereenkomst in dienst van het schip, toegebracht aan de scheepseigenaar of aan derden.

Afdeling II

Beperking van de aansprakelijkheid

Art. 47

§ 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de §§ 2 en 3 hierna, kan de eigenaar van een schip zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, verder « LLMC-Verdrag » genoemd.

De toepassing van artikel 2, § 1, letters d en e van dat verdrag is evenwel uitgesloten.

§ 2. De eigenaar van een schip kan zijn aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging beperken overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, in zoverre het oliën betreft die omschreven staan in dit Verdrag.

§ 3. De vervoerder van passagiers en hun reisgoed over zee kan zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betref-

« CHAPITRE I^{er}

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

Section I^{ère}

De la responsabilité des propriétaires de navires

Art. 46

§ 1^{er}. Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements.

§ 2. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des obligations contractées par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions.

§ 3. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits de l'équipage, du pilote et d'autres préposés qui en font l'office, dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

§ 4. L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est applicable à la responsabilité personnelle des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant au service du navire pour les dommages, causés à ce propriétaire, ou aux tiers, lors de l'exécution de leur contrat de travail.

Section II

De la limitation de la responsabilité

Art. 47

§ 1^{er}. Sous réserve des dispositions des §§ 2 et 3 ci-après, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après « Convention LLMC. »

Toutefois, l'application des alinéas d et e du § 1^{er} de l'article 2 de cette convention est exclue.

§ 2. Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément aux dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de cette Convention et du Protocole à cette Convention fait à Londres le 19 novembre 1976, pour autant qu'il s'agisse d'hydrocarbures définis dans ladite Convention.

§ 3. Le transporteur par mer de passagers et de leurs bagages peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention rela-

fende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en van zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en desgevallend van de artikelen 7, 8, 9 § 2, 10 tot 13 en 15 § 1, van het LLMC-Verdrag.

De Koning stelt de hogere aansprakelijkheidslimiet per hoofd vast waarvan sprake in artikel 7.2 van het verdrag van Athene.

§ 4. De hulpverlener die niet vanaf een schip optreedt of enkel optreedt aan boord van het schip waaraan of ten opzichte waarvan hulp- of bergingsdiensten worden verleend, kan zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag vastgesteld in artikel 6, § 4 van het LLMC-Verdrag.

Afdeling III

Vorming van het beperkingsfonds en bevoegdheidsregeling

Art. 48

§ 1. De scheepseigenaar of hulpverlener vraagt de vorming van het fonds geregeld door het LLMC-Verdrag, door indiening van een verzoekschrift bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek. Het verzoekschrift moet voldoen aan de voorwaarden bepaald in artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek.

Het moet bovendien vermelden : nationaliteit en naam van het schip, het voorval waarbij de schade is opgelopen, met vermelding van datum en plaats, het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals verzoeker het heeft geraamd, en de wijze waarop hij voornemens is het beperkingsfonds te vormen : storting in specien of garantiestelling.

Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij meent de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen inroepen, met vermelding zo mogelijk van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvoordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking;

§ 2. Indiening van het verzoekschrift houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

§ 3. De voorzitter van de rechtbank van koophandel verifieert bij voorraad of het door de verzoeker opgegeven bedrag overeenkomt met het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt. Zodra de voorzitter heeft vastgesteld dat beide bedragen overeenstemmen, geeft hij bevel tot instelling van de procedure tot vorming van het fonds.

tive au transport par mer de passagers et de leur bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et de son Protocole fait à Londres le 19 novembre 1976, et le cas échéant, conformément aux dispositions des articles 7, 8, 9, § 2, 10 à 13 et 15, § 1^{er} de la Convention LLMC.

Le Roi établit la limite de responsabilité par capita plus élevée, visée à l'article 7, § 2, de la Convention d'Athènes.

§ 4. Tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel les services d'assistance ou de sauvetage sont fournis, peut limiter sa responsabilité à concurrence du montant fixé à l'article 6, § 4, de la Convention LLMC.

Section III

De la constitution du fonds de limitation et de la compétence

Art. 48

§ 1^{er}. Le propriétaire du navire ou l'assistant, demande la constitution du fonds, réglée par la Convention LLMC en présentant une requête au président du tribunal de commerce compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire. La requête doit répondre aux conditions prescrites par l'article 1026 du Code judiciaire.

Elle doit, en outre, énoncer la nationalité et le nom du navire, l'événement au cours duquel les dommages sont survenus, avec indication de la date et du lieu, le montant légal de la limitation de responsabilité évalué par le requérant et la manière dont il entend constituer le fonds de limitation : versement en espèces ou garantie.

A la requête sont annexées :

1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;

2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation de responsabilité;

§ 2. La présentation de la requête n'emporte pas reconnaissance de responsabilité.

§ 3. Le président du tribunal de commerce vérifie au provisoire si le montant indiqué par le requérant correspond à celui auquel il peut légalement limiter sa responsabilité. Dès qu'il a constaté la concordance entre ces deux montants, le président ordonne l'ouverture de la procédure de constitution du fonds.

Heeft de verzoeker niet aangeboden het bedrag, waartoe zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met de wettelijke interesten vanaf de dag van de schadeverwekkende gebeurtenis tot de dag waarop het beperkingsfonds zal zijn gevormd, in specien te storten, dan beveelt de voorzitter het instellen van de procedure slechts indien de verzoeker het stellen van een garantie aanbiedt die aanvaardbaar en toereikend is.

De voorgestelde garantie is aanvaardbaar als, naar het oordeel van de voorzitter, zeker is dat het fonds werkelijk beschikbaar zal zijn en vrij overdraagbaar, zodra de garantie gesteld is.

De garantie is toereikend als haar bedrag overeenstemt met het bedrag waartoe de aansprakelijkheid kan worden beperkt, vermeerderd met een provisie voor dekking van de wettelijke interesten voor een door de voorzitter geschikt geachte tijdsduur.

Het bepaalde in de artikelen 2040 tot 2043 van het Burgerlijk Wetboek is toepasselijk op de door de verzoeker te stellen garantie.

De beschikking vermeldt de termijn waarbinnen de storting gedaan of de garantie verstrekt moet worden, welke termijn niet langer mag zijn dan een maand te rekenen van de datum van de beschikking; deze laatste bepaalt bovendien de door de verzoeker binnen dezelfde termijn te storten provisie voor het dekken van de kosten van de procedure tot vorming, vereffening en verdeling van het beperkingsfonds.

De voorzitter benoemt een rechtercommissaris en een vereffenaar.

Het salaris van de vereffenaar wordt geregeld door de voorzitter met inachtneming van de aard en de belangrijkheid van de procedure tot vorming, vereffening en verdeling van het fonds.

Het bepaalde in de artikelen 460, 462 en 463 van Boek III van dit Wetboek, is van toepassing op de werkzaamheden van de rechter-commissaris en van de vereffenaar.

§ 4. Bij storting in specien duidt de vereffenaar de instelling aan waarbij het geld moet worden gedeponereerd. Dit depositio geschiedt op naam van de vereffenaar *qualitate qua*. Geen opvraging mag worden verricht zonder toestemming van de rechter-commissaris.

De interesten van de gedeponeerde bedragen worden bij deze sommen geteld.

Ingeval een garantie verstrekt wordt, wordt zij gesteld in het voordeel van de vereffenaar *qualitate qua*.

Geen wijziging mag aan de aldus gestelde garantie worden aangebracht zonder machtiging van de rechter-commissaris.

De provisie voor het dekken van de kosten van de procedure wordt overgemaakt aan de vereffenaar, die hierover beschikt onder controle van de rechter-commissaris.

§ 5. Op verslag van de vereffenaar waarin wordt gesteld dat de bedragen gedeponereerd zijn of dat de garantie gegeven is, stelt de voorzitter in een beschikking vast dat het fonds gevormd is. Vanaf die

Si le requérant n'a pas offert de verser en espèces le montant auquel sa responsabilité peut être limitée, majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement dommageable jusqu'à celui de la constitution du fonds, le président n'ordonne l'ouverture de la procédure que si le requérant offre de fournir une garantie qui est acceptable et adéquate.

La garantie offerte n'est acceptable que si, de l'avis du président, il est certain que le fonds sera effectivement disponible et librement transférable dès que la garantie sera fournie.

La garantie est adéquate si son montant correspond à celui auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté d'une provision destinée à couvrir les intérêts légaux pour la durée que le président estimera être convenable.

Les dispositions des articles 2040 à 2043 du Code civil sont applicables à la garantie à fournir par le requérant.

L'ordonnance indique le délai dans lequel le versement doit être effectué ou dans lequel la garantie doit être fournie, ce délai ne pouvant excéder un mois à compter de la date de l'ordonnance; celle-ci fixe en outre le montant de la provision à verser par le requérant, dans le même délai, pour couvrir les frais de la procédure de constitution, de liquidation et de répartition du fonds de limitation.

Le président nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

Le salaire du liquidateur est réglé par le président suivant la nature et l'importance de la procédure de constitution, de liquidation et de répartition du fonds.

Les dispositions des articles 460, 462 et 463 du Livre III du présent Code sont applicables aux activités du juge-commissaire et du liquidateur.

§ 4. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur *ès qualité*. Aucun retrait ne peut être opéré sans l'autorisation du juge-commissaire.

Les intérêts des sommes déposées accroissent celles-ci.

Dans le cas où une garantie est fournie, elle est constituée en faveur du liquidateur *ès qualité*.

Sans autorisation du juge-commissaire, il ne peut être apporté aucune modification à la garantie ainsi constituée.

La provision destinée à couvrir les frais de la procédure est remise au liquidateur, qui en dispose sous le contrôle du juge-commissaire.

§ 5. Sur rapport du liquidateur établissant le dépôt des sommes ou la constitution de la garantie, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué. À partir de cette ordonnance, l'article 13

beschikking gelden voor het aanhangige schadegeval, artikel 13 van het LLMC-Verdragen de artikelen 496 tot 500, 502 tot 504 en 508 van Boek III van dit Wetboek.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt de beschikking van de voorzitter gelijkgesteld met het vonnis van faillietverklaring vermeld in de voormelde artikelen 496, 504 en 508.

De bekendmakingen vermeld in voormeld artikel 496 worden in voorkomend geval gedaan in één of meer buitenlandse maritieme bladen.

Het verzet tegen de beschikking vermeld in het eerste lid wordt voor de rechtbank van koophandel gebracht. Het verzet moet gedaan worden binnen de drie maand van de publicatie vermeld in voormeld artikel 496. Deze termijn wordt vermeerderd met de termijnen voorzien door artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 6. De bedragen van de beperkte aansprakelijkheid worden in de nationale munt omgerekend bij de verificatie vermeld in het eerste lid van § 3.

Is er, vóór de vaststelling van de vorming van het beperkingsfonds aanleiding tot verbetering, in de één of andere zin, van de omrekening in Belgische frank van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid, dan wordt die verbetering uitgesproken bij beschikking van de voorzitter, die bepaalt binnen welke termijn de voorgeschreven maatregelen ten uitvoer worden gelegd.

§ 7. Artikel 1039 van het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing voor alle beschikkingen die de voorzitter verleent voor de rechtspleging vermeld in deze afdeling.

Art. 49

§ 1. Het vonnis of het arrest dat na de vorming van het fonds het faillissement van de verzoeker uitspreekt, hem uitstel van betaling verleent of zijn gerechtelijk akkoord homologeert, heeft voor het fonds geen gevolgen.

§ 2. De verzoeker en eventueel de curator van zijn faillissement moeten opgeroepen worden voor alle verrichtingen van de procedure tot vereffening en verdeling van het beperkingsfonds.

Afdeling IV

Procedure van vereffening en verdeling van het fonds

Art. 50

§ 1. Zodra de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van de hulpverlener vaststaat en deze gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken, wordt de procedure voor vereffening en verdeling van het fonds voortgezet.

de la convention LLMC et les articles 496 à 500, 502 à 504 et 508 du Livre III du présent Code sont applicables au litige.

Pour l'application du premier alinéa l'ordonnance du président est assimilée au jugement déclaratif de faillite visé aux articles 496, 504 et 508.

Les publications visées à l'article 496 précité seront faites, s'il y a lieu, dans un ou plusieurs journaux maritimes étrangers.

L'opposition à l'ordonnance visée à l'alinéa 1^{er} est portée devant le tribunal de commerce. Elle doit se faire dans les trois mois de la publication visée à l'article 496 précité. Ce délai est augmenté des délais prévus à l'article 55 du Code judiciaire.

§ 6. Les montants de la responsabilité limitée sont convertis en monnaie nationale au moment de la vérification prévue au § 3, alinéa 1^{er}.

Si, avant le constat de constitution du fonds de limitation, il y a lieu à rectification, dans l'un ou l'autre sens, de la conversion en francs belges du montant de la responsabilité limitée, cette rectification est prononcée par ordonnance du président qui fixe le délai d'exécution des mesures qu'il prescrit.

§ 7. L'article 1039 du Code judiciaire est applicable pour toutes les ordonnances rendues par le président dans la procédure visée par la présente section.

Art. 49

§ 1^{er}. Le jugement qui postérieurement à la constitution du fonds, déclare la faillite du requérant, accorde le sursis de paiement ou homologue le concordat judiciaire, est sans effets sur ledit fonds.

§ 2. Le requérant et éventuellement le curateur de sa faillite doivent être appelés pour toutes les opérations de la procédure de liquidation et de répartition du fonds de limitation.

Section IV

Procédure de liquidation et de répartition du fonds

Art. 50

§ 1^{er}. Lorsque la responsabilité du propriétaire du navire ou de l'assistant est établie et que ceux-ci sont en droit de limiter leur responsabilité, la procédure de liquidation et de répartition se poursuit.

§ 2. De artikelen 496 tot 500, 502 tot 504 en 508 van Boek III van dit Wetboek zijn op de aangifte, de verificatie en de betwisting van de ten laste van het fonds neergelegde schuldvorderingen van toepassing.

§ 3. De bekendmakingen vermeld in artikel 496 van Boek III van dit Wetboek worden in voorkomend geval gedaan in één of meer buitenlandse maritieme bladen.

Art. 51

§ 1. Er kan geen enkel recht van voorrang uitgeoefend worden op het gedeelte van het beperkingsfonds dat bestemd is om de zaakschade te vereffenen.

§ 2. De vereffenaar maakt een ontwerp van verdeling op en deelt het mede aan de schuldeisers.

In geval van betwisting van het ontwerp van verdeling doet de rechtbank van koophandel wier voorzitter van het geding kennis heeft genomen, uitspraak op verslag van de vereffenaar.

Art. 52

§ 1. De uitdeling van het fonds aan de schuldeisers geschiedt naar evenredigheid van hun bevestigde en geverifieerde schuldvorderingen.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het deel van het beperkingsfonds dat hem toekomt, maakt een einde aan zijn schuldvordering tegenover de verzoeker.

§ 3. Als alle schuldvorderingen werden vereffend, komt het eventuele saldo van het fonds toe aan degene die het gevormd heeft of, zo deze ondertussen is failliet gegaan, aan de failliete boedel.

Op verslag van de vereffenaar, medeondertekend door de rechter-commissaris, wordt de procedure gesloten verklaard door de voorzitter van de rechtbank van koophandel die bevoegd is krachtens artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek.

