

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2002-2003

26 FEBRUARI 2003

Wetsontwerp houdende instemming met
het Internationaal Verdrag inzake de
hulpverlening, opgemaakt te Londen op
28 april 1989

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	15
Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, 1989 . .	16
Voorontwerp van wet	27
Advies van de Raad van State	28

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

26 FÉVRIER 2003

Projet de loi portant assentiment à la
Convention Internationale sur l'as-
sistance, faite à Londres le 28 avril 1989

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	15
Convention internationale de 1989 sur l'assistance . .	16
Avant-projet de loi	27
Avis du Conseil d'État	28

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het voorontwerp van wet dat U hierbij voor goedkeuring wordt voorgelegd, beoogt de instemming met het Verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989.

Dit Verdrag betekent een belangrijke vernieuwing van het recht inzake hulpverlening door de invoering van nieuwe regels die oog hebben voor de ecologische aspecten van de hulpverlening. Dit Verdrag raakt echter geenszins aan de bestaande basisprincipes van het recht inzake hulpverlening. Dank zij dit Verdrag wordt voorzien in een uitvoerbaar nieuw stelsel dat de traditionele principes handhaaft, en tegelijkertijd 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.

Dit had tot gevolg dat hulpverleners die een milieu ramp 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*» met andere woorden 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

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'avant-projet de loi soumis en annexe à votre approbation, 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 (O.M.I.), 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.

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

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 reeds internationaal in voege is getreden, is het aangewezen dat ook ons land de bepalingen ervan zou aanvaarden, aanvaarding die ongetwijfeld zal bijdragen tot een betere bescherming van ons mariene milieu.

Het betreft hier een verdrag met een gemengd karakter conform de beslissing getroffen door de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid van 27 november 2001.

3. Toelichting bij de bepalingen van het Verdrag

Artikel 1

Bevat de gebruikelijke definities. Onder «schip» dient begrepen te worden elke constructie waarmee 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 en dergelijke, voor de toepassing van het Verdrag als «schepen» worden aanzien.

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

Artikel 2

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

De meeste hulpverleningsoperaties door professionele bergers worden 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 (bijvoorbeeld opsleping van één schip door een ander, het bergen van op zee gevonden

les hydrocarbures, a dans certains cas, ralenti les opérations de sauvetage. La Convention établie par l'O.M.I. 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 entrée en vigueur sur le plan international, 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.

Il s'agit en l'occurrence d'un traité à caractère mixte conformément à la décision prise par la Conférence interministérielle de Politique étrangère du 27 novembre 2001.

3. Explications relatives aux dispositions de la Convention

Article 1^{er}

Cet article contient les définitions 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.

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

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 I.M.O. 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 beperkingen oplegt en dus eenzijdig tussenkomt 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 I.M.O. 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

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'O.M.I. œuvre 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 État.

Article 5

Cet article règle le point précédemment controversé de l'Etat côtier qui impose aux assistants certaines mesures ou 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'O.M.I., 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

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 gebeurt.

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

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 bijvoorbeeld 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

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 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.

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'environne-

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 betrachten de milieuschade te voorkomen of te beperken.

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 bijvoorbeeld 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 medewerken 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.

ment, 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 sinistré 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.

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 commandement 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.

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 doen stranden, het omringen met drijvende dammen enz ...

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

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 État 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.

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

kunnen binnenslepen. De meeste havens zijn echter niet scheutig om gehavende schepen op te nemen uit vrees dat deze in de toegangsgeulen, 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 nemen.

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.
- 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 bijvoorbeeld twee vissersschepen van dezelfde eigenaar elkaar opslepen. De beanning 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;

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.

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;
- 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 3 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;

- 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.

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 hulploen te verwerven, hecht het nieuwe Verdrag uitdrukkelijk ook belang aan het milieuaspect 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.

- 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.

Les instances arbitrales pouvaient encore s'appuyer sur d'autres critères. Certains ont 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.

À 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.

Alors 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.

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 %.

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 tot 100 %.

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 materiaal 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

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 %.

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 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

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.

Artikel 16

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

Indien evenwel tezelfdertijd 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, en dergelijke) 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 hachelijker 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.

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.

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 cale-sèche 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.

