

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

10 JUIN 2003

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à :

**la Convention Internationale
sur l'assistance, faite à Londres
le 28 avril 1989**

1. Exposé général

L'avant-projet d'ordonnance a pour objet de faire approuver la Convention sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989.

Cette Convention innove sérieusement le droit en matière d'assistance par l'introduction de nouvelles règles portant sur les aspects écologiques de l'assistance. Elle ne touche toutefois pas aux principes de base existants de ce droit. Grâce à cette Convention nous disposons d'un nouveau régime exécutable qui maintient les principes traditionnels et honore en même temps les efforts consentis lors d'opérations d'assistance pour la protection de l'environnement marin.

La Convention trouve son origine dans l'incident qui s'est produit avec l'Amoco Cadiz en mars 1978, lorsque 210.000 tonnes d'hydrocarbures avaient pollué la côte bretonne. Au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), une étude a été préparée pour examiner les aspects légaux en matière d'intervention, de notification et d'assistance pour le cas où de tels incidents se reproduiraient. A cette occasion, le Secrétariat de l'O.M.I. s'était également demandé s'il ne fallait pas revoir la Convention de Bruxelles de 1910 sur l'assistance ou s'il n'était pas préférable de préparer une toute nouvelle Convention.

La Convention de 1910 ne comporte pas de dispositions concernant l'environnement marin.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

10 JUNI 2003

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

**het Internationaal Verdrag inzake
hulpverlening, gedaan te Londen
op 28 april 1989**

1. Algemene toelichting

Het voorontwerp van ordonnantie beoogt de goedkeuring van het Verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989.

Deze Conventie betekent een belangrijke vernieuwing van het recht inzake hulpverlening voor de invoering van nieuwe regels die oog hebben voor de ecologische aspecten van de hulpverlening. Deze Conventie raakt echter geenszins aan de bestaande basisprincipes van het recht inzake hulpverlening. Dank zij deze Conventie wordt voorzien in een uitvoerbaar nieuw stelsel dat de traditionele principes handhaaft, en tezelfdertijd de inspanningen honoreert die voor de bescherming van het marine milieu werden geleverd naar aanleiding van hulpverleningsoperaties.

De ontstaansgeschiedenis van het Verdrag dient men te situeren tegen de achtergrond van het Amoco Cadiz-incident in maart 1978, waarbij 210.000 ton olie de Bretoense kust vervuilde. In de schoot van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) werd een studie voorbereid die aandacht besteedde aan de wettelijke aspecten inzake interventie, notificatie en hulpverlening bij dergelijke incidenten. Het Secretariaat van de IMO stelde zich ook de vraag of het Verdrag van Brussel van 1910 inzake hulpverlening aan herziening zou onderworpen worden, dan wel of een geheel nieuwe Conventie zou voorbereid worden.

Het Verdrag van 1910 bevat geen bepalingen met betrekking tot het marine milieu.

De ce fait, les assistants qui pouvaient prévenir une catastrophe écologique mais étaient incapables de sauver le navire ou la cargaison, ne recevaient pas d'indemnisation pour les efforts consentis. Les sauveteurs professionnels commencèrent dès lors à manifester une certaine réticence à entamer des travaux de sauvetage lorsque le navire à sauver devait être considéré comme entièrement perdu. En vertu du principe de base « *No Cure, No Pay* », ils ne recevaient en effet aucune indemnisation pour les prestations fournies lorsqu'ils n'avaient pas obtenu un résultat utile vis-à-vis du navire et/ou de sa cargaison.

La nouvelle Convention veut remédier à cette lacune en insérant à l'article 14 une disposition prévoyant le paiement d'une « Indemnité spéciale » à l'assistant qui a empêché un dommage à l'environnement.

La Convention a également tenu compte du nombre croissant de sauvetages dans lesquels sont impliqués des produits dangereux ou toxiques. L'absence d'un soi-disant « filet protecteur » ou « *safety-net* » dans le *Lloyd's Form* pour produits dangereux, sauf les hydrocarbures, a dans certains cas, ralenti les opérations de sauvetage. La Convention établie par l'OMI étend le « filet protecteur » aux accidents survenus à des bateaux chargés de produits dangereux ou toxiques.

L'approbation de cette Convention contribue dès lors à la modernisation du droit de la mer qui repose sur des traditions ancestrales.

Comme la Convention est récemment entrée en vigueur sur le plan international du fait qu'elle a été ratifiée par 15 pays, il serait indiqué que notre pays en ratifie à son tour les dispositions, ce qui contribuera indiscutablement à une meilleure protection de notre environnement marin.

2. Explications relatives aux dispositions de la Convention

Article 1^{er}

Cet article contient les différentes usuelles. Par « navire » il faut entendre toute structure capable de naviguer. Cette définition a été intentionnellement conçue d'une manière très large afin de rendre la Convention applicable à tous les engins flottants.

Ceux-ci ne doivent pas nécessairement disposer de moyens de propulsion propres, de sorte que les objets remorqués tels les plates-formes de forage, les réservoirs de stockage flottants, les cales sèches, etc. sont aussi considérés comme des « navires » pour l'application de la Convention.

Dit had tot gevolg dat hulpverleners die een milieuramp konden voorkomen maar het schip of de lading niet konden bergen, geen vergoeding ontvingen voor hun geleverde inspanningen. Daardoor ontstond bij de professionele bergers een zekere terughoudendheid om bergingswerkzaamheden aan te vatten bij schepen die als volledig verloren moesten beschouwd worden : het basisprincipe was immers « *No Cure, No Pay* » m.a.w. als er geen gunstig resultaat werd bereikt ten aanzien van het schip en/of de lading, was er ook geen vergoeding voor de geleverde prestatie.

De nieuwe Conventie wil aan deze leemte verhelpen door in het artikel 14 de bepaling in te voeren van een « Speciale vergoeding » te betalen aan de hulpverlener die schade aan het milieu heeft voorkomen.

De Conventie heeft ook oog gehad voor het groeiende aantal bergingsgevallen waarbij gevaarlijke en giftige stoffen een rol spelen. Het ontbreken van een zogenaamd « *safety-net* » in *Lloyd's Form* voor gevaarlijke stoffen, olie uitgezonderd, heeft in een aantal gevallen tot vertraging van de bergingsoperatie geleid. De door IMO opgestelde Conventie breidt het « *safety-net* » uit tot ongevallen met schepen geladen met gevaarlijke of giftige stoffen.

De goedkeuring van dit Verdrag betekent dan ook een bijdrage tot de modernisering van het zeerecht dat wortelt in oude tradities.

Aangezien het Verdrag recentelijk internationaal in voege is getreden doordat 15 landen het hebben geratificeerd, is het aangewezen dat ook ons land de bepalingen ervan zou aanvaarden, wat ongetwijfeld zal bijdragen tot een betere bescherming van ons marine milieu.

2. Toelichtingen bij de bepalingen van het Verdrag

Artikel 1

Bevat de gebruikelijke definities. Onder « schip » dient begrepen te worden elke constructie waarmede kan gevaren worden. Deze definitie werd opzettelijk zeer ruim opgevat zodat alle drijvende tuigen onder de toepassing van het Verdrag vallen.

Het is niet noodzakelijk dat dergelijke tuigen over eigen voortstuwingsmiddelen beschikken zodat ook gesleepte voorwerpen zoals boorplatforms, drijvende opslagtanks, droogdokken e.d. voor de toepassing van het Verdrag als « schepen » worden aanzien.