Afdeling V

Omrekening in nationale munt

Art. 53

Indien de scheepseigenaar of de hulpverlener geen beperkingsfonds vormt, worden de bedragen van de beperkte aansprakelijkheid in de nationale munt omgerekend op de respectieve data van de betalingen. »

§ 2. Les articles 496 à 500, 502 à 504 et 508 du Livre III du présent Code sont applicables à la déclaration, la vérification et la contestation des créances déposées à charge du fonds.

§ 3. Les publications visées à l'article 496 du Livre III du présent Code seront faites, s'il y a lieu, dans un ou plusieurs journaux maritimes étrangers.

Art. 51

§ 1^{er}. Aucun droit de priorité ne peut être exercé sur la partie du fonds de limitation destinée à l'indemnisation des dommages matériels.

§ 2. Le liquidateur fait un projet de répartition qu'il communique aux créanciers.

En cas de contestation du projet de répartition, le tribunal de commerce, dont le président a connu de la procédure, se prononcera sur le rapport du liquidateur.

Art. 52

§ 1^{er}. Le fonds sera réparti entre les créanciers, au marc le franc de leurs créances affirmées et vérifiées.

§ 2. Le paiement à chaque créancier de la partie du fonds qui lui revient, éteint sa créance vis à vis du requérant.

§ 3. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou, si celui-ci est déclaré en faillite, à la masse.

Sur rapport du liquidateur, contresigné par le juge-commissaire, la procédure est alors déclarée close par le président du tribunal de commerce, compétent en vertu de l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

Section V

Conversion en monnaie nationale

Art. 53

Si le propriétaire du navire ou l'assistant ne constitue pas un fonds de limitation, les montants de la limitation de la responsabilité sont convertis en monnaie nationale aux dates respectives des paiements. »

HOOFDSTUK III

ANDERE WIJZIGINGEN
IN HET WETBOEK VAN KOOPHANDEL

Art. 3

Artikel 23, § II, tweede lid, van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Het passagegeld wordt gelijkgesteld met de vracht ».

Art. 4

In Boek II, titel II, hoofdstuk I van hetzelfde wetboek wordt onder een afdeling VI, bevattende de artikelen 54 tot 57 en met als opschrift « Algemene bepalingen », een artikel 54 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 54. — De termen « scheepseigenaar » en « hulpverlener » moeten worden verstaan in de betekenis die ze hebben in artikel 1, 2° en 3° van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid voor zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 ».

Art. 5

Artikel 91.A van Boek II, titel II, van het Wetboek van Koophandel wordt als volgt gewijzigd :

1°) § III, 4°, wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« Nochtans wordt het tegenbewijs niet toegelaten indien het cognossement is overgedragen geworden aan een derde persoon die er te goeder trouw houder van is. »

2°) Het vierde lid van § III, 6°, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Behoudens het bepaalde bij 6°bis, zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen één jaar nadat de goederen zijn of behoorden te worden afgeleverd. Deze termijn kan echter door de partijen worden verlengd op voorwaarde dat zij hiermee hebben ingestemd na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven. »

3°) In § III wordt na 3°, een 6°bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Regresvorderingen kunnen zelfs na het verstrijken van de bij ten 6° voorziene termijn worden ingesteld, wanneer dit geschiedt binnen de termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon, die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd

CHAPITRE III

AUTRES MODIFICATIONS
APPORTEES AU CODE DE COMMERCE

Art. 3

L'article 23, § II, alinéa 2, du Livre II du Code de Commerce est remplacé par la disposition suivante :

« Le prix de passage est assimilé au fret ».

Art. 4

Un article 54, rédigé comme suit, est inséré dans le Livre II, titre II, chapitre I^{er}, du même Code, sous une section VI, comprenant les articles 54 à 57 et intitulée « Dispositions générales » :

« Art. 54. — Il faut entendre les termes « propriétaires du navire » et « assistant » dans le sens qu'ils ont à l'article 1^{er}, 2° et 3° de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976 ».

Art. 5

Article 91.A du Livre II, titre II du Code de Commerce est modifié comme suit :

1°) Au § III, 4°, il y a lieu d'ajouter le texte suivant :

« Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

2°) Au § III, 6°, le quatrième alinéa sera remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du 6°bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. »

3°) Au § III, il y a lieu d'ajouter après le 6°, un 6°bis libellé comme suit :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au 6° précédent, si elles le sont dans le délai de trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à la condition que le

betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad vóór het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen volgens 6°, vierde lid, van deze paragraaf.

4°) § IV, 5°, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« a) Tenzij de aard en de waarde van de goederen door de inlader zijn aangegeven voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte in het cognossement is opgenomen, zijn in geen geval de vervoerder, noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen tot een bedrag boven 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht van de verloren of beschadigde goederen, met dien verstande dat het hoogste bedrag in aanmerking moet worden genomen.

b) Het totaal verschuldigd bedrag wordt berekend op basis van de waarde die de goederen hebben op de plaats waar en op de dag waarop, volgens de vervoerovereenkomst, de goederen aan land zijn gezet of behoorden te worden gezet.

De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursnotering of, bij gebreke hiervan, volgens de marktprijs of nog, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

c) Wanneer een container, een palet of een dergelijk tuig wordt gebruikt om de goederen te verzamelen of op te stapelen, wordt elke collo of eenheid, welke naar luid van het cognossement dat tuig omvat, beschouwd als een collo of een eenheid in de zin van deze paragraaf. Buiten de hierboven voorziene gevallen wordt het tuig als collo of eenheid beschouwd.

d) De rekeneenheid bedoeld in dit artikel is het Speciaal Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

De omrekening in Belgische frank van de bedragen bepaald in § IV, 5°, a), geschiedt op de datum waarop de goederen werden geleverd of hoorden geleverd te worden.

e) De vervoerder noch het schip zijn gerechtigd het voordeel van de beperking van de aansprakelijkheid te genieten als bewezen werd dat de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade zou uit voortvloeien.

f) De in lid a) vermelde aangifte, opgenomen in het cognossement, schept een vermoeden behoudens tegenbewijs, doch zij bindt de vervoerder niet en deze behoudt het recht de juistheid daarvan te betwisten.

g) Bij overeenkomst tussen de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en de inlader kan een ander dan in lid a) vermeld maximumbedrag bepaald worden mits dit overeengekomen maximum

règlement de la réclamation ou de la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties conformément au 6°, alinéa 4, du présent paragraphe.

4°) Le § IV, 5°, sera remplacé par le texte suivant :

« a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

La conversion en francs belges des montants prévus au § IV, 5°, a) s'effectue à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) peuvent être déterminées, pourvu que ce montant

niet lager is dan het in dat lid vermeld maximum-bedrag.

h) In geen geval is de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen indien de aard of de waarde hiervan door de inlander met opzet verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven. »

5^o) Tussen de §§ IV en V, wordt een § IVbis ingevoegd, luidend als volgt :

« 1. De bij dit artikel voorziene ontheffingen en beperkingen van de aansprakelijkheid gelden voor elke rechtsvordering die tegen de vervoerder wordt ingesteld tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of beschadiging van uit hoofde van een vervoervereenkomst vervoerde goederen, om het even of die rechtsvordering is ingesteld geworden op grond van de contractuele of de niet-contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder.

2. Indien zulke rechtsvordering wordt ingesteld tegen een aangestelde van de vervoerder, kan die evenzeer een beroep doen op de ontheffingen en de beperkingen welke de vervoerder zelf krachtens het artikel kan inroepen.

3. In dit geval mag het totaal der bedragen ten laste van de vervoerder en zijn aangestelden de bij dit artikel voorziene grens van aansprakelijkheid niet overschrijden.

4. De aangestelde kan echter de bepalingen van deze paragraaf niet doen gelden, indien bewezen is dat de schade het gevolg is van het feit dat de aangestelde heeft gehandeld of heeft nagelaten te handelen, hetzij met inzicht schade te veroorzaken, hetzij op roekeloze wijze en met het bewustzijn dat de handeling of het verzuim waarschijnlijk schade zou teweegbrengen. »

Art. 6

In artikel 138, tweede lid van Boek II, titel III van hetzelfde Wetboek worden de woorden « onverminderd, in deze beide gevallen, het recht dat aan de eigenaars van het schip toekomt krachtens § 2 van artikel 46 » geschrapt.

Art. 7

Artikel 167, tweede lid van Boek II, titel IV van hetzelfde Wetboek wordt opgeheven.

Art. 8

Artikel 266 van Boek II, titel IX van hetzelfde Wetboek wordt met de volgende bepalingen aangevuld :

« De regresvorderingen kunnen na het verstrijken van de in het derde lid bepaalde termijn van één jaar worden ingesteld gedurende een termijn van drie

maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. »

5^o) Entre les §§ IV et V est inséré un § IVbis libellé comme suit :

« 1. Les exonérations et limitations prévues par le présent article sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de cet article.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par le présent article.

4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

Art. 6

A l'article 138, alinéa 2 du Livre II, Titre III du même Code, les mots « sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires du navire par le § 2 de l'article 46 » sont supprimés.

Art. 7

L'article 167, alinéa 2 du Livre II, Titre IV du même Code est abrogé.

Art. 8

L'article 266 du Livre II, titre IX du même Code est complété par la disposition suivante :

« Les actions récursoires peuvent être exercées après l'expiration du délai d'un an prévu à l'alinéa 3, pendant un délai de trois mois à partir du jour où la

maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad vóór het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven ».

Art. 9

Artikel 273, van Boek II, titel X, van hetzelfde Wethoek, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Art. 273. — § 1. Onder voorbehoud van de §§ 2 tot 4 zijn van toepassing op de binnenvaartuigen en op de vaartuigen en drijvende tuigen door de Koning daarmede gelijkgesteld :

1° de artikelen 1 tot en met 15, behalve artikel 6, § 5, van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen, gesloten te Londen op 19 november 1976, verder LLMC-Verdrag genoemd.

Artikel 2, § 1, litterae d en e, van het LLMC-Verdrag is van toepassing op de binnenvaartuigen en de daarmede gelijkgestelde vaartuigen en drijvende tuigen.

2° de artikelen 46, 48 tot 58 en 67 van dit Boek.

3° de artikelen 12 tot 14, 16 en 17 van de wet van ... houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

§ 2. Voor de toepassing van § 1 wordt het begrip schip, waar het voorkomt in de aangeduide artikelen, vervangen door « binnenvaartuig ».

§ 3. De aansprakelijkheidsgrenzen vermeld in de artikelen 6, §§ 1 en 4, en 7 van het LLMC-Verdrag, en de grondslag van de berekening van de aansprakelijkheidsbeperking worden vastgesteld door de Koning.

De Koning is bevoegd om deze gegevens ten allen tijde aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.

§ 4. De vorderingen vermeld in artikel 2, § 1, litterae d en e van het LLMC-Verdrag omvatten mede de vorderingen van de overheid wegens de maatregelen en verrichtingen vermeld in artikel 14 van de wet vermeld in § 1, 3° ».

personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à condition que le règlement de la réclamation ou la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties après l'événement qui a donné lieu à l'action ».

Art. 9

L'article 273 du Livre II, titre X du même Code est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 273. — § 1^{er}. Sous réserve des paragraphes 2 à 4, sont applicables aux bâtiments de navigation intérieure et aux bâtiments et engins flottants y assimilés par le Roi :

1° les articles 1 à 15 compris, sauf l'article 6, § 5, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, nommée ci-après Convention LLMC.

L'article 2, § 1^{er}, lettres d et e, de la Convention LLMC est applicable aux bâtiments de navigation intérieure ainsi qu'aux bâtiments et engins flottants y assimilés.

2° les articles 46, 48 à 58 et 67 de ce Livre.

3° les articles 12 à 14, 16 et 17 de la loi du portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 2. Pour l'application du § 1^{er} du présent article la notion de navire de mer est, où elle se trouve dans les articles visés, remplacée par « bâtiment de navigation intérieure ».

§ 3. Les limites de responsabilité visées aux articles 6, par. 1 et 4, et 7 de la Convention LLMC, et la base de calcul de la limitation de la responsabilité sont établies par le Roi.

Le Roi peut à tout moment adapter les données ci-dessus en tenant compte de la situation économique.

§ 4. Les créances visées à l'article 2, par. 1^{er}, d et e de la Convention LLMC comprennent aussi les créances de l'autorité causées par des mesures et opérations visées à l'article 14 de la loi visée au par. 1^{er}, 3° ».

HOOFDSTUK IV

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN VOOR SOMMIGE VAARTUIGEN

Art. 10

De toepassing van de bepalingen van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en van de artikelen 46 tot 54 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt uitgebreid :

1° tot de zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar van die vaartuigen is;

2° tot de zeegaande vaartuigen ingezet voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek.

Art. 11

Voor de toepassing van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, op de zeegaande vaartuigen waarvan de bruto-tonnenmaat minder bedraagt dan 300, bepaalt de Koning :

1° de categorieën van die vaartuigen;

2° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

HOOFDSTUK V

SCHEEPVAARTONGEVALLEN

Art. 12

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

1° eigenaar van het vaartuig : de eigenaar, de bevrachter en de reder van een vaartuig, alsmede degene in wiens handen de exploitatie daarvan is gelegd.

2° scheepvaartweg : de waterweg die gewoonlijk door de scheepvaart wordt gebruikt.

3° overheid : de openbare overheid of haar gemachtigde zoals vermeld in het politie- of scheepvaartreglement voor de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee.

Art. 13

De eigenaar, de kapitein of de schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet dit vaartuig — met inbegrip van alles wat zich

CHAPITRE IV

DES REGLES PROPRES A CERTAINS BATIMENTS

Art. 10

L'application des dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, ainsi que l'application des articles 46 à 54 du Livre II du Code de Commerce sont étendues :

1° aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments;

2° aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique.

Art. 11

Pour l'application de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, aux bâtiments de mer dont le tonnage brut est inférieur à 300, le Roi détermine :

1° les catégories de ces bâtiments;

2° le montant de la limitation de la responsabilité.

CHAPITRE V

DES ACCIDENTS DE NAVIGATION

Art. 12

Pour l'application de ce chapitre il est entendu par :

1° propriétaire du bâtiment : le propriétaire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant d'un bâtiment.

2° voie navigable : la voie d'eau qui est habituellement employée par la navigation.

3° autorité : l'autorité publique ou son délégué désigné dans le règlement de police ou de navigation de la voie navigable, du port ou de la mer territoriale.

Art. 13

Le propriétaire, le capitaine, le batelier d'un bâtiment échoué ou coulé doit renflouer le bâtiment, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord,

aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading — vlot brengen en verwijderen naar de daartoe door de overheid aangewezen plaats.

Het lichten en verwijderen van de lading moet geschieden met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen inzonderheid degene die betrekking hebben op de opruiming van gevaarlijke of schadelijke stoffen.

De Overheid kan daartoe verplichtingen, ondermeer een termijn opleggen.

De vorige leden gelden ook ten aanzien van alles wat vanop een vaartuig in het water is terecht gekomen.

Wrakken, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen moeten volgens dezelfde verplichtingen door hun respectieve eigenaars gelicht en buiten het openbaar domein verwijderd worden.

De uitvoering van de voormelde verplichtingen kan niet worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.