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.

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 Titel 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.

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 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 uite-

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.

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.

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 maritimes (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

raad 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 tijdvak 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 daarbij 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 die 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 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 milieus:

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'État 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 État 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'État.

Article 26

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

Article 27

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

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

scheepseigenaars, hulpverleners, 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 en dergelijke en vergen 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 van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

milieux concernés: propriétaires de navires, assistants, compagnies d'assurance, autorités des Etats 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 des Affaires Etrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Mobiliteit en Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit en Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989, zal volkomen gevolgd hebben.

Gegeven te Brussel, 19 februari 2003.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre de la Mobilité et des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité et des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat, le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

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

Donné à Bruxelles, le 19 février 2003.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

Le ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

(VERTALING)

INTERNATIONAAL VERDRAG**inzake hulpverlening, 1989**

DE STATEN DIE PARTIJ ZIJN BIJ DIT VERDRAG,

DE WENSELIJKHEID ERKENNENDE om in gemeen overleg eenvormige internationale regels vast te stellen betreffende hulpverlening,

IN AANMERKING NEMENDE dat belangrijke ontwikkelingen, in het bijzonder de toenemende aandacht voor de bescherming van het milieu, de noodzaak hebben aangetoond van een herziening van de internationale regels, thans vervat in het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging, gedaan te Brussel, 23 september 1910,

ZICH BEWUST van de belangrijke bijdrage die een doelmatige en tijdige hulpverlening kan leveren aan de veiligheid van schepen en andere zaken die in gevaar verkeren en aan de bescherming van het milieu,

OVERTUIGD van de noodzaak zorg te dragen voor voldoende aansporingen voor personen die hulp verlenen aan schepen en andere zaken die in gevaar verkeren,

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

HOOFDSTUK I**Algemene bepalingen****Artikel 1***Definities*

Voor de toepassing van dit Verdrag:

a) Betekent hulpverlening iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak.

b) Betekent schip ieder schip of ander vaartuig, dan wel iedere constructie waarmee kan worden gevaren.

c) Betekent zaak iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd en daaronder is begrepen de in risico zijnde vracht.

d) Betekent milieuschade aanzienlijke fysieke schade aan de gezondheid van de mens, aan de fauna of flora in zee of aan hulpbronnen in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden, veroorzaakt door verontreiniging, besmetting, brand, ontploffing of soortgelijke ingrijpende gebeurtenissen.

e) Betekent betaling iedere krachtens dit Verdrag verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.

f) Betekent Organisatie de Internationale Maritieme Organisatie.

g) Betekent Secretaris-Generaal de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

CONVENTION INTERNATIONALE**de 1989 sur l'assistance**

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT qu'il est souhaitable de fixer par voie de convention des règles internationales uniformes concernant les opérations d'assistance,

NOTANT que d'importants éléments nouveaux et, en particulier, une préoccupation accrue pour la protection de l'environnement, ont démontré la nécessité de revoir les règles internationales contenues actuellement dans la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910,

CONSCIENTS de la contribution considérable que des opérations d'assistance efficaces et entreprises en temps utile peuvent apporter à la sécurité des navires et des autres biens en danger et à la protection de l'environnement,

CONVAINCUS de la nécessité de veiller à ce qu'il y ait des incitations adéquates pour les personnes qui entreprennent des opérations d'assistance à l'égard de navires et d'autres biens en danger,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

CHAPITRE I**Dispositions générales****Article premier***Définitions*

Aux fins de la présente Convention:

a) Opération d'assistance signifie tout acte ou activité entreprise pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.

b) Navire signifie tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer.

c) Bien signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque.

d) Dommage à l'environnement signifie un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.

e) Paiement signifie le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu de la présente Convention.

f) Organisation signifie l'Organisation maritime internationale.

g) Secrétaire général signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Artikel 2

Toepassing van het Verdrag

Dit Verdrag is van toepassing wanneer een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure betreffende een aangelegenheid waarop dit Verdrag betrekking heeft, aanhangig wordt gemaakt in een Staat die Partij is bij dit Verdrag.

Artikel 3

Platforms en booreenheden

Dit Verdrag is niet van toepassing op vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties wanneer die platforms of boorinstallaties op een lokatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem.

