

Chambre des Représentants

SESSION ORDINAIRE 1988 - 1989

13 DÉCEMBRE 1988

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES (1)

PAR
M. VAN DER SANDE

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a été examiné par la Commission lors de sa réunion le 7 décembre 1988.

(1) Composition de la Commission :
Président : M. Gol.

A. — Membres effectifs :	B. — Membres suppléants :
C.V.P. MM. Dhoore, Steverlynck, Uyttendaele, Van Hecke, Van Wambeke.	MM. J. Bosmans, Bourgeois, Cauwenberghs, Mme Demeester-De Meyer, MM. Desutter, Van Peel.
P.S. MM. Biefnot, Collart, Degroove, Denison, Tasset.	MM. W. Burgeon, M. Harmegnies, Janssens, Mottard, Walry, N.
S.P. MM. Sleenckx, Van der Sande, Van Elewyck, Vanvelthoven.	M ^{me} De Meyer, MM. Derycke, Galle, Hancké, Mme Lefeber.
P.V.V. MM. De Croo, Kempinaire, Mme Neyts-Uyttebroeck.	MM. Beysen, Cortois, Vermeiren, Vreven.
P.R.L. MM. Damseaux, Gol.	MM. de Donnée, Knoop, Poswick.
P.S.C. MM. Gehlen, Laurent.	MM. Beaufays, Ph. Charlier, J. Michel.
V.U. M. Anciaux.	M. Caudron, Mme Maes.
Agalev-M. Van Dienderen.	MM. Geysels, Winkel.
Ecolo	

Voir :

- 536 - 1988 :

N°1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1988 - 1989

13 DECEMBER 1988

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER
VAN DER SANDE

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp werd door de Commissie besproken tijdens haar vergadering van 7 december 1988.

(1) Samenstelling van de Commissie :
Voorzitter : de heer Gol.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Dhoore, Steverlynck, Uyttendaele, Van Hecke, Van Wambeke.	HH. J. Bosmans, Bourgeois, Cauwenberghs, Mevr. Demeester-De Meyer, HH. Desutter, Van Peel.
P.S. HH. Biefnot, Collart, Degroove, Denison, Tasset.	HH. W. Burgeon, M. Harmegnies, Janssens, Mottard, Walry, N.
S.P. HH. Sleenckx, Van der Sande, Van Elewyck, Vanvelthoven.	Mevr. De Meyer, HH. Derycke, Galle, Hancké, Mevr. Lefeber.
P.V.V. HH. De Croo, Kempinaire, Mevr. Neyts Uyttebroeck.	HH. Beysen, Cortois, Vermeiren, Vreven.
P.R.L. HH. Damseaux, Gol.	HH. de Donnée, Knoop, Poswick.
P.S.C. HH. Gehlen, Laurent.	HH. Beaufays, Ph. Charlier, J. Michel.
V.U. H. Anciaux.	H. Caudron, Mevr. Maes.
Agalev-H. Van Dienderen.	HH. Geysels, Winkel.
Ecolo	

Zie :

- 536 - 1988 :

N°1 : Wetsontwerp.

1. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES RELATIONS EXTERIEURES

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.

1. Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des 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 maintenant soumise à votre approbation stipule explicitement que le transporteur maritime n'est pas responsable pour des dommages nucléaires pendant le transport maritime, si en vertu de la Convention de Paris ou 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 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 provenant des contradictions des différentes Conventions.

Les dispositions finales contiennent les règles usuelles concernant les signatures, la ratification, l'approbation, l'entrée en vigueur, la dénonciation, la révision, le dépositaire et les langues, et ne demandent pas d'amples explications.

1. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE BETREKKINGEN

Dit wetsontwerp beoogt de goedkeuring van de hiernavolgende internationale verdragen :

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

2. het Protocol bij het Internationaal Verdrag 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 op 19 november 1976;

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

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 exploitanten van nucleaire installaties en de zeevervoerders 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 is voor nucleaire schade die kan ontstaan tijdens het zeevervoer van kernmateriaal, 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 is dit Verdrag een uitzondering op de bepalingen van de vroegere Verdragen inzake aansprakelijkheid van de zeevervoerder, die voorschrijven 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 die van vroegere Verdragen inzake aansprakelijkheid van de zeevervoerder, zodat geschillen welke uit de tegenstrijdigheid van de verschillende Verdragen voortvloeien, vermeden worden.

De slotartikelen bevatten de gebruikelijke bepalingen inzake ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, inwerkingtreding, opzegging, herziening, neerlegging en gebruikte talen en vergen geen verdere commentaar.

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 unités de compte et plus en francs or.

Cette unité de compte est définie dans le Protocole comme le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international. Cette unité a maintenant une valeur d'environ 50 francs belges.

La conversion du droit de tirage spécial 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 en monnaies nationales des Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international est fixée par ces Etats même.

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

Les articles 3 à 10 contiennent les règles usuelles concernant les signatures, la ratification, l'approbation, l'adhésion, l'entrée en vigueur, la dénonciation, la révision et les langues employées et ne demandent pas d'amples explications.

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 de navire, de l'armateur, l'armateur-gérant, l'assistant dans les opérations d'assistance et de leurs mandataires.

L'assureur de ces personnes peut invoquer la même limitation. La responsabilité même reste régie par la législation nationale 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 créances les plus importantes pour lesquelles le propriétaire de 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 sur lesquelles les dispositions de cette Convention ne s'appliquent pas.

Si les dommages sont causés par des actions commises avec l'intention de provoquer ce dommage ou

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

Dit Protocol strekt ertoe de bedragen van de beperkte aansprakelijkheid in geval van verontreiniging door koolwaterstoffen, niet meer uit te drukken in goudfranken maar wel in rekeneenheden.