Art. 14

« Als niet voldaan is aan artikel 13 of in spoedgevallen waarover de overheid oordeelt of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, kan de overheid ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig gezonken of gestrand is :

a) een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten vaartuig, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,

b) de lading van het vaartuig verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,

c) het reeds geborgen of verwijderde vaartuig, wrak of lading uit de territoriale zee of van het openbaar domein wegruimen,

d) alle andere nodige maatregelen treffen voor de veiligheid, de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime van de scheepvaartweg of de instandhouding ervan ».

De uitoefening van de bevoegdheden, aan de overheid door dit artikel gegeven, kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel.

Het besluit van de overheid om, ten aanzien van een vaartuig, gebruik te maken van de prerogatieven vermeld in het eerste lid, wordt bekendgemaakt overeenkomstig het politiereglement betreffende de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee.

In spoedgevallen waarover de overheid oordeelt, kan deze bekendmaking achterwege gelaten worden.

Zodra het besluit van de overheid werd bekendgemaakt, is het verboden het op te ruimen vaartuig, de voorwerpen of goederen te verwijderen zonder vergunning van de overheid. Deze vergunning wordt niet

notamment la cargaison, et l'amener à l'endroit indiqué par l'autorité.

La cargaison doit être retirée et enlevée en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements notamment ceux qui sont relatifs à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives.

A ces fins l'autorité peut imposer des conditions, entre autres un délai.

Les alinéas précédents sont également valables pour tout ce qui tombe à l'eau à partir d'un bâtiment.

Les épaves, débris d'épave, agrès ou objets coulés doivent, dans les mêmes conditions, être retirés et enlevés du domaine public par leur propriétaire respectif.

L'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie ni par contrainte quelconques.

Art. 14

« S'il n'est pas satisfait à l'article 13, ou dans les cas d'urgence jugés comme tels par l'autorité, ou si le propriétaire, le capitaine ou le batelier sont inconnus, l'autorité peut d'office et aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement qui a fait couler ou échouer le bâtiment :

a) renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un bâtiment coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord,

b) enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du bâtiment,

c) évacuer de la mer territoriale ou du domaine public le bâtiment, l'épave ou la cargaison déjà sauvée ou enlevée,

d) prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la sécurité, le libre passage de la navigation, la sauvegarde du régime de la voie navigable ou la conservation de celle-ci ».

L'exercice des attributions conférées à l'autorité par le présent article ne peut être empêché ni par saisie, ni par contrainte quelconque.

La décision de l'autorité de faire usage à l'égard d'un bâtiment des prérogatives prévues à l'alinéa 1^{er} est publiée conformément au règlement de police relatif à la voie navigable, au port ou à la mer territoriale.

Dans les cas d'urgence jugés comme tels par l'autorité, cette publication peut être omise.

Dès que la décision de l'autorité est rendue publique, il est interdit d'enlever le bâtiment, les objets ou les marchandises sans autorisation de l'autorité. Cette autorisation n'est pas refusée pour les papiers

geweigerd voor de scheepspapieren en de persoonlijke bezittingen van de kapitein, de bemanningsleden en de passagiers.

Hulp en berging omvatten mede de verrichtingen en maatregelen vermeld in het eerste lid.

Art. 15

Vóór elke uitvoering van de in artikel 14 vermelde maatregelen of verrichtingen kan de bevoegde overheid eisen dat de eigenaar of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen of, rechtstreeks, dat de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, haar de som voorschiet die zij voldoende acht om de kosten van die maatregelen of verrichtingen te dekken.

Voor de eigenaar van het gestrande of gezonken vaartuig en voor die van het vaartuig waarvan de aansprakelijkheid in het geding kan komen, alsmede voor hun respectieve verzekeraar mag deze som niet meer bedragen dan die waartoe de betrokken eigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken op grond van artikel 18.

Het voorschieten kan, zonder lasten voor de overheid, vervangen worden door het stellen van een garantie die de overheid aanvaardbaar en toereikend acht.

De garantie is aanvaardbaar als haar bedrag werkelijk beschikbaar is en vrij overdraagbaar is zodra zij gesteld is.

De garantie is toereikend als haar bedrag overeenstemt met de som vermeld in het eerste of het tweede lid.

De som voorgeschoten of de garantie gegeven door één van de personen waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen dan wel door zijn verzekeraar, wordt geacht te zijn voorgeschoten of gegeven door al die personen.

De voorgeschoten som en eventueel de garantie, mogen door de overheid worden aangewend voor de financiering van de uitvoering der maatregelen en verrichtingen waarvan sprake in artikel 14.

De voorgeschoten som en de garantie zijn uitsluitend bestemd voor de voldoening van de vorderingen van de overheid betreffende de kosten vermeld in artikel 16. Zij zijn niet vatbaar voor beslag op verzoek van andere schuldeisers.

Het vonnis dat na het voorschieten van de som of het verlenen van de garantie, het faillissement uitspreekt, uitstel van betaling verleent of het gerechtelijk akkoord homologeert van degene die de som heeft voorgeschoten of de garantie gesteld, heeft geen gevolg voor die som of die garantie.

Art. 16

Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig is gezonken of gestrand en —

de bord et les effets personnels du capitaine, des membres de l'équipage et des passagers.

L'assistance et le sauvetage comprennent aussi les opérations et mesures que vise l'alinéa 1^{er}.

Art. 15

Avant d'entamer l'exécution des mesures ou opérations prévues à l'article 14, l'autorité compétente peut exiger que le propriétaire ou toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause ou, directement, que l'assureur de leur responsabilité respective, avance la somme qu'elle estime adéquate afin de couvrir les frais de ces mesures ou opérations.

Pour le propriétaire du bâtiment échoué ou coulé et pour celui du bâtiment dont la responsabilité peut être mise en cause ainsi que pour leur assureur respectif, cette somme ne peut pas dépasser celle à laquelle le propriétaire concerné peut limiter sa responsabilité en vertu de l'article 18.

Cette avance peut, sans occasionner de frais à l'autorité, être remplacée par une garantie que l'autorité juge acceptable et adéquate.

La garantie est acceptable si le montant couvert est effectivement disponible et librement transférable dès qu'elle est fournie.

La garantie est adéquate si son montant correspond à la somme prévue au premier ou au deuxième alinéa.

La somme avancée ou la garantie fournie par une des personnes dont la responsabilité peut être engagée ou par son assureur est réputée avancée ou fournie par toutes ces personnes.

Les sommes avancées et éventuellement la garantie peuvent être utilisées pour le financement par l'autorité, de l'exécution des mesures et opérations visées à l'article 14.

La somme avancée et la garantie sont exclusivement destinées à satisfaire les créances de l'autorité pour la couverture des frais visés à l'art. 16. Ces montants ne peuvent être saisis à la demande d'autres créanciers.

Le jugement qui, postérieurement à l'avance ou à la constitution de la garantie, déclare la faillite, accorde le sursis de paiement ou homologue le concordat judiciaire de celui qui a avancé la somme ou qui a fourni la garantie, est sans effet sur cette somme ou cette garantie.

Art. 16

Celui qui est responsable de l'événement qui a fait couler ou échouer le bâtiment et — à défaut d'un tel

bij gebreke van zulke aansprakelijke — de eigenaar vermeld in artikel 13, is aan de overheid de betaling verschuldigd van de kosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 14 bevolen maatregelen en uitgevoerde verrichtingen.

De in het vorige lid vermelde kosten zijn bevoordrecht op de bedragen die, wegens het verlies van het vaartuig of wegens de gebeurtenis waardoor het vaartuig is gestrand of gezonken, verschuldigd zijn door de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid van de personen die krachtens artikel 15 of onderhavig artikel, schuldenaar zijn van de overheid.

De overheid mag deze verzekeraars rechtstreeks aanspreken.

Geen betaling door deze verzekeraars bevrijdt zolang de vorderingen van de overheid niet werden voldaan.

Art. 17

§ 1. — De overheid die gebruik maakt van een of meer der bevoegdheden haar opgedragen door artikel 14, kan het vaartuig, het wrak, de wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen evenals de lading vasthouden en in beslag nemen.

De Overheid die vermoedt schade te hebben geleden door de schuld van een vaartuig, kan elk vaartuig waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, vasthouden en in beslag nemen.

De ambtenaren belast met het vasthouden of in beslag nemen worden aangewezen door de politie- of scheepvaartreglementen vermeld in artikel 12, 3°.

Het in beslag genomen vaartuig of goed wordt vrijgegeven :

1° als, voor de vorderingen vermeld in artikel 16, de som is voorgesloten of de garantie gesteld, zoals bepaald in artikel 15;

2° als, voor de vorderingen van de overheid waarvoor rechtens de beperking van de aansprakelijkheid zou kunnen ingeroepen worden, het beperkingsfonds gevormd is waarop die vorderingen kunnen verhaald worden;

3° als, voor de overige vorderingen, een garantie is gesteld die beantwoordt aan de voorschriften ter zake van artikel 15.

De overheden die een vaartuig, wrak of een ander goed hebben laten verwijderen of die schuldeiser zijn voor schade veroorzaakt door de schuld van een vaartuig, hebben in geval van niet betaling het recht, het vaartuig, wrak of de andere goederen, daaronder begrepen de lading, te verkopen en zich bij voorrang op elke andere schuldeiser, te betalen uit de prijs.

De rest van de opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de eigenaars, indien deze gekend zijn, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken.

Als schade geleden door de Overheid worden inzonderheid aangemerkt :

responsable — le propriétaire visé à l'article 13, est tenu de payer à l'autorité les frais résultant pour celle-ci de l'exécution d'office des mesures ordonnées et des opérations exécutées en vertu de l'article 14.

Les frais, visés à l'alinéa précédent, sont privilégiés sur les montants qui, à cause de la perte du bâtiment ou à cause de l'événement qui a fait échouer ou couler le bâtiment, sont dus par les assureurs des dommages propres ou de la responsabilité des personnes, débiteurs de l'autorité en vertu de l'article 15 ou du présent article.

L'autorité peut s'adresser directement à ces assureurs.

Aucun paiement par ces assureurs ne sera libératoire tant que les créances de l'autorité n'ont pas été payées.

Art. 17

§ 1. — L'autorité qui utilise une ou plusieurs des compétences que lui attribue l'article 14, peut retenir et saisir le bâtiment, l'épave, les débris d'épave, les agrès ou objets coulés ainsi que la cargaison.

L'autorité qui présume avoir subi un dommage par la faute d'un bâtiment, peut retenir et saisir tout bâtiment dont la responsabilité peut être engagée.

Les fonctionnaires habilités à retenir ou à saisir sont désignés dans les règlements de police ou de navigation visés à l'article 12, 3°.

Le bâtiment ou le bien saisi est libéré :

1° si, pour les créances visées à l'article 16, la somme a été payée ou la garantie a été constituée conformément à l'article 15;

2° si, pour les créances de l'autorité pour lesquelles juridiquement une limitation de la responsabilité pourrait être invoquée, le fonds de limitation sur lequel les créances peuvent être recouvrées, est constitué ;

3° si, pour les créances restantes, a été constituée une garantie conforme aux prescriptions y relatives de l'article 15.

Les autorités qui ont fait enlever un bâtiment, une épave ou un autre bien ou qui sont créancier pour des dommages causés par la faute d'un bâtiment, ont le droit, en cas de non paiement, de vendre le bâtiment, l'épave ou les autres biens, y compris la cargaison, et de s'indemniser sur le prix, par préférence à tout autre créancier.

Le solde du produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations au nom des propriétaires, s'ils sont connus, ou de celui qui justifiera de ses droits.

Sont considérés notamment comme dommages subis par l'autorité :

1° schade aan kunstwerken of aan havens, dokken, scheepvaartwegen, alsmede aan hulpmiddelen bij de navigatie — zelfs in volle zee gelegen — waarvoor een overheid instaat.

2° de kosten van maatregelen genomen ter voorkoming of vermindering van schade alsmede deze van verdere, door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

3° schade aangericht bij de uitvoering van de artikelen 13 en 14.

4° de kosten vermeld in artikel 16.

§ 2. — Als het geredde vaartuig of de opgehaalde wrakken, lading, tuigen of voorwerpen door hun respectieve eigenaar niet worden teruggenomen, kan de overheid ze verkopen.

Daartoe laat de overheid, onverminderd § 4, vóór de verkoop in twee nieuwsbladen van de plaats en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de voorwerpen en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de berging te betalen binnen de dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste mededeling.

Na het verstrijken van die termijn verkoopt de overheid het geredde vaartuig of de opgehaalde wrakken, lading, tuigen of voorwerpen.

De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van degene die van zijn rechten zal doen blijken, onder aftrek van de door de overheid gemaakte kosten.

§ 3. — De bedragen die bij toepassing van de vorige paragrafen in de Deposito- en Consignatiekas werden gestort, vervallen aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als binnen die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.

§ 4. — Is de geborgen lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van hetgeen geborgen is een grotere netto opbrengst bij onderhandse verkoop te verwachten, een en ander ter beoordeling van de betrokken overheid, dan kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in § 2 vermelde publiciteits- en termijnvoorwaarden moeten worden nageleefd.

§ 5. — Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig tot driehonderd frank, of met een van deze straffen, degenen die :

1° de artikelen 13 tot 16 van deze wet overtreedt;

2° de besluiten die ter uitvoering van de artikelen 13 tot 16 van deze wet zijn genomen, overtreedt.

Art. 18

De eigenaar van een zeegaand schip, die — op grond van artikel 16 — schuldenaar is van de betaling van de kosten, kan daarbij zijn aansprakelijkheid beperken tot de volgende bedragen :

1° les dommages causés aux ouvrages d'art ou aux ports, bassins, voies navigables ainsi qu'aux aides à la navigation — même en haute mer — dont une autorité est responsable.

2° les frais des mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage ainsi que ceux résultant des dommages ultérieurement causés par ces mesures.

3° les dommages causés lors de l'exécution des articles 13 et 14.

4° les frais visés à l'article 16.

§ 2. — Si le bâtiment sauvé ou les épaves, la cargaison, les agrès ou objets retirés ne sont pas repris par leur propriétaire respectif, l'autorité peut procéder à leur vente.

A cet effet, et sans préjudice du § 4, l'autorité publie, avant la vente dans deux journaux locaux et à quinze jours d'intervalle, deux avis du sauvetage opéré en indiquant les caractéristiques et signes distinctifs des objets et en invitant quiconque en revendique la propriété, à faire valoir ses titres et à payer les frais du sauvetage dans un délai de trente jours à compter de la date de publication du dernier avis.

Après l'écoulement de ce délai, l'autorité vend le bâtiment sauvé ou les épaves, la cargaison, les engins ou objets retirés.

Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit de celui qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des frais consentis par l'autorité.

§ 3. — Si personne ne justifie de ses droits dans le délai imparti, les montants versés en application des paragraphes précédents à la Caisse des Dépôts et Consignations reviennent de plein droit à l'autorité compétente après un délai d'un an à compter de la date du versement.

§ 4. — Lorsque de l'avis de l'autorité concernée, la cargaison récupérée est périssable ou déjà endommagée ou lorsqu'une vente de gré à gré des biens récupérés s'avère plus rentable, il peut être procédé totalement ou en partie à une vente de gré à gré sans qu'il soit nécessaire de se conformer aux conditions de publicité et de délai visées au § 2.

§ 5. — Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six à trois cents francs, ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a contrevenu aux articles 13 et 16 de cette loi;

2° a contrevenu aux arrêtés d'exécution, des articles 13 et 16, de cette loi.