Le dommage à l'environnement n'est pas limité aux eaux intérieures et à la mer territoriale mais s'étend aussi aux zones adjacentes telles que la Zone économique exclusive.

Article 2

Cet article prévoit que la Convention s'applique chaque fois qu'une instance juridique ou arbitrale aura été saisie d'une action dans un pays ayant ratifié la Convention.

La plupart des opérations d'assistance sont effectuées par des sauveteurs professionnels conformément aux clauses d'un contrat type, à savoir le *Lloyd's Open Form « No Cure, No Pay »*, qui prévoit que d'éventuels litiges seront réglés par des instances arbitrales à Londres. Le Royaume-Uni ayant déjà ratifié la Convention, les dispositions de la Convention sont donc d'ores et déjà d'application pour les grandes opérations d'assistance.

Pour les opérations d'assistance occasionnelles (ex. remorquage d'un navire par un autre, sauvetage de biens trouvés en mer) il n'est généralement pas établi de contrat préalable. Si la Belgique était saisie d'éventuels litiges, il faudra donc appliquer les dispositions de la Convention.

Article 3

Dans cet article il est stipulé que les dispositions de la Convention ne s'appliquent pas aux plates-formes lorsqu'elles sont affectées, à l'endroit où elles se trouvent, à l'exploration et/ou à l'exploitation des ressources minérales du fond des mers et du sous-sol.

Ceci est logique du fait que ces engins ne peuvent être considérés comme des navires étant donné qu'ils sont reliés d'une manière ou d'une autre au fond marin.

De plus, à Londres, l'OMI oeuvre à l'établissement d'un régime distinct pour ce type d'engins. *A contrario*, il est à noter que lorsque ces engins sont déplacés, en remorque ou par leurs propres moyens, d'un endroit à un autre, ils sont effectivement soumis aux dispositions de la Convention.

Article 4

Cet article contient les exceptions habituelles concernant les navires de guerre et les navires non commerciaux appartenant à un Etat.

Article 5

Cet article règle le point précédemment controversé de l'Etat côtier qui impose aux assistants certaines mesures ou

De milieuschade wordt niet beperkt tot de binnenwateren en de territoriale zee maar omvat ook daaraan grenzende gebieden zoals de Exclusieve Economische Zee.

Artikel 2

Hierin wordt voorzien dat het Verdrag van toepassing is wanneer een rechtbank of een scheidsrechterlijk college met de zaak gevat wordt in een land dat het Verdrag heeft geratificeerd.

De meeste hulpverleningsoperaties door professionele bergers wordt uitgevoerd onder de bepalingen van een typecontract namelijk de *Lloyd's Open Form « No Cure, No Pay »* waarin voorzien wordt dat eventuele geschillen zullen behandeld worden door scheidsrechters te Londen. Het Verenigd Koninkrijk heeft het Verdrag reeds geratificeerd, zodat de bepalingen van het Verdrag nu reeds van toepassing zijn voor de grote hulpverleningsoperaties.

Bij occasionele hulpverlening (bv. opsleping van één schip door een ander, het bergen van op zee gevonden goederen) wordt meestal vooraf geen contract opgesteld. Indien eventuele geschillen in België aanhangig worden gemaakt, zullen de bepalingen van het Verdrag dan ook van toepassing zijn.

Artikel 3

Dit artikel voorziet dat de bepalingen van het Verdrag niet van toepassing zijn op boorplatforms die op een bepaalde locatie in bedrijf zijn voor de exploratie en/of exploitatie van de minerale rijkdommen van de zeebodem of de ondergrond.

Dit is logisch daar deze tuigen dan niet als schepen kunnen aanzien worden vermits ze op één of andere manier met de zeebodem verbonden zijn.

Bovendien wordt er binnen de IMO te Londen gewerkt aan een afzonderlijk regime voor dergelijke tuigen. *A contrario* moet vastgesteld worden dat wanneer dergelijke tuigen, op eigen kracht of gesleept, op weg zijn naar of van een locatie, zij dan wel onder de bepalingen van het Verdrag vallen.

Artikel 4

Dit artikel bevat de gebruikelijke uitzondering voor oorlogsschepen of niet-handelsschepen die eigendom zijn van een Staat.

Artikel 5

Dit artikel regelt het vroeger controversieel punt waar de kuststaat aan de hulpverleners bepaalde maatregelen of

restrictions et intervient donc unilatéralement dans les obligations contractuelles des assistants à l'égard du propriétaire du navire.

Le souci de l'environnement marin, surtout en matière de pollution par les hydrocarbures a déjà donné lieu en 1969 à l'établissement, sous les auspices de l'OMI, d'une Convention internationale relative à l'intervention en haute mer en cas de menace de pollution par les hydrocarbures.

Cette Convention a été complétée en 1973 par un Protocole relatif à la pollution par d'autres produits que les hydrocarbures.

Ces textes sont respectivement entrés en vigueur en Belgique le 6 mai 1975 et le 30 mars 1983, et permettent à présent aux autorités de prendre des mesures non seulement à l'intérieur des eaux territoriales mais aussi au-delà de celles-ci lorsque l'environnement risque d'être endommagé par suite d'une catastrophe maritime.

Les obligations du propriétaire du navire relatives à l'enlèvement des navires et/ou des cargaisons figurent aux articles 13 et suivants de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation.

Au cas où le propriétaire manquerait à ses devoirs ou serait initialement inconnu, il est permis aux autorités de prendre elles-mêmes les mesures nécessaires aux frais et risques du propriétaire.

Article 6

Le paragraphe 1^{er} de cet article prévoit que les dispositions de la Convention sont applicables à moins que les parties n'en disposent autrement, soit expressément, soit implicitement. Ceci se produira le plus souvent lors de sauvetages professionnels qui s'effectuent pratiquement toujours sous le couvert d'un contrat standard, à savoir le *Lloyd's Open Form « No Cure, No Pay »* 1990, dans lequel sont toutefois repris les principes essentiels de la Convention.

Le paragraphe 2 stipule que le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Ceci est logique puisque le capitaine est le représentant légal du propriétaire. Le capitaine est également le mieux placé pour apprécier la nécessité d'une opération d'assistance et les conditions dans lesquelles elle doit s'effectuer. Le propriétaire peut se trouver de l'autre côté de la terre et tout ignorer de ce qui se passe exactement avec son navire.

Ce qui est nouveau est bien le pouvoir du capitaine de conclure aussi des contrats d'assistance au nom des propriétaires des cargaisons se trouvant à bord.

bepkeringen oplegt en dus eenzijdig tussenkومت in de contractuele verplichtingen van de hulpverleners tegenover de scheepseigenaar.

De bezorgdheid voor het marine milieu, vooral met betrekking tot oliepollutie heeft er reeds in 1969 toe geleid dat er onder de auspiciën van de IMO een internationaal Verdrag werd opgesteld met betrekking tot de interventie in volle zee in geval van een dreigende olieverontreiniging.

Dit Verdrag werd in 1973 aangevuld met een Protocol betreffende de verontreiniging door andere stoffen dan olie.

Deze teksten zijn voor België in werking getreden respectievelijk op 6 mei 1975 en 30 maart 1983 zodat de overheid thans niet enkel maatregelen kan treffen binnen de territoriale wateren maar ook daarbuiten indien er een dreiging van milieuschade ontstaat tengevolge van een scheepvaartongeval.