Deze rekeneenheid wordt in het Protocol omschreven als een bijzonder trekkingsrecht van het Internationaal Monetair Fonds. Ze heeft thans ongeveer een waarde van 50 Belgische frank.

De omzetting van het bijzondere trekkingsrecht 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.

Landen die niet bij het IMF zijn aangesloten en waarvan de nationale wetgeving de omzetting van bijzondere trekkingsrechten in nationale valuta niet toestaat, behouden de mogelijkheid de beperking van de aansprakelijkheid uit te drukken in goudfrank Poincaré.

De artikelen 3 tot 10 bevatten de gebruikelijke bepalingen inzake ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, toetreding, inwerkingtreding, opzegging, herziening en gebruikte talen, en vergen geen verdere commentaar.

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 wetgeving van de onderscheiden landen.

De schuldvorderingen met betrekking tot overlijden of persoonlijk 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 aan en berging van het schip, schade veroorzaakt door koolwaterstoffen en 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 roeke-

commises témérement, le propriétaire de 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, variant selon la grandeur du navire.

Sa responsabilité pour des dommages matériels est séparément limitée selon le même critère.

Lorsque le montant prévu pour les créances résultant de la mort ou de 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 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 la priorité sur les autres créances pour dommages matériels.

Cette priorité n'est pas prévue dans le projet de loi.

Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause, peut constituer un fonds auprès d'un tribunal ou d'une autre autorité compétente dans un Etat Partie où une action est engagée 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 de la personne responsable.

Les créances résultant des dommages pour lesquels la personne est responsable, sont exclusivement liquidées avec les sommes de ce fonds.

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

Dans le projet de loi, il y a une réglementation spéciale pour la première catégorie, tandis qu'il n'y a rien de prévu pour les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, de telle sorte que ces navires sont automatiquement assimilés à des navires de 300 tonneaux pour l'application de la Convention.

Tout Etat Partie peut émettre des réserves, mais uniquement concernant l'application de la Convention en cas de créances pour le renflouage, l'enlèvement ou la destruction d'un navire coulé ou naufragé, y compris sa cargaison. Le projet de loi est libellé de telle sorte que ces réserves doivent être faites.

Les articles finals contiennent les dispositions usuelles concernant la signature, la ratification, l'adhésion, la dénonciation, la révision, le dépositaire et les langues employées en ne demandent pas d'amples explications.

loosheid, dan kan de beperking van de aansprakelijkheid niet worden ingeroepen.

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 voor schuldvorderingen wegens dood of persoonlijk letsel onvoldoende zijn om die schuldvorderingen volledig te regelen, dan zal het onbetaald gedeelte ervan pondspondsgewijze vergoed worden samen met de goederenschade.

Een Verdragsluitende Staat mag in zijn nationale wetgeving bepalen dat de schade toegebracht aan havenwerken, dokken, waterwegen en navigatiemiddelen voorrang zal hebben op de schuldvorderingen voortvloeiende uit andere materiële schade.

Die voorrangregeling staat niet in het onderhavige wetsontwerp.

Elke persoon die aansprakelijk kan worden gesteld, mag een fonds oprichten bij een rechtbank of ander bevoegd orgaan in een Verdragsluitende Staat waar tegen hem een eis wordt ingesteld die vatbaar is voor beperking van aansprakelijkheid.

Dit fonds dat uit een som geld of een bankgarantie mag bestaan, moet voldoende zijn om de beperkte aansprakelijkheid van de aansprakelijke persoon te dekken.

De schuldvorderingen met betrekking tot de schade waarvoor de persoon aansprakelijk is, worden uitsluitend vereffend met de gelden van dit fonds.

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

Voor de eerste categorie schepen bevat het wetsontwerp een bijzondere regeling, terwijl er voor zeeschepen kleiner dan 300 ton geen afwijking is opgenomen zodat ze, voor de toepassing van dit Verdrag, automatisch worden gelijkgesteld met schepen van 300 ton.

Ook mag een Verdragsluitende Staat reserves maken, maar alleen in verband met de toepassing van het Verdrag met betrekking tot het lichtten, opruimen of vernietigen van gezonken en gestrande schepen en hun cargo. Het wetsontwerp is gesteld in de zin dat dit voorbehoud moet worden gemaakt.

De slotartikelen bevatten de gebruikelijke bepalingen inzake ondertekening, aanvaarding, toetreding, opzegging, herziening, neerlegging en gebruikte talen en vergen geen verdere uitleg.

4. *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*

La Convention contient des règles concernant la responsabilité, et la limitation de celle-ci, du transporteur par mer de passagers et de leurs bagages. En ce sens, elle diffère des règles traditionnelles de la responsabilité quasi-délictuelle.

La Convention s'applique au transport maritime international lorsque le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la Convention, ou lorsque 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 partie à la Convention.

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 par mer.

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

La charge de 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 effectué 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 700 000 francs. Pour perte ou dommages survenus aux bagages, la limitation est de 12 500 francs et en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages dans ou sur celui-ci, la limitation est de 50 000 francs.

Ces responsabilités sont « per capita », tandis que la limitation globale de la responsabilité du transporteur est prévue dans les Conventions existantes sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire en général.

Le franc mentionné dans la Convention est le franc-or Poincaré qui, selon les paramètres officiels, a une valeur d'environ 3,5 francs belges.

Le Protocole du 19 novembre 1976 remplace cependant cette unité monétaire par le droit de tirage spé-

4. *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*

Het Verdrag bevat bepalingen betreffende de aansprakelijkheid en de beperking ervan, van vervoerders van passagiers en hun bagage over zee. Het wijkt als dusdanig af van de traditionele bepalingen inzake quasi-délictuele aansprakelijkheid.