Art. 18

Le propriétaire d'un navire de mer, qui — en vertu de l'article 16 — est débiteur du paiement des frais, peut limiter sa responsabilité lors de ce paiement, aux montants suivants :

1° Voor zijn schip van niet meer dan 500 ton : tot vijftien miljoen frank.

2° Voor zijn schip van meer dan 500 ton wordt het onder 1° vermelde bedrag vermeerderd met :

— achttienduizend frank per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 501 tot en met 6 000 ton;

— zeventienduizend frank per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 6 001 tot 70 000 ton;

— vijfduizend frank voor elke toename van de tonnenmaat met één ton boven 70 000 ton.

De verzekeraar van voormelde eigenaar kan zich op dezelfde beperking beroepen.

De Koning is bevoegd om de voormelde bedragen ten allen tijde aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.

De aansprakelijke eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken als bewezen werd dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder tonnenmaat verstaan, voor de zeegaande schepen onderworpen aan het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969 : de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften van meting, vervat in Bijlage I van dat Verdrag.

Voor de overige zeegaande schepen bepaalt de Koning de aansprakelijkheidsgrenzen alsmede de criteria en de grondslag van hun berekening.

HOOFDSTUK VI

WIJZIGINGEN

- a) in de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;
- b) in het Gerechtelijk Wetboek;
- c) in de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade voor verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969.

Art. 19

Aan artikel 6 van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven, waarvan de huidige tekst paragraaf 1 wordt, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, luidend als volgt :

« § 2. — De zeebrief van een door schipbreuk verloren gegaan schip of een ander vaartuig vervalt op

1° Pour son navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux : quinze millions de francs.

2° Pour son navire dont la jauge dépasse 500 tonneaux, le montant indiqué au 1° majoré de :

— dix-huit mille francs par tonneau de jauge pour chaque tonneau supplémentaire de 501 à 6 000 tonneaux;

— sept mille francs par tonneau de jauge pour chaque tonneau supplémentaire de 6 001 à 70 000 tonneaux;

— cinq mille francs par tonneaux de jauge pour chaque tonneau supplémentaire au delà des 70 000 tonneaux.

L'assureur du propriétaire susvisé peut invoquer la même limitation.

Le Roi peut à tout moment adapter les montants susvisés en tenant compte de la situation économique.

Le propriétaire responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que 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.

Pour l'application de cet article il est entendu par tonneau de jauge, pour les navires de mer soumis à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, le tonnage brut calculé conformément aux règles de mesure, prévues à l'Annexe I de cette Convention.

Pour les autres navires de mer, le Roi détermine les limites de responsabilité ainsi que les critères et la base de leur calcul.

CHAPITRE VI

MODIFICATIONS

- a) à la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer;
- b) au Code judiciaire;
- c) à la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969.

Art. 19

A l'article 6 de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer, dont le texte actuel formera le § 1^{er}, il est ajouté un § 2 rédigé comme suit :

« § 2. — La lettre de mer d'un navire ou d'un autre bâtiment perdu à la suite d'un naufrage cesse d'être

de dag van de schipbreuk. De vermelding van het schip of van het vaartuig wordt doorgehaald in het register waarin ze voorkomt.

Een nieuwe inschrijving kan slechts worden verkregen op vertoon van een nieuwe zeebrief ».

Art. 20

In artikel 3 van de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, waarvan de huidige tekst § 1 wordt, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « bij de Deposito- en Consignatiekas » vervangen door de woorden « bij de instelling aangewezen overeenkomstig artikel 48, § 4, van Boek II van het Wetboek van Koophandel »;

2° het artikel wordt aangevuld met een § 2, luidend als volgt :

« § 2. — Onverminderd de bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank bedoeld in § 1 wordt het beperkingsfonds gevormd, vereffend en verdeeld overeenkomstig de artikelen 48 tot 52 van Boek II van het Wetboek van Koophandel. De aan de rechter-commissaris opgedragen taak wordt echter uitgeoefend door een rechter door de voorzitter daartoe aangewezen ».

Art. 21

§ 1. — Artikel 11 van dezelfde wet wordt aangevuld met de volgende paragraaf :

« § 3.. — De wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, is niet van toepassing op de straffen die bij deze wet zijn bepaald ».

§ 2. — In artikel 13 van dezelfde wet wordt het tweede lid vervangen door de volgende bepaling :

« De waterschout kan die maatregel slechts opheffen voor zover aan alle uit het Verdrag of uit de nationale wetgeving voortvloeiende verplichtingen is voldaan en als bovendien een door hem voldoende geachte bankgarantie wordt gesteld ten bedrage van de respectieve zwaarste geldboete die artikel 7 oplegt.

Art. 22

Artikel 569, eerste lid, 21°, van het Gerechtelijk Wetboek wordt door de volgende tekst vervangen :

« 21°. van de vorderingen tot schadeloosstelling op grond van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, van de wet van 20 juli 1976

valable dès la date du naufrage. La mention du navire ou du bâtiment est rayée du registre où elle se trouve.

Une nouvelle inscription ne peut être obtenue que sur la présentation d'une nouvelle lettre de mer ».

Art. 20

A l'article 3 de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, dont le texte actuel formera le § 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 1^{er}, les mots « à la Caisse des Dépôts et Consignations » sont remplacés par les mots « auprès de l'organisme désigné conformément à l'article 48, § 4, du Livre II du Code de Commerce ».

2° l'article est complété par un § 2, rédigé comme suit :

« § 2. — Sans préjudice à la compétence du président du tribunal visé au § 1^{er}, le fonds de limitation de responsabilité est constitué, liquidé et réparti conformément aux articles 48 à 52 du Livre II du Code de Commerce. Les fonctions dévolues au juge-commissaire sont toutefois exercées par un juge désigné par le président ».

Art. 21

§ 1. — L'article 11 de la même loi est complété par le paragraphe suivant :

« § 3. — La loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, n'est pas applicable aux peines qui sont prévues par cette loi ».

§ 2. — L'article 13, alinéa 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Cette mesure ne peut être levée par le commissaire maritime que pour autant que toutes les obligations résultant de la Convention et de la législation nationale aient été remplies et qu'en outre une garantie de banque, qu'il juge suffisante, soit fournie pour une somme égale à l'amende respective la plus forte prévue à l'article 7 ».

Art. 22

L'article 569, 1^{er} alinéa, 21°, du Code judiciaire est remplacé par le texte suivant :

« 21°. des demandes d'indemnisation fondées sur la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et l'Annexe, faites à Bruxelles le 29 novembre 1969, sur la loi du 20 juillet 1976 por-

houdende goedkeuring en uitvoering van dit Verdrag en van het Protocol bij dit Verdrag opgemaakt te Londen op 19 november 1976 ».

Art. 23

In hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) aan artikel 585 wordt een 8° toegevoegd, luidend als volgt :

« 8°. over de aanvragen tot vorming van een fonds voor aansprakelijkheidsbeperking, ingediend krachtens de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 »;

b) aan het einde van artikel 627, 10°, worden de volgende woorden toegevoegd : « of in de wateren die onder de soevereiniteit van een andere Staat vallen ».

c) aan artikel 627 wordt een 11° toegevoegd, luidend als volgt :

« 11°. in het geval van artikel 585, 8°, de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel ».

Art. 24

In artikel 588 van hetzelfde Wetboek wordt 9° vervangen door de volgende bepaling :

« 9°. op de vorderingen ingesteld op grond van artikel 48 van Boek II van het Wetboek van koophandel ».

HOOFDSTUK VII

MACHTIGING TOT COORDINATIE EN INWERKINGTREDING

Art. 25

De Koning kan de nog geldende wetsbepalingen betreffende de zeevaart en de binnenvaart alsook de bepalingen waardoor zij op het tijdstip van de coördinaties uitdrukkelijk of impliciet zijn gewijzigd, volledig of gedeeltelijk coördineren.

Daartoe kan Hij :

1° de volgorde, de nummering van de te coördineren bepalingen en in het algemeen de teksten naar de vorm wijzigen;

2° de verwijzigingen die voorkomen in de te coördineren bepalingen, met de nieuwe nummering overeenbrengen;

3° zonder afbreuk te doen aan de beginselen en die in de te coördineren bepalingen zijn vervat, de redac-

tant approbation et exécution de cette Convention et sur le Protocole à cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976 ».

Art. 23

Les modifications suivantes sont apportées au même Code :

a) à l'article 585, il est ajouté un 8° rédigé comme suit :

« 8°. les demandes de constitution d'un fonds de limitation de responsabilité, formées en vertu de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de l'Annexe faites à Bruxelles le 29 novembre 1969 »;

b) à la fin de l'article 627, 10° sont ajoutés les mots suivants : « ou dans les eaux qui ressortissent de la souveraineté d'un autre Etat ».

c) à l'article 627, il est ajouté un 11°, rédigé comme suit :

« 11°. dans le cas prévu à l'article 585, 8°, le président du tribunal de première instance de Bruxelles ».

Art. 24

A l'article 588 du même Code, le 9° est remplacé par la disposition suivante :

« 9°. les demandes formées en vertu de l'article 48 du livre II du Code de commerce ».

CHAPITRE VII

AUTORISATION DE COORDONNER ET ENTREE EN VIGUEUR

Art. 25

Le Roi peut coordonner en tout ou en partie les dispositions législatives encore en vigueur concernant la navigation maritime et la navigation intérieure, ainsi que les dispositions qui les auraient expressément ou implicitement modifiées au moment où les coordinations seront établies.

A cette fin, Il peut :

1° modifier l'ordre et le numérotage et, en général, la présentation des dispositions à coordonner;

2° modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec le numérotage nouveau;

3° modifier la rédaction des dispositions à coordonner en vue d'assurer leur concordance et d'en unifier

tie ervan wijzigen, teneinde ze onderling te doen overeenstemmen en eenheid in de terminologie te brengen;

4° de Nederlandse tekst vaststellen van de bepalingen die opgenomen zijn in de coördinatie en die tot stand gekomen zijn vóór de inwerkingtreding van de wet van 18 april 1898 betreffende het gebruik der Vlaamse taal in de officiële bekendmakingen.

Art. 26

De Koning bepaalt de data waarop de artikelen 2 tot 25 inwerking treden.

Gegeven te Brussel, 18 juli 1988.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

la terminologie, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions;

4° établir le texte néerlandais des dispositions qui, reprises dans la coordination, sont antérieures à l'emploi de la langue flamande dans les publications officielles.

Art. 26

Le Roi fixe les dates d'entrée en vigueur des articles 2 à 25.

Donné à Bruxelles, le 18 juillet 1988.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET

(VERTALING)

**OVEREENKOMST INZAKE DE WETTELIJKE
AANSPRAKELIJKHEID OP HET GEBIED VAN HET
ZEEVERVOER VAN NUCLEAIRE STOFFEN**

DE HOGE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN,

OVERWEGENDE dat het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kern-energie en het Aanvullend Protocol bij dat Verdrag van 28 januari 1964 (hierna te noemen : « het Verdrag van Parijs ») en het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade (hierna te noemen : « het Verdrag van Wenen ») erin voorzien dat in geval van schade, veroorzaakt door een kernongeval dat zich voordoet tijdens het zeevervoer van nucleaire stoffen waarop deze Verdragen van toepassing zijn, de exploitant van een kerninstallatie de voor zodanige schade aansprakelijke persoon is,

OVERWEGENDE dat soortgelijke bepalingen voorkomen in de van kracht zijnde nationale wetgeving van enkele Staten,

OVERWEGENDE dat de toepassing van elke eerdere internationale Overeenkomst op het gebied van zeevervoer evenwel wordt gehandhaafd,

GELEID door de wens te bewerkstelligen dat uitsluitend de exploitant van een kerninstallatie aansprakelijk zal zijn voor schade veroorzaakt door een kernongeval dat zich voordoet tijdens het zeevervoer van nucleaire stoffen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT :

Artikel 1

Elke persoon die krachtens een internationale overeenkomst of een nationale wet betreffende zeevervoer aansprakelijk kan worden gesteld voor schade die is veroorzaakt door een kernongeval, wordt van deze aansprakelijkheid ontheven :

a. indien de exploitant van een kerninstallatie voor zodanige schade aansprakelijk is krachtens het Verdrag van Parijs of het Verdrag van Wenen, of

b. indien de exploitant van een kerninstallatie voor zodanige schade aansprakelijk is krachtens een nationale wet die de aansprakelijkheid voor zodanige schade regelt, mits deze wet voor degenen die schade lijden in alle opzichten even gunstig is als het Verdrag van Parijs of het Verdrag van Wenen.

Art. 2

1. De in artikel 1 bedoelde ontheffing van aansprakelijkheid is eveneens van toepassing op schade veroorzaakt door een kernongeval,

a. aan de kerninstallatie zelf of aan alle goederen op het terrein van die installatie die worden gebruikt of bestemd zijn om te worden gebruikt in verband met die installatie, of

b. aan het vervoermiddel waarin de betrokken nucleaire stoffen zich op het tijdstip van het kernongeval bevonden,

waardoor de exploitant van de kerninstallatie niet aansprakelijk is omdat zijn aansprakelijkheid voor zodanige schade is uitgesloten krachtens de bepalingen van het Verdrag van Parijs of het Verdrag van Wenen, of, in gevallen als bedoeld in het eerste artikel, letter b, door soortgelijke bepalingen van de daarin bedoelde nationale wet.

2. Het bepaalde in het eerste lid laat echter onverlet de aansprakelijkheid van natuurlijke personen die de schade hebben veroorzaakt door een handelen of nalaten met het opzet schade te veroorzaken.

**CONVENTION RELATIVE A LA RESPONSABILITE
CIVILE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT
MARITIME DE MATIERES NUCLEAIRES**

Les Hautes Parties Contractantes,

CONSIDERANT que la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960 et son Protocole Additionnel du 28 janvier 1964 (dénommée ci-après « Convention de Paris ») et que la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963 (dénommée ci-après « Convention de Vienne »), prévoient qu'en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires couvert par ces Conventions, l'exploitant d'une installation nucléaire est la personne responsable de ce dommage,

CONSIDERANT que des dispositions semblables existent dans les lois nationales en vigueur dans certains Etats,

CONSIDERANT que l'application de toute convention internationale antérieure dans le domaine du transport maritime est toutefois maintenue,

DESIREUSES de faire en sorte que l'exploitant d'une installation nucléaire soit responsable à l'exclusion de toute autre personne en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime, est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité :

a. si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou

b. si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Art. 2

1. L'exonération prévue à l'article 1^{er} s'applique aussi en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire :

a. à l'installation nucléaire elle-même ou aux biens qui se trouvent sur le site de cette installation et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec elle,

b. au moyen de transport sur lequel les matières nucléaires en cause se trouvaient au moment de l'accident nucléaire,

dont l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable du fait que sa responsabilité pour ce dommage a été exclue conformément aux dispositions de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou, dans les cas visés à l'article 1^{er}, alinéa b, par des dispositions équivalentes de la loi nationale susmentionnée.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1^{er} n'affectent pas la responsabilité de toute personne physique qui a causé le dommage par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage.

Art. 3

De bepalingen van deze Overeenkomst laten onverlet de aansprakelijkheid van de exploitant van een nucleair schip voor schade veroorzaakt door een kernongeval waarbij splijtstoffen van, of radioactieve produkten of afvalstoffen voortgebracht op dat schip zijn betrokken.