Voor wat de verplichtingen van de scheepseigenaar betreft inzake het verwijderen van schepen en/of ladingen, kan verwezen worden naar de artikelen 13 en volgende van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

Indien de eigenaar in gebreke zou blijven of aanvankelijk onbekend zou zijn dan kan de overheid zelf de nodige maatregelen nemen op kosten en risico van de eigenaar.

Artikel 6

Paragraaf 1 van dit artikel voorziet dat de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn tenzij de partijen er uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn van afgeweken. Dit zal bij professionele bergingen meestal het geval zijn, daar deze praktisch altijd geschieden onder de bepalingen van een standaard contract, namelijk de *Lloyds Open Form « No Cure, No Pay »* 1990, dat weliswaar de voornaamste principes van het Verdrag heeft overgenomen.

Paragraaf 2 voorziet dat de kapitein namens de eigenaar een hulpverleningsovereenkomst kan afsluiten. Dit is logisch daar de kapitein de wettelijke vertegenwoordiger is van de eigenaar. De gezagvoerder is ook het best geplaatst om te beoordelen of een hulpverlening noodzakelijk is en onder welke omstandigheden. De eigenaar kan zich aan het andere eind van de wereld bevinden, zonder ook maar enig besef te hebben van wat er juist met zijn schip gebeurd is.

Een innovatie is wel dat de kapitein ook namens de eigenaars van de ladingen die zich aan boord bevinden hulpverleningsovereenkomsten kan afsluiten.

Alors que dans la Convention de 1910 l'assistance était axée sur le navire proprement dit et sur tout ce qui s'y trouvait, les nouvelles techniques de navigation ont exigé que l'assistance se porte aussi sur la cargaison.

Certains porte-conteneurs transportent plus de conteneurs sur le pont que dans les cales. Autrefois, la cargaison ne courait aucun danger aussi longtemps que le navire lui-même n'était pas en difficultés. Aujourd'hui, ce n'est plus nécessairement le cas. Lorsque dans une tempête, par exemple, un certain nombre de conteneurs tombent à la mer, il faut les récupérer même si le navire proprement dit n'a pas besoin d'assistance.

Comme les grands porte-conteneurs transportent parfois des milliers de conteneurs pouvant appartenir à des centaines de propriétaires différents, il est pratiquement impossible de retrouver tous ces propriétaires pour conclure avec eux un accord avant de pouvoir entamer les opérations d'assistance.

Bien que l'article 6 prône la liberté contractuelle en la matière, le paragraphe 3 prévoit l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement, ce qui permet à l'autorité publique d'intervenir sur la base de l'article 5 dans les obligations contractuelles.

Article 7

Cet article contient en d'autres termes les mêmes principes que l'article 7 de la Convention de 1910.

Il arrive en effet assez souvent dans la pratique que le sinistre signe sous l'influence du danger un contrat quelconque sans avoir eu le temps d'en analyser à fond toutes les clauses.

Lorsqu'il apparaît par la suite que les clauses du contrat ne sont pas équitables, l'instance juridique ou arbitrale est habilitée à modifier entièrement ou partiellement ces clauses.

Une disposition similaire est actuellement aussi prévue à l'article 262 du Livre II, Titre VIII du Code de Commerce.

Article 8

Cet article fixe les obligations et les droits mutuels des assistants et des propriétaires (et capitaines).

Les assistants doivent effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu et s'efforcer, en s'acquittant de cette obligation, de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.

Daar waar in het Verdrag van 1910 de hulpverlening toegespitst was op het eigenlijke schip met alles wat er zich in bevond, hebben nieuwe scheepvaarttechnieken het noodzakelijk gemaakt, de hulpverlening ook toe te spitsen op de lading.

Bepaalde containerschepen vervoeren meer containers op dek dan in de ruimen. Daar waar de lading vroeger enkel gevaar liep als ook het schip in moeilijkheden verkeerde is dit thans niet meer noodzakelijk zo. Wanneer bv. in een storm een aantal containers over boord slaan dan moeten deze geborgen worden ook al behoeft het schip zelf geen hulp.

Daar de grote containerschepen soms duizenden containers aan boord hebben die aan honderden verschillende eigenaars kunnen toebehoren, is het in de praktijk niet mogelijk deze op te sporen en met hen een overeenkomst af te sluiten vooraleer de hulpverlening kan beginnen.

Alhoewel artikel 6 terzake de contractuele vrijheid huldigt, voorziet paragraaf 3 de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade, waarbij de overheid dan op basis van artikel 5 in de contractuele verplichtingen kan tussenkomen.

Artikel 7

Dit artikel voorziet in andere bewoordingen dezelfde principes als artikel 7 van het Verdrag van 1910.

Het komt immers in de praktijk nogal eens voor dat de hulpbehoevende onder dwang van de noodsituatie eender welke overeenkomst tekent, zonder de tijd te hebben gehad om alle bepalingen ervan grondig te analyseren.

Wanneer dan achteraf blijkt dat de bepalingen van de overeenkomst duidelijk onbillijk zijn, kan de rechtbank of het scheidsgerecht dergelijke bepalingen, geheel of gedeeltelijk wijzigen.

Een gelijkkluidende bepaling is thans ook voorzien in artikel 262 van Boek II, Titel VIII van het Wetboek van Koophandel.

Artikel 8

Dit artikel voorziet de wederzijdse rechten en plichten van de hulpverleners en de eigenaars (en kapiteins).

De hulpverleners moeten de hulpverlening met de nodige zorg uitvoeren en daarbij trachten de milieuschade te voorkomen of te beperken.

Ils doivent aussi, chaque fois que les circonstances l'exigent, chercher à obtenir l'aide d'autres assistants. Dans le passé, ceci a plus d'une fois donné lieu à des difficultés : les remorqueurs d'une firme qui avaient entamé les opérations d'assistance refusaient d'accepter l'aide de remorqueurs d'une autre firme parce qu'ils voulaient être seuls à pouvoir revendiquer les frais de sauvetage.

C'est en effet le premier navire qui rejoint le navire en détresse qui conclut le contrat et est considéré comme l'assistant, même si par après d'autres navires lui viennent en aide.

C'est ainsi que l'échouement de navires, par exemple sur l'Escaut, a parfois donné lieu à de véritables guerres entre remorqueurs qui voulaient tous être les premiers à s'y « accrocher ».

Les propriétaires du navire et/ou de la cargaison doivent forcément coopérer pleinement avec les assistants en leur fournissant toute l'aide et tous les renseignements possibles. Dans la pratique, cela signifie que le « *salvage master* » de l'assistant prend le commandant du navire et assure la direction de toute l'opération.

Ici aussi il est expressément prévu que, ce faisant, il doit agir avec le soin voulu pour limiter ou prévenir les dommages à l'environnement.

La Convention prévoit aussi que les propriétaires doivent accepter la restitution des biens sauvés lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

Ceci n'était pas prévu dans la Convention de 1910 et a entraîné des problèmes.

En effet, aussi longtemps que les objets sauvés ne sont pas restitués aux propriétaires, les assistants sont responsables de tous les risques et doivent aussi supporter toute une série de coûts, tels les droits portuaires, les frais de surveillance, les mesures de protection contre la pollution, etc.

De ce fait, les propriétaires avaient parfois intérêt à retarder au maximum la récupération de leurs biens.