Het is van toepassing op internationaal 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 vervoersovereenkomst voor vervoer met een ander vervoermiddel en als een Verdrag dat de aansprakelijkheid voor het gehele vervoer regelt, ook van toepassing is op het gedeelte van het vervoer dat over zee geschiedt.

De vervoerder is aansprakelijk voor de schade voortvloeiende 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 zee-reis 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 scheeps-ramp of door een gebrek aan het schip, dan wordt de fout of de nalatigheid vermoed.

De vervoerder blijft tegenover de passagier aansprakelijk ook als een deel of het geheel van het zee-vervoer 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 worden ontlast.

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor dood of persoonlijk letsel is beperkt tot 700 000 frank. Voor verlies of beschadiging van het reisgoed is die beperking 12 500 frank en voor verlies of beschadiging van wagens en de bagage daarin, is de beperking 50 000 frank.

Deze aansprakelijkheid van de vervoerder is « per capita » terwijl de globale beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder geregeld wordt door de bestaande Verdragen inzake de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars in het algemeen.

De frank in het Verdrag is de Poincaré goudfrank die thans volgens officiële parameters ongeveer gelijk staat met 3,5 Belgische frank.

Het Protocol van 19 november 1976 vervangt echter deze munteenheid door het speciale trekkings-

cial du FMI, dont la valeur est actuellement d'environ 50 francs.

Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de 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 ces dommages, soit d'un acte téméraire. Ceci vaut également pour les préposés et mandataires du transporteur.

Les dommages apparents causés aux bagages doivent être notifiés par écrit au transporteur 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 stipulations contractuelles, conclues avant l'événement et contraires à celles de la Convention, sont nulles et non avenues.

Les stipulations de la Convention s'appliquent également au transport de passagers et de leurs bagages effectués par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public.

Les Etats contractants peuvent toutefois déclarer que les stipulations de la Convention ne s'appliqueront pas lorsque le contrat de transport a trait à un transport de ressortissants de cet Etat sur des navires appartenant au même Etat.

Les dispositions finales contiennent les règles usuelles concernant les signatures, la ratification, l'adhésion, l'entrée en vigueur, la dénonciation, la révision, le dépositaire et les langues employées, et ne demandent pas d'ample explication.

II. — DISCUSSION

Un membre se réjouit du fait que l'ensemble du présent projet de loi soit à l'ordre du jour de cette réunion. Il espère qu'il sera adopté en séance plénière de la Chambre avant la fin de l'année 1988.

Ce projet de loi fait suite à une résolution approuvée unanimement par la Chambre, qui enjoignait le Gouvernement à soumettre aussi rapidement que possible les deux conventions internationales suivantes à l'approbation du Parlement :

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

— la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13

septembre 1974, dont la valeur est actuellement d'environ 50 francs.

Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de 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 ces dommages, soit d'un acte téméraire. Ceci vaut également pour les préposés et mandataires du transporteur.

Les dommages apparents causés aux bagages doivent être notifiés par écrit au transporteur 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 stipulations contractuelles, conclues avant l'événement et contraires à celles de la Convention, sont nulles et non avenues.

Les stipulations de la Convention s'appliquent également au transport de passagers et de leurs bagages effectués par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public.

Les Etats contractants peuvent toutefois déclarer que les stipulations de la Convention ne s'appliqueront pas lorsque le contrat de transport a trait à un transport de ressortissants de cet Etat sur des navires appartenant au même Etat.

Les dispositions finales contiennent les règles usuelles concernant les signatures, la ratification, l'adhésion, l'entrée en vigueur, la dénonciation, la révision, le dépositaire et les langues employées, et ne demandent pas d'ample explication.

II. — BESPREKING

Een lid verheugt zich erover dat het onderhavige wetsontwerp in zijn geheel op de agenda van deze vergadering is geplaatst. Hij hoopt dat het in plenaire vergadering van de Kamer nog voor het jaareinde zal worden aangenomen.

Dit wetsontwerp volgt op een eenparig door de Kamer goedgekeurde resolutie die de Regering aanmaande de volgende twee internationale verdragen ter goedkeuring aan het Parlement voor te leggen :

— het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgesteld te Londen op 19 november 1976;

— het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgesteld te Athe-

décembre 1974 et son Protocole, fait à Londres le 19 novembre 1976.

L'urgence s'impose dans les deux cas afin de mieux protéger les intérêts des passagers et de leurs ayants-droits lors d'une catastrophe maritime.

Si la catastrophe survenue lors du naufrage du « Herald of Free Enterprise » avait impliqué un navire battant pavillon belge, la communauté internationale n'aurait pas manqué de reprocher à la Belgique sa négligence pour ce qui est de la non-ratification dans un délai raisonnable de ces deux traités internationaux.

Ainsi, si les victimes du naufrage avaient été de nationalité belge, les indemnités qui leur auraient été accordées, auraient été beaucoup moins élevées que celles auxquelles peuvent prétendre les victimes britanniques.

Concernant les dispositions finales du présent projet, l'orateur regrette que le Ministre des Relations extérieures n'ait pas mentionné dans son exposé introductif, le nom des pays signataires et la date d'entrée en vigueur des conventions mentionnées ci-dessus.

D'autre part, l'intervenant constate que la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires date du 17 décembre 1971. Les autres Conventions visées par le présent projet datent respectivement du 13 décembre 1974 (Convention relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages) et du 19 novembre 1976 (Protocole à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes).

Il est inacceptable que les gouvernements qui se sont succédés depuis une quinzaine d'années, aient sans cesse repoussé le moment de soumettre ces différents textes à l'approbation du Parlement.