Art. 4

Deze Overeenkomst vervangt internationale overeenkomsten betreffende zeevervoer die op de datum waarop deze Overeenkomst is opengesteld voor ondertekening, van kracht zijn of openstaan voor ondertekening, bekrachtiging of toetreding, doch uitsluitend voor zover deze overeenkomsten er mee in strijd zouden zijn; het bepaalde in dit artikel laat nochtans de uit bedoelde internationale overeenkomsten voortvloeiende verplichtingen van de Overeenkomstsluitende Partijen bij de onderhavige Overeenkomst tegenover niet-Overeenkomstsluitende Staten onverlet.

Art. 5

1. Deze Overeenkomst wordt te Brussel voor ondertekening opengesteld en staat open voor ondertekening te Londen op het Hoofdkwartier van de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen « de Organisatie ») tot 31 december 1972 en staat daarna open voor toetreding.

2. Lid Staten van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie, dan wel Staten die partij zijn bij het Statuut van het Internationaal Gerechtshof kunnen partij worden bij deze Overeenkomst door :

- a. ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;
- b. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- c. toetreding.

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

Art. 6

1. Deze Overeenkomst treedt in werking op de negentigste dag na de datum waarop vijf Staten haar hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, dan wel akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

2. Ten aanzien van elke Staat die deze Overeenkomst daarna ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, dan wel zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding heeft nedergelegd, treedt de Overeenkomst in werking op de negentigste dag na de datum van ondertekening of nederlegging.

Art. 7

1. Een Overeenkomstsluitende Staat mag deze Overeenkomst na de datum waarop zij voor die Staat in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door middel van een schriftelijke kennisgeving gericht aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

3. Een opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal van de Organisatie of, wanneer de kennisgeving in een langere termijn voorziet, na verloop van die termijn.

4. Niettegenstaande een opzegging krachtens dit artikel door een Overeenkomstsluitende Partij blijven de bepalingen van deze

Art. 3

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire pour un dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire.

Art. 4

La présente Convention l'emporte sur les Conventions internationales dans le domaine des transports maritimes qui, à la date à laquelle la présente Convention est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Parties contractantes à la présente Convention envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions internationales.

Art. 5

1. La présente Convention est ouverte à la signature à Bruxelles et reste ouverte à la signature à Londres au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») jusqu'au 31 décembre 1972 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

- a. signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
- b. signature sous réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c. adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 6

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle cinq Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention enure en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Art. 7

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cette notification.

4. Nonobstant une dénonciation effectuée par une Partie contractante conformément au présent article, les dispositions de la

Overeenkomst van toepassing op schade die is veroorzaakt door een kernongeval dat plaatsvindt voordat de opzegging van kracht wordt.

Art. 8

1. De Verenigde Naties, ingeval zij het beheer over een gebied uitoefenen, of een Overeenkomstsluitende Partij die verantwoordelijk is voor de internationale betrekkingen van een gebied, kunnen de Secretaris-Generaal van de Organisatie te allen tijde schriftelijk mededelen dat deze Overeenkomst ook op dat gebied van toepassing zal zijn.

2. Te rekenen van de datum van ontvangst van deze kennisgeving of van een andere in deze kennisgeving bepaalde datum, is deze Overeenkomst van toepassing op het daarin genoemde gebied.

3. De Verenigde Naties of een Overeenkomstsluitende Partij die een verklaring krachtens het eerste lid van dit artikel heeft afgelegd, kan te allen tijde na de datum waarop deze Overeenkomst aldus tot een gebied uitgebreid wordt, door middel van een schriftelijke kennisgeving gericht aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie, verklaren dat deze Overeenkomst ophoudt van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied.

4. Deze Overeenkomst houdt op van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal van de Organisatie of na een langere termijn, wanneer zulks in die kennisgeving is bepaald.

Art. 9

1. De Organisatie kan een Conferentie tot herziening of wijziging van deze Overeenkomst bijeenroepen.

2. De Organisatie roept op verzoek van ten minste een derde van de Overeenkomstsluitende Partijen een Conferentie van de Overeenkomstsluitende Partijen bijeen tot herziening of wijziging van deze Overeenkomst.

Art. 10

Een Overeenkomstsluitende Partij mag voorbehouden maken die overeenkomen met de voorbehouden die zij op geldige wijze heeft gemaakt ten aanzien van het Verdrag van Parijs of het Verdrag van Wenen. Een voorbehoud kan worden gemaakt op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

Art. 11

1. Deze Overeenkomst wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie :

a. doet alle Staten die deze Overeenkomst hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden mededeling van :

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

ii. elk voorbehoud dat in overeenstemming met deze Overeenkomst is gemaakt;

iii. de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst;

iv. elke opzegging van deze Overeenkomst en de datum waarop zij van kracht wordt;

v. de uitbreiding van deze Overeenkomst tot een gebied ingevolge het eerste lid van artikel 8 en de beëindiging van een zodanige uitbreiding ingevolge het bepaalde in het vierde lid van dat artikel, waarbij in beide gevallen de datum wordt aangegeven waarop deze Overeenkomst is uitgebreid tot dit gebied of waarop die uitbreiding zal eindigen.

b. doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze Overeenkomst toekomen aan alle ondertekenende Staten en aan alle Staten die tot deze Overeenkomst zijn toegetreden.

3. Zodra deze Overeenkomst in werking treedt, wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift door de Secretaris-Generaal

présente Convention restent applicables pour tout dommage causé par un accident nucléaire survenu avant que cette dénonciation ne prenne effet.

Art. 8

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante à la présente Convention qui assume la responsabilité des relations internationales d'un territoire, peut, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître que cette extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui y serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou toute Partie contractante ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article, peut à tout moment, après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Art. 9

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties contractantes.

Art. 10

Une Partie contractante pourra formuler des réserves correspondant à celles qu'elle aura valablement formulées à la Convention de Paris ou à la Convention de Vienne. Les réserves pourront être faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion.

Art. 11

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation

a. informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i. de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus,

ii. des réserves faites conformément à la présente Convention,

iii. de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention,

iv. de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet,

v. de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1^{er} de l'article 8 et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin,

b. transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie

van de Organisatie toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Art. 12

Deze Overeenkomst is, in een enkel exemplaar, opgesteld in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in de Russische en de Spaanse taal worden door het Secretariaat van de Organisatie vervaardigd en nedergelegd bij het ondertekende origineel.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe bevoegd gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, de zeventiende december 1971.

*Voor de Regering van het Koninkrijk België
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

A. LILAR

*Voor de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

G.E. DO NASCIMENTO E. SILVA
AYRTON SA PINTO DE PAIVA

*Voor de Regering van het Koninkrijk Denemarken
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

ERLING ENGELBRECHT KRISTIANSEN

*Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

RUPPRECHT VON KELLER
RUDOLF FRANTA

*Voor de Regering van de Republiek Finland
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

OTSO WARTIOVAARA

*Voor de Regering van de Franse Republiek
Onder voorbehoud van goedkeuring*

R. JEANNEL

*Voor de Regering van de Italiaanse Republiek
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

GIROLAMA PAGNATTI MORANI DI CUSTOZA

*Voor de Regering van het Koninkrijk Noorwegen
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

PAUL KOHT

certifiée conforme au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. 12

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont préparées par le Secrétariat de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles le dix-sept décembre 1971.

*Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique
Sous réserve de ratification*

A. LILAR

*Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil
Sous réserve de ratification*

G.E. DO NASCIMENTO E. SILVA
AYRTON SA PINTO DE PAIVA

*Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark
Sous réserve de ratification*

ERLING ENGELBRECHT KRISTIANSEN

*Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
Sous réserve de ratification*

RUPPRECHT VON KELLER
RUDOLF FRANTA

*Pour le Gouvernement de la République de Finlande
Sous réserve de ratification*

OTSO WARTIOVAARA

*Pour le Gouvernement de la République française
Sous réserve d'approbation*

R. JEANNEL

*Pour le Gouvernement de la République italienne
Sous réserve de ratification*

GIROLAMA PAGNATTI MORANI DI CUSTOZA

*Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège
Sous réserve de ratification*

PAUL KOHT

*Voor de Regering van de Republiek Portugal
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

A. RAMOS DE PAULA COEHLO

*Voor de Regering van het Koninkrijk Zweden
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

ULF K. NORDENSON

*Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk van
Groot-Brittannië en Noord-Ierland
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

M. J. KERRY

*Voor de Regering van de Socialistische Federatieve Republiek
Joegoslavië
Onder voorbehoud van bekrachtiging*

V. BRAJKOVIC

(VERTALING)

**PROTOCOL BIJ HET INTERNATIONAAL VERDRAG
INZAKE DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID
VOOR SCHADE DOOR VERONTREINIGING DOOR
OLIE, 1969**

DE PARTIJEN BIJ DIT PROTOCOL,

Partij zijnde bij het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, gedaan te Brussel op 29 november 1969,

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT :

Artikel I

Voor de toepassing van dit Protocol :

1. wordt onder « Verdrag » verstaan het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969.
2. heeft « Organisatie » dezelfde betekenis als in het Verdrag.
3. wordt onder « Secretaris-Generaal » verstaan de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Art. II

Artikel V van het Verdrag wordt als volgt gewijzigd :

1. Het eerste lid wordt vervangen door de volgende tekst :
« De eigenaar van een schip kan zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag per voorval beperken tot een bedrag van in totaal 133 rekeneenheden voor elke ton van de tonnage van het schip. In geen geval evenwel kan dit bedrag in totaal 14 miljoen rekeneenheden te boven gaan. »
2. Het negende lid wordt vervangen door de volgende tekst :
« 9a) De « rekeneenheid » bedoeld in het eerste lid van dit artikel is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in het eerste lid genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat waarin het fonds wordt gevormd volgens de waarde van de munteenheid ten opzichte van het bijzondere trekkingsrecht op de datum van de vorming van het fonds. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere

*Pour le Gouvernement de la République portugaise
Sous réserve de ratification*

A. RAMOS DE PAULA COEHLO

*Pour le Gouvernement du Royaume de Suède
Sous réserve de ratification*

ULF K. NORDENSON

*Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord
Sous réserve de ratification*

M. J. KERRY

*Pour le Gouvernement de la République fédérative
socialiste de Yougoslavie
Sous réserve de ratification*

V. BRAJKOVIC

**PROTOCOLE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES
DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Etant parties à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

Article I^{er}

Aux fins du présent Protocole :

1. « Convention » signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
2. « Organisation » a le même sens que dans la Convention.
3. « Secrétaire général » signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Art. II

L'article V de la Convention est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le texte suivant :
« Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 133 unités de compte par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant total ne peut en aucun cas excéder 14 millions d'unités de compte. »
2. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant :
« 9. a) L'« unité de compte » visée au paragraphe 1^{er} du présent article est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1^{er} sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds est constitué sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au Droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds

trekkingsrechten, van een Verdragsluitende Staat, die lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Verdragsluitende Staat, die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op een door die Staat vastgestelde wijze.

9b) Niettemin kan een Verdragsluitende Staat, die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds en wiens wet de toepassing van de bepalingen van het negende lid, letter a, van dit artikel niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van, dan wel toetreding tot dit Verdrag, of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheidsgrens, die op zijn grondgebied van toepassing is, per voorval in totaal 2 000 monetaire eenheden voor elke ton van de tonnage van het schip bedraagt, met dien verstande dat dit bedrag in geen geval in totaal 210 miljoen monetaire eenheden te boven mag gaan. De in dit lid bedoelde monetaire eenheid komt overeen met vijftien zestig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. De omrekening van deze bedragen in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

9c) De in de laatste zin van het negende lid, letter a, genoemde berekening en de in het negende lid, letter b, genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze, dat in de nationale munteenheid van de Verdragsluitende Staat zo veel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de bedragen genoemd in het eerste lid, als daarin uitgedrukt in rekeneenheden. Bij nederlegging van een artikel IV genoemde akte en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van berekening ingevolge het negende lid, letter a, of in het resultaat van de omrekening ingevolge het negende lid, letter b, delen de Verdragsluitende Staten de depositaris hun wijze van berekening dan wel het resultaat van de omrekening mede. »

Art. III

1. Dit Protocol staat open voor ondertekening door elke Staat die het Verdrag heeft ondertekend of ertoe is toetreden en door elke Staat die is uitgenodigd de Conferentie tot herziening van de bepalingen betreffende de rekeneenheid vervat in het Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, die van 17 tot 19 november 1976 te Londen heeft plaats gevonden, bij te wonen. Het Protocol staat open voor ondertekening van 1 februari 1977 tot 31 december 1977 op het Hoofdkwartier van de Organisatie.

2. Behoudens het vierde lid van dit artikel is dit Protocol onderworpen aan bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Staten die het hebben ondertekend.

3. Behoudens het vierde lid van dit artikel staat dit Protocol open voor toetreding door Staten die het niet hebben ondertekend.

4. De Staten die Partij zijn bij het Verdrag kunnen dit Protocol bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden.

Art. IV

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

2. Alle akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, nedergelegd na de inwerkingtreding van een wijziging van dit Protocol ten aanzien van alle bestaande Partijen, of na de voltooiing van alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van alle bestaande Partijen, worden geacht van toepassing te zijn op het aldus gewijzigde Protocol.

Art. V

1. Dit Protocol treedt voor de Staten, die het hebben bekrachtigd, aanvaard, goedgekeurd of ertoe zijn toetreden, in werking

monetaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

9 b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) du présent article peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 1^{er} et applicable sur son territoire est fixée, par événement, à un total de 2 000 unités monétaires par tonneau de jauge du navire, étant entendu que ce montant total ne devra en aucun cas excéder 210 millions d'unités monétaires. L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion de ces montants en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

9 c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 1^{er}. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article IV et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au depositaire leur méthode de calcul conformément paragraphe 9 a), ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas. »

Art. III

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tout Etat qui a signé la Convention ou qui y a adhéré et de tout Etat invité à participer à la Conférence chargée de réviser les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tenue à Londres du 17 au 19 novembre 1976. Le Protocole est ouvert à la signature du 1^{er} février 1977 au 31 décembre 1977 au siège de l'Organisation.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats qui l'ont signé.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.

4. Les Etats Parties à la Convention peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole, ou y adhérer.

Art. IV

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Art. V

1. Le présent Protocole entre en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, ou qui y ont adhéré, le quatre-

op de negentigste dag na de datum waarop acht Staten, waaronder vijf Staten, elk met niet minder dan 1 000 000 BRT tankertonnage, akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de Secretaris-Generaal hebben nedergelegd.

2. Ten aanzien van elke Staat die dit Protocol daarna bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt, treedt het in werking op de negentigste dag na nederlegging door die Staat van de daartoe strekkende akte.

Art. VI

1. Een Partij kan dit Protocol na de datum waarop het voor die Partij in werking is getreden te allen tijde opzeggen.

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

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

Art. VII

1. De Organisatie kan een Conferentie tot herziening of wijziging van dit Protocol bijeenroepen.

2. De Organisatie roept een Conferentie van Partijen bij dit Protocol bijeen tot herziening of wijziging van dit Protocol op het verzoek van ten minste een derde van de Partijen.

Art. VIII

1. Dit Protocol wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal :

a. doet alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden mededeling van :

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

ii. de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;

iii. de nederlegging van een akte van opzegging van dit Protocol en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;

iv. wijzigingen van dit Protocol;

b. doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen aan alle Staten die het hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.