Article 9

Cet article reprend les principes contenus dans la Convention sur l'intervention de 1969 et le Protocole de 1973, autorisant un Etat côtier à prendre, en cas de menace de pollution grave de la mer (donc aussi au-delà des eaux territoriales), les mesures nécessaires pour empêcher ou limiter la pollution.

Ces mesures peuvent consister en l'éloignement du navire, son échouement intentionnel, le placement autour de lui de digues flottantes, etc.

Ook moeten zij indien dit nodig zou blijken de hulp inroepen van andere hulpverleners. In het verleden heeft dit nogal eens tot moeilijkheden aanleiding gegeven : één of meerdere sleepboten van één firma begonnen aan de hulpverlening en weigerden de medewerking van schepen van andere firma's te aanvaarden om aldus alleen aanspraak te kunnen maken op het bergingsloon.

Het is immers het eerste schip dat bij het hulpbehoevende schip aankomt, dat het contract afsluit en aanzien wordt als de hulpverlener, ook als er achteraf andere schepen bijstand verlenen.

Vandaar dat er bij strandingen bv. op de Schelde soms ware sleepbotenoorlogen worden uitgevochten om toch maar als eerste te kunnen « vastmaken ».

De eigenaars van het schip en/of de lading moeten uiteraard meewerken met de hulpverleners door hen alle mogelijke bijstand en informatie te verstrekken. In de praktijk komt het er op neer dat de « *salvage master* » van de hulpverlener het bevel over het schip overneemt en de leiding heeft van de gehele operatie.

Ook hier is uitdrukkelijk voorzien dat daarbij rekening moet worden gehouden met het beperken of voorkomen van milieuschade.

Het Verdrag voorziet verder dat de eigenaars de teruggave moeten aanvaarden van de geredde goederen wanneer zulks redelijkerwijze door de hulpverleners wordt gevraagd.

Dit was niet voorzien in het Verdrag van 1910 wat tot moeilijkheden leidde.

Immers zolang de geredde zaken niet terug worden overgedragen aan de eigenaars zijn de hulpverleners verantwoordelijk voor alle risico's en moeten zij ook allerlei kosten dragen zoals havenrechten, bewakingskosten, beschermende maatregelen tegen verontreiniging, enz.

Vandaar dat de eigenaars er soms belang bij hadden om het terug in ontvangst nemen zolang als mogelijk uit te stellen.

Artikel 9

Dit artikel is de weergave van de principes vervat in het interventieverdrag van 1969 en het Protocol van 1973 waarbij aan een kuststaat de mogelijkheid wordt gegeven om bij gevaar van ernstige verontreiniging op zee (dus ook buiten de territoriale wateren) de nodige maatregelen op te leggen om de verontreiniging te verhinderen of te beperken.

Deze maatregelen kunnen erin bestaan het schip weg te slepen, het opzettelijk te doen stranden, het omringen met drijvende dammen enz.

Voir à ce propos aussi le commentaire de l'article 5.

Article 10

L'obligation de tout capitaine de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer, pour autant qu'il puisse le faire sans danger pour son navire et les personnes à bord, existe déjà depuis des siècles et est un principe généralement admis figurant également déjà dans la Convention de 1910.

Cette obligation est reprise dans le droit interne belge à l'article 265 du Livre II, Titre VIII, du Code de Commerce.

Il va de soi que le propriétaire du navire ne peut être rendu responsable lorsque son capitaine refuserait de se conformer à cette obligation.

Article 11

Cet article stipule que les états côtiers, les assistants et les assistés doivent coopérer pour assurer une exécution optimale aussi bien des opérations d'assistance pour sauver des vies et/ou des biens que pour prévenir les dommages à l'environnement marin.

Un problème qui se pose fréquemment est celui du port sûr. Lorsque les assistants sauvent un navire en haute mer, ils doivent forcément aussi pouvoir le remorquer jusque dans un port. La plupart des ports ne sont toutefois pas disposés à accueillir des navires endommagés par crainte de les voir couler dans les chenaux d'accès, les écluses ou les bassins, et de perturber ainsi sérieusement l'exploitation du port. Ceci est aussi particulièrement vrai lorsque, par la présence d'hydrocarbures, le navire menace de polluer le port.

Cette pratique engendre parfois des retards de plusieurs jours et fait que le navire endommagé doit quelquefois être remorqué sur plusieurs milles marins, avec tous les risques que cela comporte, jusqu'à ce qu'un port étranger veuille bien l'accueillir. C'est pourquoi l'article 5 du projet de loi habilite le Roi à prendre des mesures pour régler la coordination des opérations d'assistance et à désigner éventuellement les ports dans lesquels doivent être conduits les navires sauvés.

Article 12

Cet article contient les principes de base de la rémunération des opérations d'assistance :

- la rémunération est due lorsque le résultat est utile,

Zie terzake ook de bespreking bij artikel 5.

Artikel 10

De verplichting van een kapitein om hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert, op voorwaarde dat hij dit kan doen zonder gevaar voor zijn eigen schip of opvarenden is reeds eeuwenoud en een algemeen aanvaard principe dat ook opgenomen was in het Verdrag van 1910.

In het intern Belgisch recht is deze verplichting opgenomen in artikel 265 van Boek II, Titel VIII, van het Wetboek van Koophandel.

Uiteraard kan de eigenaar van het schip niet aansprakelijk worden gesteld wanneer zijn kapitein niet aan die verplichting zou voldoen.

Artikel 11

Dit artikel voorziet dat de kuststaten, de hulpverleners en de hulpbehoevenden moeten samenwerken, om zowel het redden van mensenlevens en/of goederen als de bescherming van het marine milieu optimaal te doen verlopen.

Een veel voorkomend probleem is dat van de veilige haven. Als de hulpverleners op volle zee een schip kunnen redden, moeten ze het uiteraard ook ergens kunnen binnenslepen. De meeste havens zijn echter niet scheutig om gehavende schepen op te nemen uit vrees dat deze in de toegangseulen, sluizen of dokken zouden zinken, wat de uitbating van de haven ernstig in het gedrang kan brengen. Zeker als er een oliebezoedeling dreigt, weigeren veel havenbesturen de geredde schepen binnen te nemen.

Dit geeft dan aanleiding tot soms dagenlange vertragingen en het soms honderden mijlen ver wegslepen van het gehavende schip met alle risico's vandien, totdat een vreemde haven gevonden wordt die wel bereid is het schip op te slepen. Vandaar dat artikel 5 van het wetsontwerp voorziet dat de Koning maatregelen kan treffen om de coördinatie van de hulpverlening te regelen en eventueel bepaalde havens aan te duiden waarnaar de geredde schepen dienen gebracht te worden.

Artikel 12

Hierin worden de basisprincipes van de vergoeding voor het verlenen van hulp vastgelegd :

- als er een gunstig resultaat werd bereikt moet er hulploon betaald worden,

- aucune rémunération n'est due lorsqu'il n'y pas de résultat utile.

Il y a lieu de noter, en l'occurrence, que « résultat utile » ne signifie pas nécessairement que le navire doit être amarré dans un port.

Le remorquage d'un navire d'un endroit en eau profonde vers un endroit en eau peu profonde pour y être intentionnellement échoué, peut ainsi être considéré comme « résultat utile » puisque la poursuite du sauvetage et du déchargement des marchandises devient ainsi plus aisée.