Artikel 4

Staatsschepen

1. Onverminderd artikel 5 is dit Verdrag niet van toepassing op oorlogsschepen of andere niet-handelsschepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die ten tijde van de hulpverlening een beroep kunnen doen op staatsimmunititeit krachtens algemeen erkende beginselen van internationaal recht, tenzij die Staat anders besluit.

2. Wanneer een Staat die Partij is bij dit Verdrag besluit het Verdrag toe te passen op zijn oorlogsschepen of andere in het eerste lid bedoelde schepen, geeft die Staat hiervan kennis aan de Secretaris-Generaal onder vermelding van de bepalingen en voorwaarden waaronder die toepassing geschiedt.

Artikel 5

Hulpverlening onder toezicht van de overheid

1. Dit Verdrag laat onverlet de bepalingen van nationaal recht of enig verdrag betreffende hulpverleningswerkzaamheden die worden verricht door of onder toezicht van een overheid.

2. Niettemin kan een hulpverlener die zodanige werkzaamheden verricht een beroep doen op de in dit Verdrag ten aanzien van hulpverleningswerkzaamheden voorziene rechten en rechtsmiddelen.

3. De mate waarin een overheid op wie een verplichting rust om hulp te verlenen, gerechtigd is een beroep te doen op de rechten en rechtsmiddelen voorzien in dit Verdrag, wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.

Artikel 6

Overeenkomsten omtrent hulpverlening

1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere hulpverlening, behalve voor zover een overeenkomst uitdrukkelijk of stilzwijgend anders bepaalt.

Article 2

Application de la Convention

La présente Convention s'applique chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans la présente Convention sont introduites dans un Etat Partie.

Article 3

Plates-formes et unités de forage

La présente Convention ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

Article 4

Navires appartenant à un Etat

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet Etat n'en décide autrement.

2. Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires décrits au paragraphe 1, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

Article 5

Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques

1. La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.

2. Toutefois les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.

3. La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

Article 6

Contrats d'assistance

1. La présente Convention s'applique à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.

2. De kapitein is bevoegd om namens de eigenaar van het schip een overeenkomst omtrent hulpverlening te sluiten. De kapitein of de eigenaar van het schip is bevoegd een zodanige overeenkomst namens de eigenaar van de zaken aan boord van het schip te sluiten.

3. Dit artikel laat onverlet de toepassing van artikel 7 en de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade.

Artikel 7

Vernietiging en wijziging van overeenkomsten

Een overeenkomst of enig daarin voorkomend beding kan worden vernietigd of gewijzigd indien:

a) de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen bedingen onbillijk zijn, of

b) de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.

HOOFDSTUK II

Uitvoering van de hulpverlening

Artikel 8

Plichten van de hulpverlener en van de eigenaar en de kapitein

1. De hulpverlener is jegens de eigenaar van het schip of andere in gevaar verkerende zaak verplicht:

a) de hulpverlening met de nodige zorg uit te voeren;

b) bij de nakoming van de onder letter a) bedoelde verplichting de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken;

c) in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijze vereisen, de bijstand in te roepen van andere hulpverleners; en

d) de tussenkomst van andere hulpverleners te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijze wordt verzocht door de eigenaar of de kapitein van het schip of de andere in gevaar verkerende zaak; echter met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.

2. De eigenaar en de kapitein van het schip of de eigenaar van andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de hulpverlener verplicht:

a) gedurende de hulpverlening volledig met hem samen te werken;

b) daarbij de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken; en

c) wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer zulks redelijkerwijze door de hulpverlener wordt verzocht.

2. Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire ont le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à l'application de l'article 7 ou à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.

Article 7

Annulation et modifications des contrats

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si:

a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si

b) le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

CHAPITRE II

Exécution des opérations d'assistance

Article 8

Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine

1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;

b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et

d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

2. Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;

b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et

c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

Artikel 9

Rechten van kuststaten

Geen bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan het recht van de betrokken kuststaat om maatregelen te nemen in overeenstemming met algemeen erkende beginselen van internationaal recht ter bescherming van zijn kust of daarmee samenhangende belangen tegen verontreiniging of dreigende verontreiniging na een ongeval op zee of na met een dergelijk ongeval verband houdende handelingen, waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij zeer ernstige schade tot gevolg kunnen hebben, daaronder begrepen het recht van een kuststaat aanwijzingen te geven met betrekking tot hulpverlening.