Art. IX

Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Art. X

Dit Protocol is opgesteld in één enkel origineel in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in de Russische en Spaanse taal worden vervaardigd en nedergelegd bij het ondertekende origineel.

GEDAAN te Londen, de negentiende november 1976.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe bevoegd gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

Dit Protocol werd ondertekend voor de volgende Staten : Duitsland (Bondsrepubliek), Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Zweden.

vingt-dixième jour après la date à laquelle huit Etats, dont cinq ayant chacun au moins 1 million de tonnes de jauge brute en navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent le présent Protocole ou y adhèrent ultérieurement, celui-ci entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Art. VI

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

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

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

Art. VII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

Art. VIII

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général :

a. informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :

i. de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii. de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii. du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

iv. de tout amendement au présent Protocole;

b. transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

Art. IX

Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. X

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

FAIT A LONDRES ce dix-neuf novembre mil-neuf cent soixante-seize.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Ce Protocole a été signé par les Etats suivants : Allemagne (Rép. féd.), France, Royaume-Uni, Suède.

(VERTALING)

VERDRAG INZAKE BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID VOOR MARITIEME VORDERINGEN, 1976

DE STATEN, DIE PARTIJ ZIJN BIJ DIT VERDRAG,

De wenselijkheid erkennende om in gemeen overleg enige eenvormige regels vast te stellen betreffende de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen.

Hebben besloten te dien einde een Verdrag te sluiten en zijn bijgevolg overeengekomen als volgt :

HOOFDSTUK I : HET RECHT OP BEPERKING

Artikel 1

Personen, die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken

1. Scheepseigenaren en redders, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.

2. Onder « scheepseigenaar » wordt verstaan de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd.

3. Onder « redder » wordt verstaan iedere persoon die diensten heeft bewezen rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d, e en f.

4. Indien een van de vorderingen voorzien in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of redder aansprakelijk is, is de persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.

5. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van een scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsoverdracht.

6. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig de regels van dit Verdrag beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

7. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

Art. 2

Vorderingen vatbaar voor beperking

1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :

a. vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade;

b. vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;

c. vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere dan rechten uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of hulpverleningswerkzaamheden;

d. vorderingen met betrekking tot het volbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;

e. vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;

CONVENTION DE 1976 SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN MATIERE DE CREANCES MARITIMES

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de la responsabilité de créances maritimes,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE I^{er} : LE DROIT A LIMITATION

Article 1^{er}

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression « propriétaires de navire » désigne le propriétaire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

3. Par « assistant », on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2, paragraphe 1^{er}, alinéas d), e) et f).

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.

5. Dans la présente Convention, l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même.

6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

7. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Art. 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

a. créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

b. créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

c. créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra-contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

d. créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

e. créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

f. vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede verdere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d, e en f, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

Art. 3

Vorderingen uitgezonderd van beperking

De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op :

- a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in averij-grosse;
- b. vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 29 november 1969 of van enige wijziging van dat Verdrag of van een bij dat Verdrag behorend Protocol, welke van kracht is;
- c. vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;
- d. vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;
- e. vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of redder, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechthebbenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of redder volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6.

Art. 4

Gedragingen die de beperking opheffen

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn 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.

Art. 5

Verrekening van vorderingen

Wanneer een persoon, die krachtens de regels van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schade-eiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, zullen de respectieve vorderingen met elkaar worden verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

f. créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1^{er} sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas d), e) et f) du paragraphe 1^{er} ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Art. 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

- a. aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;
- b. aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;
- c. aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;
- d. aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire;
- e. aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

Art. 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Art. 5

Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

HOOFDSTUK II : AANSPRAKELIJKHEIDSGRENZEN

Art. 6

De algemene grenzen

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 7, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend :

- a. met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel,
 - i. 333 000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton,
 - ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i. :

per ton tussen de 501 en 30 000 ton, 167 rekeneenheden;

per ton tussen de 3 001 en 30 000 ton, 333 rekeneenheden;

per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 250 rekeneenheden; en

per ton boven de 70 000 ton 167 rekeneenheden;

- b. met betrekking tot alle andere vorderingen :

- i. 167 000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton,
- ii. voor een schip met een grotere tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i. :

per ton tussen de 501 en 30 000 ton, 167 rekeneenheden;

per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 125 rekeneenheden; en

per ton boven de 70 000 ton 83 rekeneenheden.

2. Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het eerste lid, letter a, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het eerste lid, letter b, beschikbaar voor betaling van het onbetaalde saldo van de in het eerste lid, letter a, genoemde vorderingen en dit onbetaalde saldo deelt naar evenredigheid mee met de in het eerste lid, letter b, genoemde vorderingen.

3. Echter, onverminderd het recht van vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het tweede lid, kan een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede van hulpmiddelen bij de navigatie, de voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b, bedoelde vorderingen, die bij die wet is bepaald.

4. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een redder die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een redder die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip, waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent, worden berekend volgens een tonnage van 1 500 ton.

5. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder tonnage van het schip verstaan de bruto-tonnage berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.

Art. 7

De grens voor vorderingen van passagiers

1. Met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, belooft de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van 46 666 rekeneenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers, dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat, maar niet meer dan 25 miljoen rekeneenheden.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder « vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip » verstaan

CHAPITRE II : LIMITES DE LA RESPONSABILITE

Art. 6

Limites générales

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :

- a. s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,
 - i. à 333 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i. :

pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 unités de compte;

pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 tonneaux, 333 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 250 unités de compte; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 167 unités de compte;

- b. s'agissant de toutes les autres créances,

i. à 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i. :

pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 125 unités de compte; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a. du paragraphe 1^{er} est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b. du paragraphe 1^{er} peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a. du paragraphe 1^{er} et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b. du paragraphe 1^{er}.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées à l'alinéa b. du paragraphe 1^{er}, la priorité qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1 500 tonneaux.

5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage de navires.

Art. 7

Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 46 666 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne peut dépasser 25 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article, l'expression « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire »

alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon :

- a. krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of
- b. die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.

Art. 8

Rekeneneenheid

1. De rekeneneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat, waar de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen, volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht, of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt. De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die partij is bij dit Verdrag, en die lid is van het Internationale Monetair Fonds wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, maar die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op de door die Staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kunnen Staten, die geen lid zijn van het Internationale Monetair Fonds en wier wet de toepassing van de bepalingen van het eerste lid niet toelaat, op het tijdstip van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in dit Verdrag voorziene aansprakelijkheidsgrenzen die op hun grondgebied van toepassing zijn, als volgt worden vastgesteld :

a. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, letter a, op een bedrag van :

- i. 5 miljoen monetaire eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton;
- ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder (i) :

per ton tussen de 501 en 3 000 ton, 7 500 monetaire eenheden;

per ton tussen de 3 001 en 30 000 ton, 5 000 monetaire eenheden;

per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 3 750 monetaire eenheden; en

per ton boven 70 000 ton, 2 500 monetaire eenheden; en

b. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, letter b, op een bedrag van :

i. 2,5 miljoen monetaire eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton;

ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder (i) :

per ton tussen de 501 en 30 000 ton, 2 500 monetaire eenheden;

per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 1 850 monetaire eenheden; en

per ton boven de 70 000 ton, 1 250 monetaire eenheden; en

c. met betrekking tot artikel 7, eerste lid, op een bedrag van 700 000 monetaire eenheden vermenigvuldigd met het aantal passagiers, dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat, maar niet meer dan 375 miljoen monetaire eenheden.

Het tweede en derde lid van artikel 6 zijn van overeenkomstige toepassing op de letters a en b van dit lid.

signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne :

a. en vertu d'un contrat de transport de passager; ou

b. qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Art. 8

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1^{er} peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit :

a. en ce qui concerne l'alinéa a. du paragraphe 1^{er} de l'article 6 :

i. à 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i. :

pour chaque tonneau de 501 à 3 000 tonneaux, 7 500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 tonneaux, 5 000 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 3 750 unités monétaires;

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 2 500 unités monétaires; et

b. en ce qui concerne l'alinéa b. du paragraphe 1^{er} de l'article 6 :

i. à 2,5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii. pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i. :

pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 2 500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 1 850 unités monétaires;

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 1 250 unités monétaires; et

c. en ce qui concerne le paragraphe 1^{er} de l'article 7, à un montant de 700 000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a. et b. du présent paragraphe.

3. De in het tweede lid bedoelde monetaire eenheid komt overeen met vijftienzig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de in het tweede lid bedoelde bedragen in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

4. De in de laatste zin van het eerste lid genoemde berekening en de in het derde lid genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze, dat in de nationale munteenheid van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag zo veel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen, als daarin uitgedrukt in rekeneenheden. Op het tijdstip van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of bij nederlegging van een in artikel 16 genoemde akte en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van berekening ingevolge het eerste lid of in het resultaat van de omrekening ingevolge het derde lid, delen de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, aan de depositaris hun wijze van berekening dan wel het resultaat van de omrekening mede.

Art. 9

Samenloop van vorderingen

1. De overeenkomstig artikel 6 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis :

a. tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

b. tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en de redder of redders, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

c. tegen de redder of redders die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten op het schip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

2. De overeenkomstig artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle mogelijke vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis en ingesteld worden tegen de persoon of personen genoemd in artikel 1, tweede lid, met betrekking tot het in artikel 7 bedoeld schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

Art. 10

Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingsfonds

1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds zoals genoemd in artikel 11, is gevormd. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsoverdracht wordt ingesteld bij een van zijn Gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich uitsluitend op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd wanneer het recht op beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen.

2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds zijn de bepalingen van artikel 12 van overeenkomstige toepassing.

3. Vragen van procesrecht die voortvloeien uit de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsoverdracht wordt ingesteld.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1^{er} et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au depositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1^{er}, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Art. 9

Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

a. à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article 1^{er} et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

b. à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci

c. à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article 1^{er} s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Art. 10

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent à l'avenant.

3. Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

HOOFDSTUK III : HET BEPERKINGSFONDS

Art. 11

Vorming van het fonds

1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit in iedere bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot voor beperking vatbare vorderingen. Het fonds wordt gevormd ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van het voorval dat tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie, die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.

3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in het eerste lid, letter a, b of c, of in het tweede lid van artikel 9, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in het eerste lid, letter a, b of c of het tweede lid genoemde personen.

Art. 12

Verdeling van het fonds

1. Behoudens de bepalingen van artikel 6, eerste, tweede en derde lid, en van artikel 7, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

2. Indien, vóór de verdeling van het fonds, de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, treedt deze persoon bij wege van subrogatie, tot het bedrag dat hij heeft betaald, in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.

3. Het recht van subrogatie, bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoonbaar dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip, geheel of gedeeltelijk, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

Art. 13

Gronden voor niet-ontvankelijkheid

1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

2. Nadat een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, kan elk schip of kunnen andere eigendommen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop binnen het gebied van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd

CHAPITRE III : LE FONDS DE LIMITATION

Art. 11

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou par toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux alinéas a., b. ou c. du paragraphe 1^{er} ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur est réputé constitué par toutes les personnes visées aux alinéas a., b. ou c. du paragraphe 1^{er} ou au paragraphe 2 respectivement.

Art. 12

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1^{er}, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

Art. 13

Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans le ressort d'un Etat Partie pour une créance qui peut être

ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van die Staat. Deze vrijgave wordt echter altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd :

a. in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten de haven, in de eerste haven die daarna wordt aangedaan; of

b. in de haven van ontschepping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of

c. in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of

d. in de Staat, waar het beslag is gelegd.

3. De bepalingen van het eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het Gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

Art. 14

De toepasselijke wet

Behoudens de bepalingen van dit Hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd.

HOOFDSTUK IV : TOEPASSINGSGEBIED

Art. 15

1. Dit Verdrag is van toepassing, wanneer een persoon, bedoeld in artikel 1, voor het Gerecht van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, zijn aansprakelijkheid tracht te beperken of tracht te bewerkstelligen dat een schip of andere eigendommen worden vrijgegeven, dan wel dat een binnen het gebied van een zodanige Staat gestelde zekerheid wordt opgeheven. Niettemin kan iedere Staat, die Partij is bij dit Verdrag, geheel of gedeeltelijk van de toepassing van dit Verdrag uitsluiten enige persoon, bedoeld in artikel 1, die, op het tijdstip, waarop voor het Gerecht van die Staat een beroep wordt gedaan op de bepalingen van dit Verdrag, niet zijn gewone verblijfplaats heeft in een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, of niet de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft in een Staat die Partij is bij dit Verdrag dan wel enig schip ten aanzien waarvan een beroep wordt gedaan op het recht van beperking of waarvan de vrijgave wordt nagestreefd en dat niet op het hierboven genoemde tijdstip de vlag voert van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag.

2. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die

a. volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren;

b. schepen zijn van een geringere inhoud dan 300 ton.

Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag en die gebruik maakt van de in dit lid gegeven bevoegdheid, stelt de depositaris in kennis van de aansprakelijkheidsgrenzen die in zijn nationale wetgeving zijn vastgesteld, dan wel van het feit dat er geen aansprakelijkheidsgrenzen zijn vastgesteld.

3. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op vorderingen die ontstaan in gevallen, waarin belangen van personen die onderdanen zijn van andere Staten, die Partij bij dit Verdrag zijn, op geen enkele wijze in het geding zijn.

4. De Gerechten van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, passen dit Verdrag niet toe op schepen die zijn gebouwd of verbouwd voor en gebruikt worden bij boringen :

opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :

a. au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;

b. au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

c. au port de déchargement pour les créances pour dommage à la cargaison; ou

d. dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Art. 14

Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

CHAPITRE IV : CHAMP D'APPLICATION

Art. 15

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1^{er} cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout, autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1^{er} qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire a raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats Parties.

2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont :

a. en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

b. des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au depositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations :

a. wanneer die Staat krachtens zijn nationale wetgeving een hogere aansprakelijkheidsgrens heeft vastgesteld dan is bepaald in artikel 6; of

b. wanneer die Staat partij is geworden bij een internationaal verdrag dat het stelsel van aansprakelijkheid met betrekking tot zulke schepen regelt.

In een geval waarin letter a van toepassing is, stelt die Staat, die Partij is bij dit Verdrag, de depositaris daarvan in kennis.

5. Dit Verdrag is niet van toepassing op :

a. luchtkussenvaartuigen;

b. drijvende platforms, die zijn gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan.

HOOFDSTUK V : SLOTBEPALINGEN

Art. 16

Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening door alle Staten op het hoofdkwartier van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen « de Organisatie ») van 1 februari 1977 tot 31 december 1977 en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Alle Staten kunnen partij worden bij dit Verdrag door :

a. ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

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

c. toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een officiële daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen « de Secretaris-Generaal »).

Art. 17

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar te rekenen van de datum waarop twaalf Staten het hetzij hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hetzij de vereiste akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.

2. Voor een Staat, die met betrekking tot dit Verdrag een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, dan wel het ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, nadat is voldaan aan de vereisten voor inwerkingtreding, maar vóór de datum van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van kracht op de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel de ondertekening zonder voorbehoud van inwerkingtreding van het Verdrag of op de eerste dag van de maand na het verstrijken van de negentigste dag te rekenen van de datum van de ondertekening of de nederlegging van de akte, wanneer dit laatstgenoemde tijdstip later valt.