Le paragraphe 5 prévoit expressément que la rémunération est également due lorsque le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Cela ne se produira qu'au cours d'opérations d'assistance occasionnelles, lorsqu'un navire de pêche est, par exemple, remorqué par un autre navire de pêche appartenant au même propriétaire. L'équipage du navire remorqueur peut, dans ce cas, demander au propriétaire une indemnité pour les risques encourus, etc. ... et pour le nombre de jours qu'ils n'ont pas pu pêcher.

Article 13

Cet article comporte les critères d'évaluation de la rémunération. Il s'agit donc d'éléments dont les instances juridiques ou arbitrales doivent tenir compte lors de la fixation du montant de la rémunération.

Certains de ces critères figuraient déjà dans la Convention de 1910 et sont simplement repris dans la nouvelle Convention :

- la valeur du navire et des autres biens sauvés,
- l'étendue du succès utile obtenu par les assistants,
- la nature et l'importance du danger,
- l'habileté et les efforts consentis par les assistants,
- le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies,
- le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants,
- la disponibilité et l'usage de navires spécialement destinés aux opérations d'assistance.

- er is geen hulploon verschuldigd als er geen gunstig resultaat wordt bereikt.

Hier dient opgemerkt te worden dat « gunstig resultaat » niet noodzakelijk betekent dat het schip in een haven moet afgemeerd worden.

Zo kan het opslepen van een schip uit diep water naar ondiep water, waar het dan opzettelijk aan de grond wordt gezet, aanzien worden als een gunstig gevolg omdat de verdere berging dan eenvoudiger wordt en de goederen gemakkelijker kunnen gelost worden.

In paragraaf 3 is uitdrukkelijk voorzien dat er ook hulploon verschuldigd is wanneer het schip waaraan hulp werd verleend en het hulpverlenende schip tot dezelfde eigenaar behoren.

Dit zal enkel geschieden bij occasionele hulpverleningen wanneer bv. twee vissersschepen van dezelfde eigenaar elkaar opslepen. De bemanning van het opslepende schip kan dan een vergoeding vragen aan de eigenaar wegens gelopen risico's enz. ... en ook een aantal dagen visverlet.

Artikel 13

Dit artikel bevat de criteria voor het vaststellen van het hulploon. Het betreft dus de elementen waarmee de rechters of scheidsrechters rekening zullen moeten houden wanneer zij de hoegrootheid van het hulploon zullen bepalen.

Een aantal ervan waren reeds voorzien in het Verdrag van 1910 en worden in het nieuwe Verdrag overgenomen :

- de geredde waarde van het schip en de goederen,
- de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag,
- de aard en de ernst van het gevaar,
- de vakkundigheid en de inspanningen geleverd door de hulpverleners,
- de gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen,
- het risico van aansprakelijkheid en andere risico's van de hulpverleners,
- de beschikbaarheid en het gebruik van schepen speciaal bestemd voor hulpverlening.

Les instances arbitrales pouvaient encore s'appuyer sur d'autres critères. Certains sont à présent explicitement repris dans la Convention.

Ainsi est-il, à présent, aussi tenu compte de la promptitude avec laquelle les services ont été rendus. Jadis, les assistants attendaient parfois pour entamer les opérations d'assistance, ce qui aggravait la situation du navire à assister et augmentait ainsi la rémunération. Il arrivait aussi que l'on traîne à obtenir le résultat utile parce que le temps passé était aussi un des critères utilisés.

A présent la promptitude des services rendus est donc également rémunérée pour inciter les assistants à « régler l'affaire » dans les meilleurs délais.

Figurent à présent aussi parmi les critères, l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel des assistants.

Ceci devrait permettre aux assistants d'acquérir et d'entretenir du matériel spécialisé afin de pouvoir immédiatement y avoir recours en cas de catastrophe maritime.

Un tout nouveau critère est celui de l'habileté et des efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement.

Lors qu'auparavant tout l'intérêt était axé sur le sauvetage du bateau et de sa cargaison, il fallait en effet aboutir à un résultat utile pour obtenir une rémunération, la nouvelle Convention s'intéresse à présent aussi à l'aspect environnemental et prévoit même une indemnité spéciale pour la lutte contre la pollution.

Article 14

Les dispositions de cet article sont entièrement nouvelles puisqu'elles dérogent du principe général du « *No Cure - No Pay* ».

La nouveauté réside dans le fait que les assistants pourront dorénavant recevoir une certaine indemnité pour leurs efforts même s'ils n'ont pas obtenu de résultat utile pour le navire et sa cargaison. Ceci résulte (comme d'autres dispositions de la Convention) d'un souci accru pour l'environnement marin.

L'assistant qui a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire mais ne peut obtenir de rémunération en vertu des critères de l'article 13 (parce que le navire et la cargaison n'ont pas été sauvés) alors qu'il a réussi à limiter ou prévenir la pollution, a quand même droit à une indemnité équivalente à ses dépenses, majorée de 30 %. Si l'instance juridique ou arbitrale le juge équitable, l'indemnité spéciale peut même être majorée jusqu'à 100 %.

De scheidsrechters konden ook nog andere criteria in overweging nemen, waarvan sommige thans expliciet in het Verdrag zijn opgenomen.

Zo wordt thans ook rekening gehouden met de snelheid van de verleende diensten. Vroeger viel het al eens voor dat de hulpverleners wachtten om hun werkzaamheden aan te vatten waardoor het gevaar voor het hulpbehoevende schip groter werd en dus ook de vergoeding. Ook werd er al eens getalmd om het gunstig resultaat te bereiken omdat ook de gebruikte tijd een criterium was.

Nu wordt dus de snelheid van de verleende diensten ook vergoed om de hulpverleners er toe aan te zetten « de klus zo vlug mogelijk te klaren ».

Ook met de staat van gereedheid, alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners, wordt thans rekening gehouden.

Dit heeft tot doel hulpverleners in staat te stellen gespecialiseerd materiaal aan te schaffen en te onderhouden om het bij een scheepsramp onmiddellijk te kunnen inzetten.

Een totaal nieuw criterium is de vakkundigheid en de inspanningen van de hulpverleners bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu.

Daar waar vroeger enkel aandacht werd besteed aan het redden van het schip en de lading, er moest immers een gunstig resultaat bereikt worden om hulploon te verwerven, hecht het nieuwe Verdrag uitdrukkelijk ook belang aan het milieu-aspect en wordt er zelfs een bijzondere vergoeding voorzien voor het bestrijden van de verontreiniging.

Artikel 14

De bepalingen van dit artikel zijn totaal nieuw, daar zij afwijken van het algemene principe inzake hulpverlening : de « *No Cure - No Pay* » regel.

De nieuwigheid bestaat erin dat ook als er geen gunstig gevolg voor schip of lading is, de hulpverleners een bepaalde vergoeding kunnen ontvangen voor hun inspanningen. Dit is ingegeven (zoals andere bepalingen uit het Verdrag) door de grotere bezorgdheid voor het marine milieu.

Indien een hulpverlener hulp heeft verleend aan een schip, maar volgens de criteria opgesomd in artikel 13 geen hulploon kan ontvangen (omdat het schip en de lading niet gered werden), maar wel een verontreiniging heeft beperkt of voorkomen, dan heeft hij toch recht op een vergoeding gelijk aan de door hem gemaakte kosten verhoogd met 30 %. Indien de (scheids)rechter dit billijk oordeelt, kan de bijzondere vergoeding zelfs opgetrokken worden tot 100 %.

C'est ce qu'on appelle dans les milieux concernés le « filet protecteur » ou « *safety net* » en anglais.