Tout en reconnaissant que les membres de la Chambre n'accordent pas toujours à ces projets d'approbation l'attention qu'ils méritent et que le Département du Ministère des Relations extérieures ne peut être tenu pour seul responsable de ce retard — l'avis de plusieurs départements ministériels est d'ailleurs requis en la matière, et ce de préférence avant la signature du traité par le Roi —, le membre ne peut cependant admettre que ces départements attendent des années avant de décider le dépôt d'un projet de loi au Parlement. Il y va du respect des droits des représentants de la Nation.

Dans le cas présent, le Gouvernement ne peut invoquer la lenteur du Conseil d'Etat étant donné que la section de législation n'a été saisi d'une demande d'avis par le Ministre des Relations extérieures que le

ne op 13 december 1974 en zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

Beide verdragen moeten dringend worden goedgekeurd, zodat de belangen van de passagiers en hun rechthebbenden beter kunnen worden beschermd in geval van een zeeramp.

Als de ramp met de « Herald of Free Enterprise » zich had voorgedaan met een onder Belgische vlag varend schip, dan had de internationale gemeenschap België vermoedelijk verweten nalatig te zijn in verband met de niet tijdige bekrachtiging van die twee internationale verdragen.

Waren de drenkelingen Belgen geweest, dan hadden de vergoedingen die hen zouden zijn toegekend veel lager gelegen dan die waarop de Britse slachtoffers aanspraak hebben kunnen maken.

Met betrekking tot de slotbepalingen van het onderhavige ontwerp betreurt spreker dat de Minister van Buitenlandse Betrekkingen in zijn inleidende uiteenzetting heeft nagelaten de landen te vermelden die de voormelde verdragen hebben ondertekend en evenmin de datum heeft vernoemd waarop zij in werking treden.

Voorts constateert spreker dat het Verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake het vervoer over zee van nucleaire stoffen dateert van 17 december 1971. De andere in dit ontwerp bedoelde verdragen dateren respectievelijk van 13 december 1974 (Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed) en van 19 november 1976 (Protocol bij het Internationaal Verdrag op de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie en Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen).

Het is onaanvaardbaar dat de regeringen die elkaar in een periode van zowat 15 jaar hebben opgevolgd, voortdurend de datum voor zich uit hebben geschoven waarop die verschillende teksten ter goedkeuring aan het Parlement werden voorgelegd.

Hoewel het lid erkent dat de Kamerleden aan die goedkeuringsontwerpen niet altijd de aandacht schenken die zij verdienen en dat de verantwoordelijkheid voor die vertraging niet alleen bij het departement van Buitenlandse Betrekkingen moet worden gelegd — ter zake is trouwens het advies van verscheidene ministeriële departementen vereist en liefst vóór het Verdrag door de Koning wordt ondertekend —, kan hij nochtans niet aanvaarden dat die departementen jaren wachten alvorens ze besluiten een wetsontwerp bij het Parlement in te dienen. De rechten van de Volksvertegenwoordigers staan hier op het spel.

In het onderhavige geval kan de Regering onmogelijk de traagheid van de Raad van State aanvoeren, aangezien de afdeling wetgeving door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen pas op 11 december 1986

11 décembre 1986. L'avis a été rendu le 9 mars 1987 (Doc. Chambre n° 536/1 - 1988, p. 21).

A cet égard, l'orateur ne peut que regretter que le Gouvernement n'ait pas jugé nécessaire, dans son exposé introductif, d'expliquer, de manière globale, pourquoi il n'a pas souhaité tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat, plutôt que d'indiquer uniquement de manière ponctuelle, et pour chaque article, où et pourquoi l'avis du Conseil d'Etat n'a pas été ou n'a été que partiellement suivi.

*
* *

Le Ministre des Relations extérieures rappelle que, jusqu'ici, la Convention du 10 octobre 1957 est d'application.

Deux projets de loi distincts ont été élaborés afin de rendre la Convention visée applicable :

1) un projet de loi réglant l'entrée en vigueur du nouveau projet;

2) un projet de loi visant à adapter la législation existante, en particulier certains articles du Livre II du Code de commerce.

L'examen de ce projet de loi a cependant été confié à la Commission de la Justice. A cause de son ordre du jour trop chargé, cette Commission n'a pu l'adopter qu'avec retard. Cette adoption est toutefois devenue superflue du fait du dépôt du présent projet.

Afin d'éviter ce genre de retard dans le cas présent et d'assurer l'entrée en vigueur simultanée des conventions et des dispositions nécessaires à leur exécution, il a été décidé de regrouper l'ensemble des dispositions en un seul projet de loi, qui fut soumis en 1981 à l'avis du Conseil d'Etat.

Auparavant, le contenu du projet avait été discuté avec toutes les parties concernées, dont les intérêts sont souvent divergents.

Le Conseil d'Etat jugea en 1981 que certaines dispositions du projet élaboré par le gouvernement étaient contraires à des dispositions expresses de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et que, dès lors, elles ne pourraient s'appliquer en Belgique en raison de la priorité du droit des traités sur le droit interne.

De longues discussions engagées entre le département de la Justice et le département des Communications aboutirent à l'élaboration d'un nouveau projet de loi répondant aux objections formulées par le Conseil d'Etat. Les Ministres des Travaux publics et de la Justice furent à nouveau consultés. L'Association belge du droit maritime fut également consultée en ce qui concerne les procédures judiciaires.

Un nouveau texte fut alors soumis à l'avis du Conseil d'Etat en 1986 et fut finalement communiqué au Ministère des Relations extérieures en septembre 1987.

om advies werd gevraagd. Het advies werd uitgebracht op 9 maart 1987 (Stuk Kamer n° 536/1 - 1988, blz. 21).