3. Voor een Staat, die nadien Partij wordt bij dit Verdrag, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van negentig dagen te rekenen van de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd.

4. Wat de betrekkingen betreft tussen Staten, die dit Verdrag bekrachtigen, aanvaarden of goedkeuren, dan wel hiertoe toetreden, vervangt dit Verdrag het Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, gedaan te Brussel op 10 oktober 1957, alsmede het Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regels nopens de

a. lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou

b. lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa a. ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas :

a. aux aéroglisseurs;

b. aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

CHAPITRE V : CLAUSES FINALES

Article 16

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation ») du 1^{er} février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

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

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

c. adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé « le Secrétaire général »).

Art. 17

Entree en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument approprié de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la Convention ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.

4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou qui y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concer-

bepierking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, die in zoverre buiten werking treden.

Art. 18

Voorbehouden

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, zich het recht voorbehouden de toepassing van artikel 2, eerste lid, letters d en e, uit te sluiten. Andere voorbehouden ten aanzien van de wezenlijke bepalingen van dit Verdrag zijn niet toegestaan.

2. Voorbehouden gemaakt op het tijdstip van ondertekening dienen bij bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bevestigd te worden.

3. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving. Indien in de kennisgeving wordt verklaard dat de intrekking van een voorbehoud van kracht dient te worden op een daarin genoemde datum, en die datum valt na de datum waarop de kennisgeving wordt ontvangen door de Secretaris-Generaal, wordt de intrekking op die latere datum van kracht.

Art. 19

Opzegging

1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat, die Partij is bij dit Verdrag na een jaar te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.

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

3. Opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar te rekenen van de datum van nederlegging van de akte, of zoveel later als in de akte is vermeld.

Art. 20

Herziening en Wijziging

1. Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Organisatie roept een Conferentie van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, bijeen ter herziening of wijziging ervan op verzoek van tenminste een derde van de Partijen.

3. Na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag, wordt elke nedergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geacht van toepassing te zijn op het Verdrag, zoals gewijzigd, tenzij in de akte het tegendeel uitdrukkelijk is vermeld.

Art. 21

Herziening van de beperkingsbedragen en van de rekeneenheid of monetaire eenheid

1. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 20, wordt een Conferentie, die uitsluitend ten doel heeft de bedragen genoemd in de artikelen 6 en 7 en in artikel 8, tweede lid, te wijzigen, of één van beide dan wel beide in artikel 8, eerste en tweede lid, omschreven eenheden te vervangen door andere eenheden, bijeengeroepen door de Organisatie overeenkomstig het tweede en derde lid van dit artikel. Een wijziging van de bedragen vindt uitsluitend plaats wegens een belangrijke verandering in hun reële waarde.

2. De Organisatie roept een zodanige Conferentie bijeen op verzoek van tenminste een vierde van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag.

nant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Art. 18

Réserve

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des alinéas d. et e. du paragraphe 1^{er} de l'article 2. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.

2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.

Art. 19

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après un an à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

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

3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du dépôt de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Art. 20

Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

Art. 21

Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 8 par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande du quart au moins des Etats Parties.

3. Een besluit tot wijziging van de bedragen of tot vervanging van de Eenheden door andere rekeneenheden, wordt genomen met een meerderheid van twee derde van de Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag en die op een dergelijke Conferentie aanwezig zijn en hun stem uitbrengen.

4. Elke Staat die zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding tot het Verdrag nederlegt, na inwerkingtreding van een wijziging, past het Verdrag, zoals gewijzigd, toe.

Art. 22

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal :

a. doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die uitgenodigd waren de Conferentie inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen bij te wonen en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden.

b. stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van :

i. elke nieuwe ondertekening en elke nederlegging van een akte en elk voorbehoud ten aanzien van het Verdrag, alsmede de datum daarvan;

ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag of elke wijziging hiervan;

iii. elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop die van kracht wordt;

iv. elke in overeenstemming met de artikelen 20 of 21 aangenomen wijziging;

v. elke mededeling, die krachtens enig artikel van dit Verdrag vereist is.

3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Art. 23

Talen

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

GEDAAN te Londen, de negentiende november negentienhonderdzesenzeventig.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe bevoegd gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Dit Verdrag is ondertekend voor de volgende Staten : Denemarken, Duitsland (Bondsrepubliek), Finland, Frankrijk, Noorwegen, Spanje, Verenigd Koninkrijk, Zweden.

3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.

4. Tout Etat qui dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle que modifiée.

Art. 22

Dépositaire

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

2. Le Secrétaire général :

a. transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats invités à participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les autres Etats qui adhèrent à la Convention;

b. informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i. de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii. de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite Convention;

iii. de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;

iv. de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;

v. de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en adresse une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. 23

Langues

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

FAIT à Londres ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Cette Convention a été signée par les Etats suivants : Allemagne (Rép. féd.), Danemark, Espagne, Finlande, France, Norvège, Royaume-Uni, Suède.

(VERTALING)

Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee

De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag,

HET NUT ERKENNENDE om in gemeen overleg bepaalde regels inzake het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee vast te stellen,

HEBBEN BESLOTEN te dien einde een Verdrag te sluiten en zijn bijgevolg overeengekomen als volgt :

Art. 1*Begripsomschrijvingen*

In dit Verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt :

1. a) « vervoerder » betekent een persoon door wie of voor rekening van wie een vervoersovereenkomst werd gesloten, ongeacht het feit of het vervoer inderdaad door hem dan wel door een in de plaats gestelde vervoerder wordt verricht;

b) « in de plaats gestelde vervoerder » betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht;

2. « vervoersovereenkomst » betekent een door een vervoerder of voor zijn rekening gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn reisgoed;

3. « schip » betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig met uitzondering van elk luchtkussenvaartuig;

4. « passagier » betekent iedere persoon vervoerd op een schip :

a) krachtens een vervoersovereenkomst, of
b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;

5. « reisgoed » betekent elk voorwerp of voertuig door de vervoerder vervoerd krachtens een vervoersovereenkomst met uitzondering van :

a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charter-partij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en

b) levende dieren;

6. « kajuitreisgoed » is het reisgoed dat zich in de kajuit van de passagier bevindt of dat in zijn bezit is of dat hij nog onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van paragraaf 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat het kajuitreisgoed het reisgoed dat de passagier in of op zijn voertuig heeft;

7. « verlies of beschadiging van reisgoed » omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat het reisgoed niet binnen een redelijke periode te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop het reisgoed is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;

8. « vervoer » heeft betrekking op de volgende periodes :

a) wat de passagier en zijn kajuitreisgoed betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn kajuitreisgoed zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het

Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Les Etats parties à la présente Convention,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages,

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1^{er}*Définitions*

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

1. a) « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;

b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;

3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

4. « passager » signifie toute personne transportée sur un navire :

a) en vertu d'un contrat de transport, ou
b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;

5. « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception :

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7. « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. « transport » concerne les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours

in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn kajuitreisgoed te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of ander havenwerk bevindt;

b) wat het kajuitreisgoed betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of ander havenwerk bevindt als dit reisgoed door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;

c) wat ander reisgoed dan kajuitreisgoed betreft, de periode begrepen tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber het reisgoed te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop het door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;

9. « internationaal vervoer » is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de vervoersovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is.

10. « Organisatie » betekent de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

Art. 2

Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is op elk internationaal vervoer van toepassing indien :

- a) het schip de vlag voert van een verdragsluitende Staat of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, of
- b) de vervoersovereenkomst in een verdragsluitende Staat werd opgemaakt, of
- c) volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een verdragsluitende Staat.

2. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 1 van dit artikel is dit Verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door de bepalingen van elk ander internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers of reisgoed met een ander vervoermiddel, voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

Art. 3

Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. De vervoerder is aansprakelijk voor het nadeel dat voortvloeit uit de dood of het letsel en uit verlies of beschadiging van het reisgoed als het feit dat het nadeel heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan tijdens het vervoer en de vervoerder of zijn aangestelden of lasthebbers in de uitoefening van hun taak daaraan schuld hebben.

d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. « transport international » signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat.

10. « Organisation » désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Art. 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque :

- a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Art. 3

Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Het bewijs dat het feit dat het nadeel heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan tijdens de reis, en het bewijs van de omvang van het nadeel vallen ten laste van de eiser.

3. Er is een vermoeden van schuld of nalatigheid in hoofde van de vervoerder of zijn aangestelden of lasthebbers bij de uitoefening van hun taak, tenzij het tegendeel wordt bewezen, als de dood of de letsels van de passagier of het verlies of de beschadiging van kajuitreisgoed rechtstreeks of onrechtstreeks voortvloeien uit een schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand of uit een gebrek van het schip. Met betrekking tot het verlies of de beschadiging van ander reisgoed is er een vermoeden van een dergelijke schuld, tenzij het tegendeel wordt bewezen, ongeacht de aard van het feit dat het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt. In alle andere gevallen zal de eiser het bestaan van de schuld of van de nalatigheid moeten bewijzen.

Art. 4

In de plaats gestelde vervoerder

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een in de plaats gestelde vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder niettemin aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag. Bovendien zijn de in de plaats gestelde vervoerder en zijn aangestelden en lasthebbers onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag en zij kunnen zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat door hen zelf is verricht.

2. De vervoerder is met betrekking tot het door de in de plaats gestelde vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij het Verdrag opgelegd zijn of aan rechten verzaakt welke dit Verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de in de plaats gestelde vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee betuigt heeft.

4. Wanneer de vervoerder en de in de plaats gestelde vervoerder aansprakelijk zijn, is er solidaire aansprakelijkheid.

5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal van de vervoerder en van de in de plaats gestelde vervoerder.

Art. 5

Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouterieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, paragraaf 3, tenzij een hogere aansprakelijkheidsgrens overeenkomstig artikel 10, paragraaf 1, in gemeen overleg werd vastgesteld.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Art. 4

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

Art. 5

Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 10.

Art. 6

Schuld van de passagier

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van het reisgoed rechtstreeks of onrechtstreeks te wijten zijn aan de schuld van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

Art. 7

Aansprakelijkheidsgrens in geval van letsel

1) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of letsel van een passagier is in elk geval beperkt tot een bedrag van 700 000 F per vervoer. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, kan worden vastgelegd in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente die grens niet overschrijden.

2) Ongeacht de bepalingen van paragraaf 1 van dit artikel kan de nationale wetgeving van elke Verdragsluitende Staat ten opzichte van vervoerders die staatsonderdaan zijn, een hogere aansprakelijkheidsgrens per hoofd vastleggen.

Art. 8

Aansprakelijkheidsgrens voor verlies of beschadiging van reisgoed

1) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van kajuitreisgoed is in elk geval beperkt tot een bedrag van 12 500 F per passagier en per vervoer.

2) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van voertuigen met inbegrip van alle reisgoed vervoerd in of op het voertuig is in elk geval beperkt tot 50 000 F per voertuig en per vervoer.

3) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van ander reisgoed dan bedoeld in paragraaf 1 en 2 van dit artikel is in elk geval beperkt tot 18 000 F per passagier en per vervoer.

4) De vervoerder en de passagier kunnen vrijstelling van aansprakelijkheid van de vervoerder bedingen voor een bedrag van hoogstens 1 750 F in geval van beschadiging van een voertuig en van hoogstens 200 F per passagier in geval van verlies of beschadiging van ander reisgoed. Deze som zal worden afgetrokken van het bedrag van het verlies of van de schade.

Art. 9

Munteenheid en omrekening

1) De in dit Verdrag vermelde frank wordt beschouwd als een eenheid, bestaande uit 65,5 milligram goud, van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn.

Art. 6

Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Art. 7

Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1) La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700 000 F par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

Art. 8

Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1) La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 12 500 F par passager et par transport.

2) La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 50 000 F par véhicule et par transport.

3) La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 18 000 F par passager et par transport.

4) Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1 750 F en cas de dommages causés à un véhicule et 200 F par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

Art. 9

Unité monétaire et conversion

1) Le franc mentionné dans la présente Convention est considéré comme une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2) De in de artikelen 7 en 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munt van de Staat waartoe de rechtbank waarbij het geding aanhangig is gemaakt, behoort. De omrekening gebeurt op basis van de officiële pariteit van die munt in verhouding tot de in paragraaf 1 van dit artikel bepaalde eenheid. Voor die pariteit geldt de datum van de uitspraak dan wel de datum die door beide partijen in gemeen overleg is aanvaard. Bij ontstentenis van een officiële pariteit bepaalt de bevoegde overheid van de betrokken Staat wat ze voor de toepassing van dit Verdrag als officiële pariteit beschouwt.

Art. 10

Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrenzen

1) De vervoerder en de passagiers kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde.

2) De moratoire interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

Art. 11

Vrijstellingen en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden ingeroepen

Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde vervoerder wordt ingesteld wegens in dit Verdrag bedoelde beschadiging, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de vrijstellingen en aansprakelijkheidsgrenzen inroepen welke door de vervoerder of de in de plaats gestelde vervoerder krachtens dit Verdrag kunnen worden ingeroepen.

Art. 12

Samenloop van schuldvorderingen

1) Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het raam van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld in geval van dood of letsel van een passagier of verlies of beschadiging van zijn reisgoed.

2) Voor het vervoer door een in de plaats gestelde vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de in de plaats gestelde vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de in de plaats gestelde vervoerder krachtens dit Verdrag kan worden opgelegd, onder voorbehoud dat geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een hoger bedrag dan de grens die voor hem van toepassing is.

3) In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde vervoerder krachtens artikel 11 van dit Verdrag zich kan beroepen op

2) Les montants visés aux articles 7 et 8 sont convertis en la monnaie de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la parité officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 1 du présent article, à la date du jugement ou à la date adoptée de commun accord par les parties. En l'absence de parité officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé détermine ce qu'elle considère comme la parité officielle à adopter aux fins d'application de la présente Convention.

Art. 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1) Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2) Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Art. 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

Art. 12

Cumul d'actions en responsabilité

1) Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2) En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

3) Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des

de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de in de plaats gestelde vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

Art. 13

Verval van het recht op beperkte aansprakelijkheid

1) Het voordeel van de in de artikelen 7 en 8 en in paragraaf 1 van artikel 10 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim van de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat de schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

2) De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim van die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat de schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

Art. 14

Grond van de vorderingen

In geval van dood of letsel van de passagier of van verlies of beschadiging van het reisgoed kan tegen de vervoerder of de in de plaats gestelde vervoerder geen vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit Verdrag.

Art. 15

Kennisgeving van verlies of beschadiging van reisgoed

1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber :

a) in geval van zichtbare beschadiging van reisgoed :

i) voor kajuitreisgoed, vóór de ontscheping van de passagier of op het tijdstip van de ontscheping;

ii) voor ander reisgoed, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

b) in geval van verborgen schade aan het reisgoed of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontscheping of van de aflevering of na de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij — tenzij het tegendeel wordt bewezen — verondersteld zijn reisgoed in goede staat te hebben ontvangen.

3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van het reisgoed bij het in ontvangstnemen ervan op tegenpraak werd vastgesteld of onderzocht.

limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Art. 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1) Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 au paragraphe 1^{er} de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2) Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Art. 14

Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

Art. 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement.

ii) pour tous les autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Art. 16

*Verjaringstermijn
voor de vordering tot schadevergoeding*

1. Elke vordering tot vergoeding van het nadeel voortvloeiende uit de dood of een letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van het reisgoed, verjaart na een termijn van twee jaar.