En cas de catastrophes maritimes qui constituent une menace pour l'environnement marin, les assistants peuvent donc compter sur l'indemnisation de leurs dépenses, majorée de 30 %, même s'il n'a pas été possible d'obtenir un résultat utile pour le navire ou sa cargaison.

Sous la Convention de 1910, l'assistant devait d'abord obtenir un résultat utile pour le navire ou sa cargaison avant de pouvoir prétendre à une rémunération. De ce fait, beaucoup rechignaient à intervenir dans des cas « cas désespérés » lorsque les chances d'aboutir à un résultat utile étaient plutôt réduites.

Ils devaient en effet parfois supporter de très lourdes dépenses et prendre sur eux de très gros risques, sans avoir la moindre certitude qu'un jour ils en seraient indemnisés. La nouvelle Convention prévoit qu'ils seront non seulement indemnisés pour leurs dépenses mais qu'ils recevront en outre un supplément de 30 %, pouvant même atteindre jusqu'à 100 %.

De plus, la rémunération sera établie dans ces cas en tenant également compte de la promptitude de l'intervention, de la disponibilité et de l'usage de matériel spécialisé.

Tout ceci doit permettre aux sauveteurs professionnels d'avoir en permanence du matériel spécialisé à leur disposition pour leur permettre d'intervenir dès que se produit une catastrophe menaçant de polluer l'environnement, même si le navire et sa cargaison doivent être considérés comme perdus mais que des mesures doivent être prises pour préserver l'environnement.

Il est évident que l'indemnité spéciale ne sera accordée que pour autant qu'elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13 et que cet assistant n'a pas négligé de prendre les mesures nécessaires.

Article 15

Cet article prévoit que la répartition de la rémunération entre les différents assistants s'effectuera en tenant compte des critères de l'article 13.

La répartition de la rémunération entre le propriétaire, le capitaine et les autres membres de l'équipage du navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire.

Ces dispositions sont textuellement identiques à celles de la Convention de 1910, comme elles figurent aussi à l'article 261 du Livre II, Titre VIII, du Code de Commerce.

Dit is wat men in de betrokken milieus het « *safety net* » noemt.

Bij scheepvaartongevallen die een bedreiging voor het milieu met zich brengen, kunnen de hulpverleners dus rekenen op een vergoeding van hun gemaakte kosten plus 30 %, ook als er voor het schip of de lading geen gunstig gevolg werd bekomen.

Onder het Verdrag van 1910 moest er een gunstig gevolg zijn voor schip of lading eer de hulpverleners aanspraak konden maken op een vergoeding. Vandaar dat ze in « hopeloze gevallen » waar de kans op een gunstig gevolg eerder klein waren, weigerachtig stonden om als hulpverleners op te treden.

Zij moesten immers soms zeer hoge kosten en risico's op zich nemen, zonder enige zekerheid dat zij daarvoor ook zouden vergoed worden. Onder de bepalingen van het nieuwe Verdrag zullen niet enkel hun kosten vergoed worden, maar zullen ze minstens 30 % meer hulploon ontvangen, percentage dat eventueel kan opgetrokken worden.

Bovendien zal bij het bepalen van het hulploon in dergelijke gevallen rekening gehouden worden met de snelheid van optreden, de beschikbaarheid en het gebruik van gespecialiseerd materieel.

Dit alles moet de professionele bergers in staat stellen gespecialiseerd materieel permanent ter beschikking te hebben om bij rampen, waarbij een verontreiniging dreigt, onmiddellijk te kunnen optreden ook als het schip en de lading als verloren dienen beschouwd te worden maar maatregelen moeten getroffen worden om het milieu te beschermen.

Het spreekt vanzelf dat de bijzondere vergoeding slechts zal toegekend worden voor zover deze hoger is dan het hulploon dat de hulpverlener kan ontvangen op basis van artikel 13 en hij niet nalatig is geweest in het nemen van de nodige maatregelen.

Artikel 15

Hierin wordt voorzien dat de verdeling van het hulploon tussen de verschillende hulpverleners zal geschieden rekening houdend met de criteria van artikel 13.

De verdeling van het hulploon tussen de eigenaar, de kapitein en de andere bemanningsleden van het hulpverlenende schip wordt geregeld door het recht van de vlag van het schip.

Deze bepalingen zijn de woordelijke weergave van die van het Verdrag van 1910, zoals ook opgenomen in artikel 261 van Boek II, Titel VIII, van het Wetboek van Koophandel.

Article 16

Cet article contient le principe séculaire selon lequel aucune rémunération n'est due pour le sauvetage de vies humaines.

Si toutefois des biens sont sauvés en même temps que des personnes, le sauveteur des vies humaines a droit à une partie de la rémunération payée pour le sauvetage des biens.

C'est en vertu de ce principe que les services de sauvetage de la côte ne peuvent demander aucune rémunération pour le sauvetage de vies humaines (nageurs, véliplanchistes, etc.) malgré les importants investissements et les lourdes dépenses que doivent supporter ces services.

Article 17

Cet article stipule qu'aucun paiement n'est dû lorsque les services rendus sont le résultat d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

Lorsqu'un remorqueur déplace une cale-sèche en exécution d'un contrat et que les amarres se rompent, le propriétaire du remorqueur ne peut réclamer aucune rémunération pour reprendre la calesèche en remorque, puisque cela fait partie de ses obligations contractuelles.

Article 18

L'assistant qui, par sa faute ou sa négligence, a rendu les opérations d'assistance plus difficiles ou qui s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté, peut être privé de la totalité ou d'une partie de la rémunération.

Les assistants ne peuvent donc pas rendre la situation dans laquelle ils trouvent le navire à assister ou sa cargaison encore plus périlleuse. Ils pourraient éventuellement y être tentés pour faire intervenir le critère d'évaluation prévu à l'article 13 d).

Article 19

Le principe prévu dans cet article figurait déjà dans la Convention de 1910.

La rémunération n'est pas due lorsque les opérations d'assistance ont été effectuées malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine.

Cette disposition peut toutefois donner lieu à un conflit d'intérêts.

Artikel 16

Dit artikel bevat het eeuwenoude principe dat voor het redden van mensenlevens geen hulploon verschuldigd is.

Indien evenwel terzelfdertijd goederen en personen worden gered dan heeft de redder van de mensenlevens recht op een deel van de vergoeding die uitbetaald wordt voor het redden van de goederen.

Het is wegens dit principe dat de reddingsdiensten aan de kust geen vergoeding kunnen vragen voor het redden van mensenlevens (zwemmers, watersurfers, e.d.) ondanks de zware investeringen en kosten die deze diensten moeten dragen.

Artikel 17

Dit artikel voorziet dat er geen hulploon verschuldigd is wanneer de verleende diensten het gevolg zijn van een overeenkomst die reeds bestond vóór dat het gevaar ontstond.

Indien een sleepboot in uitvoering van een contract onderweg is met een droogdok en de sleeptrossen breken, dan kan de eigenaar van de sleepboot, geen hulploon eisen voor het opnieuw op sleeptouw nemen van het droogdok, want dit is een deel van zijn contractuele verplichtingen.

Artikel 18

Indien de hulpverlener door nalatigheid of foutief gedrag de hulpverlening bemoeilijkt heeft of zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog, dan kan het hulploon verminderd of zelfs helemaal ontzegd worden.