In dat verband kan spreker enkel betreuren dat de Regering het niet nodig heeft geacht in haar inleidende uiteenzetting uit te leggen waarom zij geen rekening heeft willen houden met het advies van de Raad van State, in plaats van alleen maar per artikel aan te geven waar en waarom het advies van de Raad van State niet of slechts gedeeltelijk werd gevolgd.

*
* *

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen herinnert eraan dat tot hertoe het Verdrag van 10 oktober 1957 van toepassing is.

Om dit verdrag in te voeren, werden twee aparte wetsontwerpen uitgewerkt :

1) een wetsontwerp tot regeling van de inwerking-treding van het nieuwe ontwerp;

2) een wetsontwerp tot aanpassing van de bestaande wetgeving, met name van bepaalde artikelen van Boek II van het Wetboek van koophandel.

De behandeling van dit wetsontwerp werd evenwel opgedragen aan de Commissie van Justitie. Door de overbelasting van deze Commissie sleepte de goedkeuring ervan al te lang aan. Zij is echter overbodig geworden door de indiening van onderhavig ontwerp.

Om in onderhavig geval een gelijkwaardige vertraging te vermijden en de verdragen terzelfdertijd met hun uitvoeringsbepalingen te laten in werking treden, werd besloten alle bepalingen samen te brengen in één wetsontwerp dat in 1981 voor advies naar de Raad van State werd gezonden.

Voordien was over de inhoud van het ontwerp gesproken met alle betrokken partijen die vaak uiteenlopende belangen hebben.

De Raad van State oordeelde in 1981 dat sommige bepalingen van het wetsontwerp van de regering strijdig waren met uitdrukkelijke bepalingen van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor zeevorderingen en aldus in België geen toepassing zouden kunnen vinden, wegens de voorrang van het verdragsrecht op de interne wet.

Maandenlange besprekingen tussen het departement van Justitie en het departement van Verkeerswezen leidden tot de uitwerking van een nieuw wetsontwerp dat aan de bezwaren van de Raad van State tegemoetkwam. De Ministers van Openbare Werken en van Justitie werden opnieuw geraadpleegd. De Belgische Vereniging voor Zeerecht werd eveneens geraadpleegd in verband met de gerechtelijke procedures.

In 1986 werd dan een nieuwe tekst voor advies naar de Raad van State gezonden en uiteindelijk ter kennis gebracht van het Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen in september 1987.

Pourquoi ne pas avoir systématiquement fait mention des raisons qui ont poussé le Gouvernement à ne pas suivre en tous points l'avis du Conseil d'Etat ? Les observations du Conseil étaient formulées article par article. C'est pourquoi elles ont été examinées de la même manière, ainsi qu'il avait été annoncé au préalable dans le commentaire des articles (Doc. n° 536/1 - 1988, p. 5). Une motivation circonstanciée a été donnée pour chaque article lorsqu'il n'a pas été possible d'y faire droit.

*
* *

Plusieurs membres reitèrent leur souhait de connaître précisément les raisons qui ont poussé le Gouvernement à déroger, pour une grande part, à cet avis.

*
* *

Un membre exprime à son tour le mécontentement partagé par tous les membres de la Commission suite à l'introduction tardive au Parlement des projets de loi relatifs à l'approbation de conventions et traités internationaux.

Il s'agit, d'après lui, de la responsabilité collective des gouvernements successifs ainsi que, pour une part, du Parlement. Ne serait-il pas souhaitable, à cet égard, de dédoubler la Commission de la Justice, compte tenu de la tâche volumineuse qui lui est confiée et ce afin d'éviter tout nouveau retard ?

Serait-il possible, en outre, d'obtenir une liste exhaustive des dossiers en instance de ratification ?

Par ailleurs, l'orateur estime injustifié de procéder encore, après la signature d'un traité international, à des consultations au sein des milieux concernés en la matière. Ces milieux ne peuvent en effet en aucune manière déterminer la politique menée par le Gouvernement belge. L'intervenant ne doute pas de l'utilité de ces consultations, mais celles-ci doivent obligatoirement avoir lieu avant, et non après la signature d'un traité par la Belgique.

*
* *

Un autre membre se demande si, parallèlement à la Convention internationale relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires (19 novembre 1976 - Londres), il existe un traité international à propos du transport de matières nucléaires par voie aérienne.

*
* *

Waarom werden niet stelselmatig de redenen vermeld die de Regering ertoe hebben aangezet het advies van de Raad van State niet op alle punten te volgen? De opmerkingen van de Raad waren artikel per artikel geformuleerd. Daarom worden ze, zoals vooraf aangekondigd bij de artikelsgewijze toelichting (Doc. n° 536/1 - 1988, p. 5), ook telkens per artikel behandeld en wordt per artikel omstandig gemotiveerd als er geen gevolg kon worden aan verleend.

*
* *

Verscheidene leden spreken andermaal de wens uit de precieze redenen te vernemen waarom de Regering gemeend heeft voor een groot stuk van dat advies te moeten afwijken.

*
* *

Een lid geeft op zijn beurt uiting aan het door alle commissieleden gedeelde misnoegen over de laattijdige indiening bij het Parlement van de wetsontwerpen houdende goedkeuring van internationale verdragen en overeenkomsten.

Volgens hem zijn de opeenvolgende regeringen daar collectief voor verantwoordelijk en ligt een stuk verantwoordelijkheid ook bij het Parlement. Ware het in dat verband niet wenselijk de Commissie voor de Justitie te ontdebellen, gelet op de omvangrijke opdracht die haar wordt toevertrouwd, zodat elke verdere vertraging kan worden vermeden?