Artikel 10

Plicht tot hulpverlening

1. Iedere kapitein is verplicht, voor zover hij dit kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden, hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert.

2. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag nemen de maatregelen die nodig zijn voor de naleving van de in het eerste lid bedoelde verplichting.

3. De eigenaar van het schip is niet aansprakelijk voor de schending door de kapitein van de in het eerste lid bedoelde verplichting.

Artikel 11

Samenwerking

Telkenmale wanneer een Staat die Partij is bij dit Verdrag regels uitvaardigt of een besluit neemt over een aangelegenheid betreffende hulpverlening, zoals de toelating in havens van in nood verkerende schepen of het treffen van voorzieningen ten behoeve van hulpverleners, houdt hij rekening met de noodzaak tot samenwerking tussen hulpverleners, andere belanghebbende partijen en de overheid teneinde een doelmatige en geslaagde uitvoering van het redden van mensenlevens of in gevaar verkerende zaken, alsmede het voorkomen van schade aan het milieu in het algemeen te verzekeren.

HOOFDSTUK III

Rechten van hulpverleners

Artikel 12

Voorwaarden voor het hulpploon

1. Hulp die met gunstig gevolg is verleend geeft recht op hulpploon.

2. Tenzij anders is bepaald, is geen betaling krachtens dit Verdrag verschuldigd indien de hulp geen gunstig gevolg heeft gehad.

3. Dit hoofdstuk is ook van toepassing, indien het schip waarvan de hulp is verleend en het schip dat de hulp heeft verleend aan dezelfde eigenaar toebehoren.

Article 9

Droits des Etats côtiers

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

Article 10

Obligation de prêter assistance

1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.

2. Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire observer l'obligation énoncée au paragraphe 1.

3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.

Article 11

Coopération

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

CHAPITRE III

Droits des assistants

Article 12

Conditions ouvrant droit à une rémunération

1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Artikel 13

Criteria voor het vaststellen van het hulploon

1. Het hulploon wordt vastgesteld met het oog op het aanmoedigen van hulpverlening, rekening houdend met de volgende criteria ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd:

- a) de geredde waarde van het schip en de andere goederen;
- b) de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu;
- c) de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag;
- d) de aard en ernst van het gevaar;
- e) de vakkundigheid en inspanningen betoond door de hulpverleners bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;
- f) de door de hulpverleners gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;
- g) het risico van aansprakelijkheid en andere door de hulpverleners of hun uitrustinggelopen risico's;
- h) de snelheid van de verleende diensten;
- i) de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor hulpverlening bestemde uitrusting;
- j) de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners.

2. De betaling van een in overeenstemming met het eerste lid vastgesteld hulploon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarde daarvan. Een Staat die Partij is bij dit Verdrag mag echter in zijn nationale wetgeving bepalen dat de betaling van een hulploon door één van deze belanghebbenden geschiedt, met dien verstande dat die belanghebbende een recht van verhaal heeft jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel. Niets in dit artikel belet het gebruik van enig verweermiddel.

3. Het hulploon, met uitzondering van rente en verhaalbare gerechtelijke kosten, mag de geredde waarde van het schip of de andere goederen niet overtreffen.

Artikel 14

Bijzondere vergoeding

1. Indien een hulpverlener hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu en hij geen hulploon heeft verkregen krachtens artikel 13 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding vanwege de eigenaar van het schip, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.

2. Indien de hulpverlener in de in het eerste lid bedoelde omstandigheden door zijn hulpverleningswerkzaamheden schade aan het milieu heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de eigenaar volgens het eerste lid aan de hulpverlener te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30% van de door de hulpverlener gemaakte kosten. Indien echter het gerecht, rekening houdend met de in het eerste lid van artikel 13 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het

Article 13

Critères d'évaluation de la rémunération

1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:

- a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;
- b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;
- d) la nature et l'importance du danger;
- e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;
- f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;
- g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;
- h) la promptitude des services rendus;
- i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;
- j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres Parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Article 14

Indemnité spéciale

1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30% des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale,

die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100 % van de door de hulpverlener gemaakte kosten.