De hulpverleners mogen dus de toestand waarin zij het hulpbehoevende schip of lading aantreffen dus niet nog hacelijker maken of het gevaar vergroten. Zij zouden daarbij eventueel belang kunnen hebben gelet op het criterium voor hulploon voorzien in artikel 13 d).

Artikel 19

Het principe voorzien in dit artikel was ook opgenomen in het Verdrag van 1910.

Indien de hulpverlening wordt verstrekt ondanks het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de eigenaar of de kapitein, dan is er geen hulploon verschuldigd.

Deze bepaling kan echter tot een tegenstrijdigheid van belangen leiden.

Un navire dont les machines sont endommagées en haute mer ne constitue pas un danger en soi. Il peut toutefois le devenir lorsque les courants et les vents le font dériver vers la côte ou vers une eau peu profonde. Dès lors se pose la question de savoir jusqu'à quel moment le capitaine peut « raisonnablement » refuser l'assistance.

Article 20

Cet article prévoit que l'assistant conserve le privilège maritime résultant de la Convention du 10 avril 1926, repris à l'article 23 § 1^{er}, 3^o du Livre II, Titre I, du Code de Commerce, jusqu'à ce qu'une garantie suffisante lui ait été offerte pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

Il va de soi que l'assistant ne peut plus faire valoir son privilège lorsque les propriétaires du navire ou des biens sauvés versent une garantie jugée suffisante.

Article 21

Les dispositions de cet article rejoignent ce qui précède et précisent que les assistants peuvent exiger la fourniture d'une garantie, et que le propriétaire du navire doit veiller à obtenir aussi des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances éventuellement formées contre eux.

Comme cette procédure peut avec des navires transportant différentes cargaisons (parfois plusieurs milliers de conteneurs) retarder de plusieurs jours le déchargement des marchandises, l'article 3 du projet prévoit que la rémunération est due par le propriétaire du navire aussi bien pour la cargaison que pour le navire. Ce propriétaire pourra ensuite récupérer les montants dus auprès des propriétaires de la cargaison, opération avec laquelle l'assistant n'a rien à voir.

La cargaison peut ainsi être immédiatement déchargée, sans le moindre risque pour l'assistant.

L'assistant dispose à présent aussi d'un droit de rétention jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante pour le paiement de la rémunération. Le navire ne peut quitter le port où il a été conduit sans le consentement de l'assistant. Ce dernier ne donnera forcément son consentement que lorsqu'il aura reçu du propriétaire du navire une garantie suffisante pour la couverture de la rémunération qui lui est due.

Article 22

Comme les délais sont souvent longs avant qu'un tribunal ne statue quant au fond en matière d'accidents mariti-

Een schip op volle zee met machineschade vormt op zich geen probleem. Wanneer het echter wegens stromingen en winden afdrijft naar de kust of ondiep water zal het op een zeker ogenblik echter wel een gevaar worden. Hierbij stelt zich dan de vraag tot op welk ogenblik de kapitein « redelijk » het verlenen van hulp kan weigeren.

Artikel 20

Dit artikel voorziet dat de hulpverlener het scheepsvoorrecht voorzien in het Verdrag van 10 april 1926 en opgenomen in artikel 23 § 1, 3^o van Boek II, Titiel I, van het Wetboek van Koophandel blijft behouden tot zekerheid van zijn vordering met inbegrip van renten en kosten.

Indien de eigenaars van het geredde schip of de goederen een voldoende geachte waarborg storten, vervalt uiteraard het voorrecht.

Artikel 21

De bepalingen van dit artikel sluiten aan op het vorige en voorzien dat de hulpverleners het stellen van een waarborg kunnen eisen, en dat de eigenaar van het schip er zorg moet voor dragen dat de eigenaars van de lading die eventueel mede het hulploon zullen moeten betalen, ook een voldoende zekerheid hebben gesteld, vooraleer deze lading gelost wordt.

Aangezien dit met schepen met verschillende ladingen (soms duizenden containers) aanleiding kan geven tot dagenlange vertragingen eer er kan gelost worden, voorziet het ontwerp in artikel 3 dat het hulploon zowel voor de lading als voor het schip door de scheepseigenaar verschuldigd is. Het is dan aan hem om de verschillende bedragen van de ladingbelanghebbenden terug te vorderen, operatie waarbij de hulpverlener niet meer betrokken is.

Aldus kan de lading onmiddellijk gelost worden, zonder enig risico voor de hulpverleners.

Tot verdere zekerheid van de betaling van het hulploon wordt voor de hulpverleners ook een retentierecht voorzien. Het schip mag de haven waar het werd binnengebracht niet verlaten zonder toestemming van de hulpverleners. Deze zal die toestemming uiteraard slechts geven als hij van de scheepseigenaar een voldoende zekerheid heeft ontvangen tot dekking van het hem verschuldigde hulploon.

Artikel 22

Omdat de rechterlijke uitspraak ten gronde bij scheepvaartongevallen meestal lang aansleept (vaststellen van

mes (détermination des responsabilités en cas d'abordage, fixation du montant de la rémunération, répartition de la rémunération, etc. ...) et que l'assistance professionnelle exige de très gros capitaux, le juge peut ordonner le versement d'un acompte dont le montant sera forcément déduit de la garantie à fournir.

Article 23

Cet article stipule que les actions en paiement de la rémunération doivent être engagées dans un délai de deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

Article 24

Cet article précise que les intérêts sur les montants de la rémunération seront calculés conformément à la législation de l'Etat où siège le tribunal saisi du litige.

Comme pour les autres articles, il y a lieu de signaler en l'occurrence que les parties peuvent y déroger de commun accord, ce qui est généralement le cas avec les contrats *Open Form de Lloyd*, dans lesquels il est stipulé que le droit britannique sera d'application.

Article 25

Cet article stipule que les cargaisons non commerciales appartenant à un Etat ne peuvent être saisies et qu'aucun droit de rétention ne peut être exercé à leur encontre pour garantir le paiement de la rémunération.

Cette mesure est conforme aux principes reconnus du droit international sur l'immunité des propriétés de l'Etat.

Article 26

Le même principe vaut pour les cargaisons humanitaires, à condition que l'Etat donateur ait accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

Article 27

Cet article incite les Etats Parties à publier les sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.

Comme la plupart des litiges en matière d'assistance sont réglés par les instances arbitrales, le plus souvent d'ailleurs

aansprakelijkheden bij aanvaringen, vastleggen van de hoegrootheid van het hulploon, verdeling ervan enz. ...) en de professionele hulpverlening een zeer kapitaalintensieve aangelegenheid is, kan de rechter een interim betaling voorzien die dan uiteraard in mindering wordt gebracht van de te stellen zekerheid.

Artikel 23

Hierin wordt voorzien dat de rechtsvorderingen tot betaling van het hulploon moeten aangevat worden binnen een tijdperk van twee jaar te rekenen vanaf de datum van beëindiging van de werkzaamheden.

Artikel 24

Dit artikel voorziet dat het berekenen van de rente op de bedragen van het hulploon zal geschieden volgens de wetgeving van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak aanhangig wordt gemaakt.

Hierbij dient, zoals bij de andere artikelen, nogmaals de opmerking gemaakt te worden dat partijen daar bij onderling akkoord kunnen van afwijken, wat meestal gebeurt in de *Lloyd Open Form* contracten, waarin gestipuleerd wordt dat het Britse recht van toepassing zal zijn.