Is het bovendien mogelijk een volledige lijst te krijgen van de dossiers die op bekrachtiging wachten?

Voorts acht spreker het onverantwoord na de ondertekening van een internationale overeenkomst nog overleg te plegen in de bij de zaak betrokken kringen. Het is immers geenszins hun taak het beleid van de Belgische Regering ter zake te bepalen. Spreker twijfelt niet aan het nut van dergelijke adviezen, maar ze moeten verplicht vóór, en niet na de ondertekening van de overeenkomst door België gebeuren.

*
* *

Een ander lid vraagt zich af of er naast het Internationaal Verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake het vervoer over zee van nucleaire stoffen (19 november 1976, Londen) een ander internationaal verdrag over het vervoer van nucleaire stoffen per vliegtuig bestaat.

*
* *

Le premier orateur indique qu'une liste exhaustive des traités pour lesquels la direction des traités n'est pas encore en possession des documents nécessaires à l'approbation parlementaire, figure en annexe au rapport consacré à l'adoption du projet de loi portant approbation de divers actes internationaux concernant la circulation et la signalisation routières (Doc. Chambre n° 525/2 - 1988).

L'intervenant soulève ensuite d'autres questions :

— Hormis la Belgique, y-a-t-il d'autres pays qui n'ont pas encore ratifié les conventions internationales soumises aujourd'hui à l'approbation de la Commission ?

— Est-il exact que des négociations sont en bonne voie (au niveau du comité technique de l'Organisation Maritime Internationale) pour ce qui est d'apporter des modifications aux conventions non encore ratifiées ?

— Lors de la catastrophe du « Herald of Free Enterprise », le Gouvernement a-t-il réalisé ce qu'auraient pu être les conséquences des discussions prolongées entre les différents départements ministériels, pour les victimes et leurs ayants-droits ?

— Qu'en est-il de la réglementation en matière d'abandon d'épaves à la suite d'une catastrophe maritime ?

Actuellement, le propriétaire d'un navire peut céder la propriété de celui-ci à l'Etat plutôt que de payer les dommages-intérêts lorsque ce navire a occasionné des dégâts aux installations portuaires.

Dans l'état actuel de la législation belge, l'Etat doit généralement évaluer la valeur de l'épave et de son chargement à un montant très bas, ce qui entraîne alors plusieurs dizaines, voire centaines de millions de frais de réparation, entièrement supportés par le secteur public.

*
* *

Le Ministre des Relations extérieures précise que la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1986. Il est difficile d'estimer le nombre de pays qui vont y adhérer. Le Ministre se propose de fournir une liste plus détaillée des pays qui ont déjà adhéré à la Convention ou qui l'ont ratifiée (voir annexe).

Cette remarque vaut également pour la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, qui est entrée en vigueur le 28 avril 1987.

*
* *

De eerste spreker wijst erop dat er in een bijlage bij het verslag over het wetsontwerp houdende goedkeuring van verschillende internationale akten betreffende het wegverkeer en de wegmarkeringen (Stuk n° 525/2 - 1988) een volledige lijst is opgenomen van de verdragen waarvoor de Directie der Verdragen nog niet in het bezit is van de nodige documenten om de parlementaire goedkeuringsprocedure in te leiden.

Spreker snijdt vervolgens andere vraagstukken aan :

— Zijn er buiten België nog andere landen die de verdragen, welke thans aan de Commissie ter goedkeuring worden voorgelegd, nog niet hebben bekrachtigd?

— Is het juist dat het overleg (in het technisch comité van de Internationale Maritieme Organisatie) om wijzigingen in de nog niet bekrachtigde overeenkomsten aan te brengen, goed opschiet?

— Heeft de Regering er zich bij de ramp van de « Herald of Free Enterprise » rekenschap van gegeven wat de gevolgen voor de slachtoffers en hun rechthebbenden zouden kunnen geweest zijn van de voortdurende geschillen tussen de verschillende ministeriële departementen?

— Hoe zit het met de reglementering inzake het achterlaten van scheepswrakken na een scheepsramp?

Nu kan de eigenaar van een schip de eigendom ervan aan de Staat afstaan in plaats van schadevergoeding te betalen wanneer dat schip haveninstallaties heeft beschadigd.

In de huidige stand van de Belgische wetgeving moet de Staat, algemeen genomen, de waarde van het wrak en de lading ervan op een zeer laag bedrag schatten, hetgeen vaak leidt tot tientallen, zo niet honderden miljoenen frank reparatiekosten die volledig door de openbare sector worden gedragen.

*
* *

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen preciseert dat het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opge maakt te Londen op 19 november 1976, van kracht is geworden op 1 december 1986. Het is moeilijk zich een idee te vormen van het aantal landen dat het Verdrag zal onderschrijven. De Minister zal een lijst voorleggen van de landen die al tot het Verdrag zijn toegetreden of het hebben geratificeerd (zie bijlage).

Die opmerking geldt tevens het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, dat op 28 april 1987 in werking is getreden.

*
* *

Le premier orateur fait remarquer que ces deux Conventions ont déjà prévalu dans le droit interne britannique lors de l'octroi de dédommagements aux victimes de la catastrophe du « *Herald of Free Enterprise* ».

*
* *

Le Ministre des Relations extérieures confirme que l'Organisation Maritime Internationale, principalement au sein de son comité juridique, a décidé de revoir les montants concernant la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

La Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages devrait également être modifiée, étant donné que les deux conventions prévoient une limitation de la responsabilité en matière d'indemnisation des passagers. Le Protocole de Londres du 19 novembre 1976 (Convention d'Athènes), introduit une nouvelle unité de compte à la place du franc Poincaré. Il envisage la possibilité d'exprimer les montants de la responsabilité limitée du transporteur en droits de tirages spéciaux du Fonds monétaire international.