2. De verjaringstermijn begint te lopen :

a) wat letsel betreft, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;

b) wat het overlijden tijdens het vervoer betreft, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;

c) in geval van verlies of beschadiging van reisgoed, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen van schorsing en stuiting van de verjaring, maar in geen geval kan een vordering worden ingesteld na verloop van een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of van de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

4. Ongeacht de bepalingen van de paragrafen 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd ingevolge een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de schade is voorgevallen. De verklaring en de overeenkomst moeten uit een geschrift blijken.

Art. 17

Bevoegde rechtsmacht

1. Een vordering ingesteld overeenkomstig dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder opgesomde rechtbanken, op voorwaarde dat deze gelegen is in een verdragsluitende Staat :

a) de rechtbank van de gewone verblijfplaats of van de plaats van de hoofdinzetting van de verweerder;

b) de rechtbank van de plaats van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst;

c) een rechtbank van de Staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen;

d) een rechtbank van de Staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen.

2. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsrecht het geschil moet worden onderworpen.

Art. 16

*Délai de prescription
pour les actions en responsabilité*

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

c) dans le cas de perte ou dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Art. 17

Juridiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente Convention :

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci;

d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Art. 18

Ongeldigheid van contractuele bepalingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat de dood of een letsel van de passagier of verlies of beschadiging van zijn reisgoed heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan is bepaald in dit Verdrag, met uitzondering van die bepaald in artikel 8, paragraaf 4, of nog de bewijslast die op de vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, paragraaf 1, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, maar de nietigheid van dit beding heeft niet de nietigheid tot gevolg van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Art. 19

Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid

Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de in de plaats gestelde vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

Art. 20

Nucleaire schade

Niemand kan volgens dit Verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval :

a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, ofwel krachtens bepalingen van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, zoals dat is gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964, ofwel krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 op de burgerlijke aansprakelijkheid voor nucleaire schade;

b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even voordelig is als de Verdragen van Parijs of Wenen.

Art. 21

Commercieel vervoer door rechtspersonen

Dit Verdrag is van toepassing op het commercieel vervoer dat door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 1.

Art. 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par le présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1^{er} de l'article 17, est nulle et non avenue, mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Art. 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Art. 20

Dommage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention :

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire;

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Art. 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

Art. 22

Verklaring van niet-toepassing

1. Bij de toetreding tot of de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit Verdrag kan elke Partij schriftelijk verklaren dat zij de bepalingen van dit Verdrag niet zal toepassen wanneer de passagier en de vervoerder onderdanen zijn van die Partij.

2. Elke verklaring gedaan krachtens paragraaf 1 van dit artikel kan te allen tijde worden ingetrokken door een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Art. 23

Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening in de zetel van de Organisatie tot 31 december 1979 en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Staten kunnen partij worden bij dit Verdrag door :

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

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

c) toetreding.

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

Art. 24

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de negentigste dag na de datum waarop 10 Staten het ofwel hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, ofwel een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.

2. Voor een Staat die dit Verdrag nadien ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neerlegt, treedt dit Verdrag in werking op de negentigste dag na de datum van de ondertekening of de neerlegging.

Art. 25

Opzegging

1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat die partij is bij dit Verdrag vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.

2. Opzegging geschiedt door de neerlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die alle

Art. 22

Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1^{er} du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 23

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

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

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

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 24

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Art. 25

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

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

andere Partijen op de hoogte stelt van de ontvangst van de opzeggingsakte en van de datum waarop deze is ontvangen.

3. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van neerlegging van de opzeggingsakte of zoveel later als in de akte is vermeld.

Art. 26

Herziening en wijziging

1. Een conferentie tot herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de Partijen bij dit Verdrag bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste eenderde van de Partijen.

3. Iedere Staat die Partij wordt bij dit Verdrag na de inwerkingtreding van een amendement aangenomen door een conferentie die is bijeengeroepen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, is gebonden door het aldus gewijzigde Verdrag.

Art. 27

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie :

a) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toetreden, in kennis van :

i) elke nieuwe ondertekening en elke neerlegging van een akte, alsmede de datum daarvan;

ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop die van kracht wordt;

b) doet voor eensluitend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend en aan alle Staten die ertoe zijn toetreden.

3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden, wordt een voor eensluitend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties ter registratie en publikatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Art. 28

Talen

Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Een officiële vertaling ervan in het Spaans en het Russisch wordt gemaakt door toedoen van de Secretaris-Generaal van de Organisatie en neergelegd bij het ondertekende origineel.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

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

Art. 26

Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.

Art. 27

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire de l'Organisation :

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

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

iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. 28

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

GEDAAN TE ATHENE, de dertiende december negentienhonderdvierenzeventig.

Het Verdrag werd ondertekend door de volgende Staten : Duitsland (Bondsrep.), Griekenland, Joegoslavië, Polen, Verenigd Koninkrijk, Zwitserland.

(VERTALING)

**Protocol bij het Verdrag van Athene van 1974
betreffende het vervoer van passagiers en
hun reisgoed over zee, 1974**

DE PARTIJEN BIJ DIT PROTOCOL.

PARTIJ ZIJNDE bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee, opemaakt te Athene op 13 december 1974.

ZIJN OVEREENGEGEKOMEN wat volgt :

Artikel I

Voor de toepassing van dit Protocol :

1. wordt onder « Verdrag » verstaan het Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee.
2. heeft « Organisatie » dezelfde betekenis als in het Verdrag.
3. wordt onder « Secretaris-Generaal » verstaan de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel II

1) *De eerste paragraaf van artikel 7 van het Verdrag wordt als volgt gewijzigd :*

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor de dood of voor letsels van een passagier is, in elk geval, beperkt tot een bedrag van 46 666 rekeeneenheden per vervoer. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt kan worden vastgelegd in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze limiet niet overschrijden.

2) *Artikel 8 van het Verdrag wordt als volgt gewijzigd :*

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies van of schade aan kajuitreisgoed is in elk geval beperkt tot 833 rekeeneenheden per vervoer en per passagier.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies van of schade aan voertuigen met inbegrip van alle reisgoed vervoerd of op het voertuig is in elk geval beperkt tot 3 333 rekeeneenheden per voertuig en per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies van of schade aan reisgoed ander dan bedoeld in paragraaf 1 en 2 van dit artikel is in elk geval beperkt tot 1 200 rekeeneenheden per passagier en per vervoer.

FAIT A ATHENES ce treize decembre mil neuf cent soixante-quatorze.

La Convention a été signée par les Etats suivants : Allemagne (Rép. féd.), Grèce, Pologne, Royaume-Uni, Suisse, Yougoslavie.

**Protocole de la Convention d'Athènes de 1974
relative au transport par mer
de passagers et de leur bagages**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE.

ETANT PARTIES à la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974.

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article I^{er}

Aux fins du présent Protocole :

1. « Convention » désigne la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leur bagages.
2. « Organisation » a le même sens que dans la Convention.
3. « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

Article II

1) *Le paragraphe 1^{er} de l'article 7 de la Convention est remplacé par le texte suivant :*

1. La Responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à 46 666 unités de compte par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2) *L'article 8 de la Convention est remplacé par le texte suivant :*

1. la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 833 unités de compte par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 3 333 unités de compte par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 1 200 unités de compte par passager et par transport.

4. De vervoerder en de passagier kunnen vrijstelling van aansprakelijkheid van de vervoerder bedingen voor een bedrag van hoogstens 117 rekeneenheden in geval van schade aan een voertuig en van hoogstens 13 rekeneenheden per passagier in geval van verlies van of schade aan ander reisgoed. Deze zal worden afgetrokken van het verlies- of schadebedrag.

3) *Artikel 9 van het Verdrag en zijn opschrift worden als volgt gewijzigd :*

Rekeneenheden of munteenheden en de omrekening

1. De rekeneenheid bedoeld in dit Verdrag is het bijzonder trekkingsrecht zoals is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De bedragen vermeld in de artikelen 7 en 8 worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat van de rechtbank waarbij de zaak ahangig is, op de datum van de uitspraak of de datum overeengekomen tussen de partijen. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingrechten van een Staat die Partij is bij het Internationaal Monetair Fonds wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van een Staat die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds wordt berekend op een door die Staat vastgelegde wijze.

2. Niettemin kan een Staat die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds en wiens wetgeving de toepassing van de bepaling en van paragraaf 1 van dit artikel niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging of toetreding of op enig tijdstip nadien verklaren dat de beperkingen van aansprakelijkheid voorzien in dit Verdrag en toepasselijk op zijn grondgebied, als volgt worden vastgelegd.

- a) wat betreft artikel 7, paragraaf 1, 700 000 monetaire eenheden;
- b) wat betreft artikel 8, paragraaf 1, 12 500 monetaire eenheden;
- c) wat betreft artikel 8, paragraaf 2, 50 000 monetaire eenheden;
- d) wat betreft artikel 8, paragraaf 3, 18 000 monetaire eenheden;
- e) wat betreft artikel 8, paragraaf 4, zal de vrijstelling van aansprakelijkheid van de vervoerder een bedrag van 1 750 monetaire eenheden in geval van schade aan een voertuig en een bedrag van 200 monetaire eenheden per passagier in geval van verlies van of schade aan ander reisgoed, niet te boven gaan.

De in deze paragraaf bedoelde monetaire eenheid komt overeen met vijfenzestig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. De omrekening van deze bedragen in de nationale munt geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

3. De in de laatste zin van paragraaf 1 genoemde berekening en de in paragraaf 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munt van de Staat zo veel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de bedragen genoemd in de artikelen 7 en 8, als daarin uitgedrukt in rekeneenheden. Bij nederlegging van een in artikel III bedoelde akte en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van bere-

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 117 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 13 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

3) *L'article 9 de la Convention et son titre sont remplacés par ce qui suit :*

Unité de compte ou unité monétaire et conversion

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 7 et 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international ou dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article peut, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante :

- a) en ce qui concerne le paragraphe 1^{er} de l'article 7, 700 000 unités monétaires;
- b) en ce qui concerne le paragraphe 1^{er} de l'article 8, 12 500 unités monétaires;
- c) en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 8, 50 000 unités monétaires;
- d) en ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 8, 18 000 unités monétaires;
- e) en ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article 8, la franchise ne dépassera pas 1 750 unités monétaires en cas de dommages causés à un véhicule et 200 unités monétaires par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages.

L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte aux articles 7 et 8. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article III et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de

kening ingevolge de eerste paragraaf, of in het resultaat van de omrekening ingevolge de tweede paragraaf, delen de Staten de depositaris hun wijze van berekening of het resultaat van de omrekening mede.

Artikel III

Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Protocol staat open voor ondertekening door elke Staat die het Verdrag heeft ondertekend of ertoe is toegetreden en door elke Staat die in uitgenodigd de Conferentie belast met de herziening van de bepalingen betreffende de rekeneenheid in het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee 1974, die van 17 tot 19 november 1976 te Londen heeft plaatsgevonden, bij te wonen. Het huidige Protocol staat open voor ondertekening van 1 februari 1977 tot 31 december 1977 op de zetel van de Organisatie.

2. Behoudens het bepaalde in paragraaf 4 van dit artikel is dit Protocol onderworpen aan bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Staten die het hebben ondertekend.

3. Behoudens het bepaalde in paragraaf 4 van dit artikel staat dit Protocol open voor toetreding door Staten die het niet ondertekend hebben.

4. De Staten die Partij zijn bij het Verdrag kunnen dit Protocol bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden.

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

6. Alle akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding nedergelegd na de inwerkingtreding van een wijziging van dit Protocol ten aanzien van alle bestaande Partijen, of na de voltooiing van alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van deze Partijen, worden geacht van toepassing te zijn op het aldus gewijzigde Protocol.

Artikel IV

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt voor de Staten die het hebben bekrachtigd, aanvaard, goedgekeurd of ertoe zijn toegetreden in werking op de negentigste dag na de datum waarop tien Staten het ofwel hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of akten van bekrachtiging, aanvaarding of toetreding hebben nedergelegd.

2. Dit Protocol treedt echter niet in werking, vooraleer het Verdrag in werking is getreden.

3. Ten aanzien van elke Staat die dit Protocol daarna ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, treedt het in werking de negentigste dag na de datum van ondertekening of neerlegging van de akte.

compte ou à l'unité monétaire, les Etats communiquent au depositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1^{er}, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas.

Article III

Signature, ratification et adhésion

1. Le présent protocole est ouvert à la signature de tout Etat qui a signé la Convention ou qui y a adhéré, et de tout Etat invité à participer à la Conférence chargée de réviser les dispositions relatives à l'unité de compte dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, tenue à Londres du 17 à 19 novembre 1976. Le présent Protocole est ouvert à la signature du 1^{er} février 1977 au 31 décembre 1977 au siège de l'Organisation.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats qui l'ont signé.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.

4. Les Etats parties à la Convention peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole, ou y adhérer.

5. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'affectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Article IV

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, ou qui y ont adhéré, le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Toutefois, le présent Protocole ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Pour tout Etat qui ultérieurement signe le présent Protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le présent Protocole entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Artikel V

Opzegging

1. Een partij kan dit Protocol na de datum waarop het voor die Partij in werking is getreden te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal die alle andere Partijen op de hoogte stelt van de ontvangst van de akte van opzegging en de datum waarop deze werd nedergelegd.

3. Opzegging wordt van kracht één jaar na nederlegging van de akte van opzegging of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.

Artikel VI

Herziening en wijziging

1. De Organisatie kan een Conferentie tot herziening of wijziging van dit Protocol bijeenroepen.

2. De Organisatie roept een Conferentie van Partijen bij dit Protocol bijeen tot herziening of wijziging van dit Protocol op verzoek van tenminste één derde van de Partijen.

Artikel VII

1. Dit Protocol wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal :

a) doet alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden mededeling van :

- i) elke nieuwe ondertekening en nederlegging van een akte en de datum daarvan.
- ii) de datum van de inwerkingtreding van dit Protocol.
- iii) de nederlegging van elke akte van opzegging van dit Protocol en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;
- iv) van elke wijziging aan dit Protocol;

b) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen aan alle Staten die het hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden;

3. Zodra dit Protocol in werking treedt wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan door de Secretaris-Generaal aan het secretariaat van de Verenigde Naties toegezonden ter registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel VIII

Talen

Dit Protocol is opgesteld in één enkel origineel in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in de Russische en Spaanse taal worden door de Secretaris-Generaal vervaardigd en nedergelegd bij het ondertekende origineel.

Article V

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle le Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

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

Article VI

Révision et amendement

1. L'organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.

2. L'organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

Article VII

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général :

a) informe tous les Etats qui ont signé le Protocole ou y ont adhéré :

- i) de toute signature nouvelle et de toute dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
- ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
- iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- iv) de tout amendement au présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article VIII

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaises et françaises, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

GEDAANTE LONDEN, de negentiende november 1976.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe
behoorlijk gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

H. RUETE

*Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië
en Noord Ierland :*

A.D. HOWLETT

FAIT A LONDRES ce dix-neuf novembre mil neuf cent
soixante-seize.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet
effet, ont signé le présent Protocole.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

H. RUETE

*Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :*

A.D. HOWLETT