Artikel 25

Dit artikel voorziet dat op ladingen die niet voor handelsdoeleinden zijn bestemd en toebehoren aan Staten geen beslag kan worden gelegd en dat daarop ook geen retentierecht kan uitgeoefend worden tot zekerheid van het betalen van het hulploon.

Dit is in overeenstemming met de internationaal aangenomen principes inzake de immuniteit van staatseigendommen.

Artikel 26

Hetzelfde principe is van toepassing voor ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden, op voorwaarde dat het donorland borg staat voor de betaling van de hulpverleningswerkzaamheden, ten aanzien van de lading.

Artikel 27

Dit artikel drukt de wens uit dat de Lidstaten het nodige zouden doen opdat de scheidsrechterlijke uitspraken terzake van hulpverlening ook zouden gepubliceerd worden.

Aangezien de meeste geschillen inzake hulpverlening door scheidsrechters worden beslist, meestal trouwens te

à Londres, et que tout se déroulait auparavant, pour des raisons commerciales, en petit comité et « entre quatre murs », il est insisté à présent pour rendre aussi ces décisions publiques. Cette publicité devrait non seulement permettre d'aboutir à une certaine uniformisation des différents prononcés, mais aussi servir de préceptes pour les milieux concernés : propriétaires de navires, assistants, compagnies d'assurance, autorités des états côtiers, etc.

Articles 28 à 34

Ces articles comportent les clauses finales usuelles des Conventions internationales. Ils portent sur la signature, l'entrée en vigueur, les réserves, les dénonciations, les révisions, les dépositaires, etc. et ne demandent pas d'autres commentaires.

L'approbation de cette Convention n'aura pas seulement pour effet de remplacer les dispositions surannées de la Convention de 1910 par les nouvelles dispositions de la Convention de 1989, mais elle contribuera aussi à accroître, surtout en cas de catastrophes maritimes, l'intérêt pour la protection de l'environnement marin en incitant les assistants, par une indemnisation adéquate de leurs efforts, à lutter contre la pollution, même si le sauvetage des biens n'a pas abouti à un résultat utile.

Le Ministre chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

Jos CHABERT

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Londen, en het geheel vroeger, om commerciële redenen binnen een beperkte kring en « binnenskamers » werd afgehandeld, wordt er op aangedrongen die beslissingen ook openbaar te maken. Dit zou moeten leiden niet enkel tot een zekere uniformering van de verschillende uitspraken, maar ook tot lering voor de betrokken verzekeringsmaatschappijen, overheden van kuststaten en zo meer.

Artikelen 28 tot 34

Deze artikelen bevatten de gebruikelijke slotbepalingen van internationale Verdragen met betrekking tot ondertekening, inwerkingtreding, voorbehouden, opzegging, herziening, depositaris e.d. en vragen geen verdere commentaar.

De goedkeuring van dit Verdrag zal niet enkel tot gevolg hebben dat de voorbijgestreefde bepalingen van het Verdrag van 1910 vervangen worden door deze van het Verdrag van 1989, maar vooral dat bij scheepvaartongevallen meer belang wordt gehecht aan de bescherming van het marine milieu en de hulpverleners aangezet worden om, ook als er geen gunstig resultaat bereikt wordt met betrekking tot het redden van goederen, zij voor het bestrijden van de verontreiniging ook een adequate vergoeding kunnen bekomen.

De Minister belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

De Minister belast met Financiën, Begroting, Ambtenarenzaken en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS A L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à :

**la Convention Internationale sur l'assistance, faite à
Londres le 28 avril 1989**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures et du Ministre
du Transport,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des
Relations extérieures et le Ministre des Travaux publics, du Transport et
de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente sont chargés de
présenter au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'or-
donnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la
Constitution.

Article 2

La Convention Internationale sur l'assistance, faite à Londres le
28 avril 1989, sortira son plein et entier effet.

Bruxelles, le

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement
du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la
Recherche scientifique,

François-Xavier de DONNEA

Le Ministre chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte
contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

Jos CHABERT

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique
et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN
HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

**het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening,
gedaan te Londen op 28 april 1989**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op de voordracht van de Minister van Externe Betrekkingen en de
Minister van Vervoer,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Be-
trekkingen en de Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbe-
strijding en Dringende Medische Hulp zijn ermee belast bij de Brusselse
Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan
de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39
van de Grondwet.

Artikel 2

Het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, gedaan te Londen
op 28 april 1989, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke
Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en
Wetenschappelijk Onderzoek,

François-Xavier de DONNEA

De Minister belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding
en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

De Minister belast met Financiën, Begroting, Ambtenarenzaken en
Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures de la Région de Bruxelles-Capitale, le 16 avril 2003, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à la Convention Internationale sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 », a donné le 22 mai 2003 l'avis suivant :

Examen du projet

Dans l'exposé des motifs, il y a lieu de supprimer la seconde phrase de l'alinéa 1er qui ne correspond pas au contenu de l'avant-projet d'ordonnance.

La chambre était composée de

Madame M.-L. WILLOT-THOMAS, président de chambre,
Messieurs P. LIENARDY, conseillers d'Etat,
P. VANDERNOOT,
Madame C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIENARDY.

Le Greffier,

C. GIGOT

Le Président,

M.-L. WILLOT-THOMAS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 16 april 2003 door de Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, gedaan te Londen op 28 april 1989 », heeft op 22 mei 2003 het volgende advies gegeven :

Onderzoek van het ontwerp

In de memorie van toelichting moet de tweede zin van het eerste lid vervallen, omdat hij niet overeenstemt met de inhoud van het voorontwerp van ordonnantie.

De kamer was samengesteld uit

Mevr. M.-L. WILLOT-THOMAS, kamervoorzitter,
De Heren P. LIENARDY, staatsraden,
P. VANDERNOOT,
Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de Heer A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer P. LIENARDY.

De Griffier,

C. GIGOT

De Voorzitter,

M.-L. WILLOT-THOMAS

PROJET D'ORDONNANCE**portant assentiment à:****la Convention Internationale
sur l'assistance, faite à Londres
le 28 avril 1989**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures
et du Ministre du Transport,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction
publique et des Relations extérieures et le Ministre des
Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'In-
cendie et l'Aide Médicale Urgente sont chargés de présen-
ter au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le pro-
jet d'ordonnance dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'ar-
ticle 39 de la Constitution.

Article 2

La Convention Internationale sur l'assistance, faite à
Londres le 28 avril 1989, sortira son plein et entier
effet (*).

Bruxelles, le 11 avril 2003

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de
l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de
la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique,

François-Xavier de DONNEA

(*) Le texte intégral de la Convention peut être consulté au greffe du
Conseil.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**houdende instemming met:****het Internationaal Verdrag
inzake hulpverlening, gedaan te Londen
op 28 april 1989**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen
en de Minister van Vervoer,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt
en Externe Betrekkingen en de Minister van Openbare
Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medi-
sche Hulp zijn ermee belast bij de Brusselse Hoofdste-
delijke Raad het ontwerp van ordonnantie in te dienen
waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld
in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, ge-
daan te Londen op 28 april 1989, zal volkomen gevolg heb-
ben (*).

Brussel, 11 april 2003

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen,
Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen,
Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

François-Xavier de DONNEA

(*) De volledige tekst van het Verdrag kan op de griffie van de Raad
geraadpleegd worden.

Le Ministre chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

Jos CHABERT

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

De Minister belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

De Minister belast met Financiën, Begroting, Ambtenarenzaken en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