3. Voor de toepassing van het eerste en tweede lid worden onder kosten van de hulpverlener verstaan de contante uitgaven die door de hulpverlener redelijkerwijze zijn gemaakt bij de hulpverlening en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijze zijn ingezet tijdens de hulpverlening, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 13, lid 1, onder h), i) en j).

4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het hulploon dat de hulpverlener krachtens artikel 13 kan ontvangen.

5. Indien de hulpverlener nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven schade aan het milieu te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontegensprekend.

6. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de eigenaar van het schip.

Artikel 15

Verdeling tussen hulpverleners

1. De verdeling van een in artikel 13 bedoeld hulploon tussen hulpverleners geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.

2. De verdeling tussen de eigenaar, de kapitein en de andere in dienst van ieder hulpverlenend schip staande personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het schip. Indien de hulpverlening niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de hulpverlener en zijn ondergeschikten.

Artikel 16

Redding van personen

1. Geen hulploon is verschuldigd door personen wier leven is gered, maar dit artikel doet geen afbreuk aan bepalingen van nationaal recht betreffende dit onderwerp.

2. Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de hulpverlening, is gerechtigd tot een billijk aandeel in de betaling die aan de hulpverlener is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van schade aan het milieu.

Artikel 17

Diensten die worden verleend krachtens bestaande overeenkomsten

Geen betaling is verschuldigd krachtens dit Verdrag tenzij de verleende diensten verder gaan dan wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als een gebruikelijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.

mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.

4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.

5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

Article 15

Répartition entre assistants

1. La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 13 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

2. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

Article 16

Sauvetage des personnes

1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière.

2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Article 17

Services rendus en vertu de contrats existants

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions de la présente Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

Artikel 18

Gevolgen van het wangedrag van de hulpverlener

Aan een hulpverlener kan een krachtens dit Verdrag verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk worden ontzegd voor zover de hulpverlening noodzakelijk geworden of bemoeilijkt is door zijn fout of nalatigheid of de hulpverlener zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog of ander oneerlijk gedrag.

Artikel 19

Verbod tot hulpverlening

Diensten, verleend niettegenstaande het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de eigenaar of de kapitein van het schip of van de eigenaar van enige andere in gevaar verkerende zaak die zich niet aan boord van het schip bevindt of heeft bevonden, geven geen recht op een betaling krachtens dit Verdrag.

HOOFDSTUK IV

Vorderingen en rechtsgedingen

Artikel 20

Scheepsvoorrecht

1. Geen bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan het scheepsvoorrecht van de hulpverlener krachtens een verdrag of nationaal recht.

2. De hulpverlener kan zijn scheepsvoorrecht niet uitoefenen, wanneer hem op een behoorlijke wijze voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van rente en kosten, is aangeboden of verstrekt.

Artikel 21

Verplichting tot het verstrekken van zekerheid

1. Op verzoek van de hulpverlener moet degene die aansprakelijk is voor een betaling krachtens dit Verdrag voldoende zekerheid stellen voor de voldoening van de vordering van de hulpverlener, met inbegrip van rente en kosten.

2. Onverminderd het in het eerste lid bepaalde moet de eigenaar van het schip waaraan de hulp is verleend zich inspannen om, voordat de lading wordt vrijgegeven, van de eigenaren daarvan voldoende zekerheid te verkrijgen voor de voldoening van de vorderingen, met inbegrip van rente en kosten, die jegens hen geldend kunnen worden gemaakt.

3. Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de hulpverlener worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na de beëindiging van de hulpverlening zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld voor de voldoening van de vordering van de hulpverlener op het schip of de andere zaken.

Article 18

Conséquences de la faute de l'assistant

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu de la présente Convention dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

Article 19

Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la présente Convention.

CHAPITRE IV

Créances et actions

Article 20

Privilège maritime

1. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant résultant d'une convention internationale ou de la législation nationale.

2. L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

Article 21

Obligation de fournir une garantie

1. A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu de la présente Convention fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.

3. Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

Artikel 22

Interim-uitkering

1. Het gerecht dat bevoegd is kennis te nemen van de vordering van de hulpverlener kan bij tussenvonnis bevelen dat aan hem een billijke en rechtvaardige interim-uitkering wordt verstrekt en wel onder voorwaarden, zonodig daaronder begrepen voorwaarden terzake van zekerheidsstelling, die gezien de omstandigheden van het geval billijk en rechtvaardig zijn.

2. Ingeval van een krachtens dit artikel verstrekte interim-uitkering wordt de in artikel 21 bedoelde zekerheidsstelling dienovereenkomstig verminderd.

Artikel 23

Verjaring van vorderingen

1. Iedere rechtsvordering betreffende een betaling krachtens dit Verdrag verjaart, indien niet binnen een tijdvak van twee jaar een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig is gemaakt. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de hulpverlening is beëindigd.

2. Degene tegen wie een vordering is ingesteld kan gedurende de termijn dat de verjaring loopt ten allen tijde die termijn verlengen door middel van een verklaring gericht aan de vorderende partij. Deze termijn kan op gelijke wijze verder worden verlengd.

3. Een vordering tot verhaal door een aansprakelijke persoon kan zelfs worden ingesteld na afloop van de verjaringstermijn als bedoeld in de vorige leden, indien zij wordt ingesteld binnen de termijn die is vastgesteld door de wet van de Staat waar het geding aanhangig is gemaakt.

Artikel 24

Rente

Het recht van de hulpverlener op rente over een krachtens dit Verdrag verschuldigde betaling wordt bepaald door de wet van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak aanhangig is.

Artikel 25

Ladingen die toebehoren aan een Staat

Tenzij de Staat die eigenaar van de lading is daarin toestemt, kan geen bepaling van dit Verdrag worden ingeroepen om beslag te leggen op, of door middel van een rechtsmaatregel terug te houden, niet voor handelsdoeleinden bestemde ladingen die toebehoren aan een Staat en terzake waarvan ten tijde van de hulpverlening volgens algemeen erkende beginselen van internationaal recht een beroep kan worden gedaan op staatsimmunititeit; tegen die ladingen kan evenmin een vordering «in rem» worden ingesteld.

Artikel 26

Ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden

Geen bepaling van dit Verdrag kan worden ingeroepen om beslag te leggen op, of terug te houden, een lading die bestemd is

Article 22

Paiement provisoire

1. Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

2. En cas de paiement provisoire en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 21 est réduite proportionnellement.

Article 23

Prescription des actions

1. Toute action en paiement en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

3. Une action récursoire peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle est introduite dans le délai fixé par la législation de l'Etat où la procédure est engagée.

Article 24

Intérêts

Le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la présente Convention est déterminé par la législation de l'Etat où siège le tribunal saisi du litige.

Article 25

Cargaisons appartenant à un Etat

A moins que l'Etat propriétaire n'y consente, aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action *in rem* à l'encontre de ces cargaisons.

Article 26

Cargaisons humanitaires

Aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons humanitaires.

voor humanitaire doeleinden en die geschonken is door een Staat, indien die Staat toegestemd heeft in de betaling voor de hulpverleningswerkzaamheden ten aanzien van die lading.

Artikel 27

Publikatie van arbitrale vonnissen

De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag moedigen, voor zover mogelijk en met de toestemming van de betrokken partijen, de publikatie aan van arbitrale vonnissen die zijn gewezen in zaken betreffende hulpverlening.

HOOFDSTUK V

Slotbepalingen

Artikel 28

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening op de Zetel van de Organisatie van 1 juli 1989 tot 30 juni 1990 en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Staten kunnen hun instemming betuigen om door dit Verdrag te worden gebonden door:

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of

c) toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de neerlegging van een desbetreffende akte bij de Secretaris-Generaal.

Artikel 29

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking één jaar na de datum waarop 15 Staten hun instemming hebben betuigd om door dit Verdrag te worden gebonden.

2. Voor een Staat die zijn instemming heeft betuigd om door dit Verdrag te worden gebonden nadat aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding ervan is voldaan, wordt deze instemming van kracht één jaar na de datum waarop die instemming is betuigd.