D'autre part, la Convention relative à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, prévoit un plafond selon la grandeur du navire pour ce qui est de la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles de passagers.

Le Ministre confirme que déjà avant la catastrophe du « *Herald of Free Enterprise* », les départements du Ministère des Communications et des Relations extérieures étaient conscients de la nécessité d'accélérer la ratification des conventions en matière de navigation maritime.

Le transport de passagers par des navires battant pavillon belge, est généralement assuré par la Régie des transports maritimes. La Régie ainsi que les compagnies effectuant la traversée vers l'Angleterre, ont également conclu un accord avec les compagnies britanniques avec lesquelles elles ont conclu une convention de pool, en vue d'appliquer les dispositions de la Convention d'Athènes. Au sein de la collaboration entre la Régie des transports maritimes et la compagnie « *P & O* », l'application de cette convention est également réglée de manière contractuelle.

Il faut cependant noter que cette Convention s'applique uniquement lorsque les passagers qui effectuent la traversée de la Manche, ont atteint Ostende à bord d'un car ou de leur véhicule personnel. 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 (par exemple le train) 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

De eerste spreker merkt op dat die beide Verdragen in het Britse interne recht de doorslag hebben gegeven bij de toekenning van schadevergoeding aan de slachtoffers van de ramp van de « *Herald of Free Enterprise* ».

*
* *

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen bevestigt dat de Internationale Maritieme Organisatie, en in hoofdzaak het juridisch comité daarvan, besloten heeft de bedragen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen te herzien.

Het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed zou op dat ogenblik ook moeten worden gewijzigd aangezien beide verdragen beperkingsgrenzen vaststellen voor schade aan passagiers. Het Protocol van Londen van 19 november 1976 (Verdrag van Athene) introduceert een nieuwe rekeneenheid in de plaats van de goudfrank Poincaré. Het stelt de mogelijkheid in uitzicht om de bedragen van de beperkte aansprakelijkheid van de vervoerder uit te drukken in speciale trekkingsrechten van het Internationaal Monetair Fonds.

Voorts voorziet het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen in een maximumbedrag volgens de grootte van het schip, wat betreft de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip ten opzichte van vorderingen wegens de dood of lichamelijke letsels van passagiers.

De Minister bevestigt dat de Ministeries van Verkeerswezen en Buitenlandse Betrekkingen zich reeds voor de ramp met de « *Herald of Free Enterprise* » bewust waren van de noodzaak om de bekrachtiging van de verdragen inzake de zeevaart te bespoedigen.

Het vervoer van passagiers met schepen die onder de Belgische vlag varen, geschiedt in hoofdzaak door de Regie voor Maritiem Transport. Zowel de Regie als de maatschappijen die instaan voor de overtocht naar Engeland, hebben met de Britse maatschappijen waarmede zij een poolovereenkomst hebben gesloten, ook een overeenkomst gesloten over de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Athene. In het kader van de samenwerking tussen de Regie voor Maritiem Transport en de maatschappij « *P & O* », is de toepassing van dat verdrag ook bij middel van een overeenkomst geregeld.

Er zij evenwel opgemerkt dat het Verdrag uitsluitend van toepassing is indien de passagiers die het Kanaal oversteken, Oostende met een autocar of met hun eigen voertuig hebben bereikt. Het Verdrag is daarentegen niet van toepassing indien de overtocht slechts een onderdeel is van een vervoerswijze die reeds door een andere overeenkomst is geregeld (bijvoorbeeld de trein) en wanneer een Verdrag dat de aansprakelijkheid voor het gehele transport regelt, ook op het vervoer over zee moet worden toegepast

(Exposé des motifs, Doc. Chambre n° 536/1 - 1988, p. 4).

Concernant les dédommagements à verser par le propriétaire d'un navire de mer responsable d'un dommage, le Ministre fait observer que la Convention d'Athènes (1974) admet que chaque Etat membre fixe éventuellement une limite plus élevée (article 7). Le présent projet de loi confie cette compétence au Roi (article 2 du présent projet).

La comparaison des diverses conventions relatives au transport de passagers montre que les indemnités prévues en cas de décès d'un passager sont très divergentes. Ainsi, il est actuellement prévu un dédommagement de 2,5 millions de francs en cas de créance pour mort dans le secteur du transport maritime, 3,5 millions de francs dans le secteur du chemin de fer et 5 millions de francs s'il s'agit d'un transport aérien.

La délégation de pouvoir au Roi pourrait permettre d'établir une plus grande égalité entre les victimes d'accidents de transport maritime et celles d'accidents couverts par des conventions relatives à d'autres modes de transport.

Enfin, la réglementation en matière d'abandon de bateaux n'est d'application que pour la navigation intérieure. La responsabilité est limitée à la valeur du navire fluvial, fixée à 500 francs par tonneau, soit 300 000 francs pour un navire de 600 tonneaux, ce qui est nettement insuffisant pour couvrir l'évacuation de l'épave.

Les articles 12 à 18 du présent projet stipulent dorénavant, entre autres modalités, 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, se voit dans l'obligation de retirer lui-même ce navire de l'eau, ou bien d'avancer et de payer les frais des opérations ordonnées par l'autorité compétente dans le but de dégager au plus tôt la voie navigable publique.

Contrairement à l'avis du Conseil d'Etat, ces dispositions ne sont pas insérées dans le Code de commerce puisqu'il s'agit principalement de dispositions de police.

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique ont signé, le 4 novembre 1988 à Strasbourg, une convention limitant la responsabilité des propriétaires de navires fluviaux.

Pour ne pas retarder encore l'approbation du présent projet de loi, le Gouvernement a décidé de ne pas attendre l'approbation de la nouvelle convention.

Il se base donc sur l'article 15, alinéa 2 de la Convention de Londres (19 novembre 1976), qui permet d'étendre la portée des dispositions visées par la Convention, aux bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures, sauf pour ce qui est des limites de responsabilité ainsi que les critères et la

(Memorie van Toelichting, Stuk Kamer n° 536/1 - 1988, blz. 4).

Met betrekking tot de schadevergoeding die de eigenaar van een zeegaand schip dat schade heeft veroorzaakt, moet betalen, merkt de Minister op dat het Verdrag van Athene (1974) elke lidstaat de mogelijkheid biedt om eventueel een hoger maximumbedrag vast te stellen (artikel 7). Het voorliggende ontwerp kent die bevoegdheid toe aan de Koning (artikel 2 van het ontwerp).

Bij vergelijking van de verschillende verdragen inzake vervoer van passagiers moet men vaststellen dat zeer uiteenlopende vergoedingen worden bepaald voor overlijden van een passagier. Zo wordt er op dit ogenblik voorzien in een schadevergoeding van 2,5 miljoen frank voor schuldvorderingen voor dood in de sector van het maritiem transport, 3,5 miljoen frank in de sector van de spoorwegen en 5 miljoen frank in het geval van het luchtvervoer.

Op grond van de voormelde bevoegdheidsopdracht aan de Koning zou voor de slachtoffers van ongevallen bij zeetransport meer gelijkheid kunnen worden nagestreefd ten overstaan van slachtoffers van ongevallen gedekt door verdragen voor andere vervoermodi.

De regeling inzake de abandon of scheepsafstand, ten slotte, is uitsluitend van toepassing op de binnenscheepvaart. De aansprakelijkheid blijft beperkt tot de waarde van het binnenschip berekend naar rato van 500 frank per ton, met andere woorden 300 000 frank voor een schip van 600 ton. Dat bedrag volstaat op verre na niet om de verwijdering van het wrak te bekostigen.

De artikelen 12 tot 18 van het voorliggende ontwerp bepalen onder andere dat hij die aansprakelijk wordt gesteld voor een gebeurtenis tengevolge waarvan zijn eigen schip of dat van een andere eigenaar aan de grond gelopen of gezonken is, voortaan verplicht is hetzij dat vaartuig zelf uit het water te halen, hetzij de kosten te dragen of voor te schieten welke voortvloeien uit de maatregelen die de bevoegde overheid neemt om de openbare scheepsroutes vrij te maken.

In tegenstelling tot wat de Raad van State in zijn advies had voorgesteld, worden die bepalingen niet in het Wetboek van koophandel opgenomen omdat het hoofdzakelijk om politiebepalingen gaat.

Op 4 november 1988 werd te Straatsburg door de Rijnsoeverstaten en België een verdrag ondertekend over de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van binnenschepen.

Teneinde de goedkeuring van het voorliggende wetsontwerp niet nog meer te vertragen, heeft de Regering besloten niet op de goedkeuring van dat nieuwe verdrag te wachten.

Zij baseert zich dus op artikel 15, tweede lid, van het Verdrag van Londen (19 november 1976), dat voorziet in de mogelijkheid om het toepassingsgebied van de door het Verdrag bedoelde bepalingen uit te breiden tot schepen die bestemd zijn voor de binnenscheepvaart, met uitzondering evenwel van de gren-

base de leur calcul. Ceux-ci seront déterminés par le Roi (article 9 du présent projet).

III. — VOTES

Les articles 1 à 26, ainsi que l'ensemble du projet de loi sont adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Le Président a.i.,

J. VAN DER SANDE

J. VAN ELEWYCK

zen van de aansprakelijkheid en de criteria en de grondslag van hun berekening. Die zullen namelijk door de Koning worden vastgesteld (artikel 9 van het voorliggende ontwerp).

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 26 en het gehele wetsontwerp worden met eenparigheid van stemmen aangenomen.

De Rapporteur,

De Voorzitter a.i.,

J. VAN DER SANDE

J. VAN ELEWYCK

ANNEXE

**CONVENTION SUR LA LIMITATION DE LA
RESPONSABILITE EN MATIERE DE
CREANCES MARITIMES, FAITE A
LONDRES LE 19 NOVEMBRE 1976**

Etats liés :

Bahamas (îles)
Bénin
Danemark
Espagne
Finlande
France
Japon
Libéria
Norvège
Royaume-Uni
Suède
Yémen

**CONVENTION RELATIVE AU TRANSPORT PAR
MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES,
FAITE A ATHENES LE 13 DECEMBRE 1974,
ET SON PROTOCOLE, FAIT A LONDRES LE
19 NOVEMBRE 1976**

Etats liés :

Argentine
Bahamas (îles)
Espagne
Libéria
Pologne
République fédérale d'Allemagne
Royaume-Uni
Tonga (îles)
URSS
Yémen

BIJLAGE

**VERDRAG BETREFFENDE DE BEPERKING
VAN DE AANSPRAKELIJKHEID INZAKE
ZEEVORDERINGEN, OPGEMAAKT TE
LONDEN OP 19 NOVEMBER 1976**

Gebonden Sta ten :

Bahama's
Benin
Denemarken
Spanje
Finland
Frankrijk
Japan
Liberia
Noorwegen
Verenigd Koninkrijk
Zweden
Yemen

**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**

Gebonden Sta ten :

Argentinië
Bahama's
Spanje
Liberia
Polen
Bondsrepubliek Duitsland
Verenigd Koninkrijk
Tonga
USSR
Yemen