Artikel 30

Voorbehouden

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, zich het recht voorbehouden de bepalingen van dit Verdrag niet toe te passen:

a) wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en alle betrokken schepen binnenschepen zijn;

res données par un Etat, si cet Etat a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

Article 27

Publication des sentences arbitrales

Les Etats Parties encouragent, dans la mesure du possible et avec le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.

CHAPITRE V

Clauses finales

Article 28

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 1^{er} juillet 1989 au 30 juin 1990. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par:

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

Article 29

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle quinze Etats ont exprimé leur consentement à être liés par elle.

2. Pour un Etat qui exprime son consentement à être lié par la présente Convention après que les conditions d'entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet un an après la date à laquelle il a été exprimé.

Article 30

Réserves

1. Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention:

a) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure;

b) wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en geen schip daarbij is betrokken;

c) wanneer alle betrokken partijen onderdaan zijn van die Staat;

d) wanneer het gaat om een maritiem cultuurobject dat van prehistorisch, archeologisch of historisch belang is en zich op de zeebodem bevindt.

2. Voorbehouden gemaakt op het tijdstip van ondertekening dienen bij bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bevestigd te worden.

3. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit ten alle tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal. Een zodanige kennisgeving wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving. Indien in de kennisgeving wordt verklaard dat de intrekking van een voorbehoud van kracht dient te worden op een daarin genoemde datum en die datum valt na de datum waarop de kennisgeving door de Secretaris-Generaal wordt ontvangen, wordt de intrekking op die latere datum van kracht.

Artikel 31

Opzegging

1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat, die Partij is bij dit Verdrag na afloop van een jaar vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.

2. Opzegging geschiedt door de neerlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal.

3. De opzegging wordt van kracht één jaar na de datum waarop de Secretaris-Generaal de akte van opzegging heeft ontvangen, of zoveel later als in de akte is vermeld.

Artikel 32

Herziening en wijziging

1. Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Secretaris-Generaal roept een conferentie bijeen van Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, ter herziening of wijziging van het Verdrag op verzoek van acht van deze Staten of een kwart van deze Staten, indien dit laatste getal hoger is.

3. Een instemming om door dit Verdrag gebonden te worden, betuigd na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag, wordt geacht van toepassing te zijn op het gewijzigde Verdrag.

Artikel 33

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal.

b) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause;

c) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat;

d) lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.

2. Une réserve faite au moment de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.

Article 31

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

Article 32

Révision et amendement

1. Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2. Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande de huit Etats Parties ou d'un quart des Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.

3. Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

Article 33

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. De Secretaris-Generaal :

a) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden en alle leden van de Organisatie in kennis van :

i) elke nieuwe ondertekening en elke neerlegging van een nieuwe akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum daarvan;

ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

iii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Verdrag, alsmede van de datum waarop deze is ontvangen en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;

iv) elke in overeenstemming met artikel 32 aanvaarde wijziging;

v) de ontvangst van elk voorbehoud, verklaring of kennisgeving, gedaan krachtens dit Verdrag;

b) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.

3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het handvest der Verenigde Naties.

Artikel 34

Talen

Dit Verdrag is in een enkel exemplaar opgesteld in de Engelse, Arabische, Chinese, Spaanse, Franse en Russische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN TE LONDEN, de achtentwintigste april negentienhonderdneuentachtig.

2. Le Secrétaire général :

a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation :

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;

ii) de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention;

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

iv) de tout amendement adopté conformément à l'article 32;

v) de la réception de toute réserve, déclaration ou notification faite en vertu de la présente Convention;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 34

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT A LONDRES ce vingt-huit avril mil neuf cent quatre-vingt-neuf.

**VOORONTWERP VAN WET VOOR ADVIES
VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE**

De tekst van het voorontwerp is identiek met het ingediende ontwerp van wet.

*
* *

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS
À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

Le texte de l'avant-projet est identique à celui du projet de loi déposé.

*
* *

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

34.749/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 22 januari 2003 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989», heeft op 12 februari 2003 het volgende advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit:

De heer P. LIÉNARDY, staatsraad, voorzitter;

De heer P. VANDERNOOT en mevrouw M. BAGUET, staatsraden;

De heer F. DEHOUSSE, assessor van de afdeling wetgeving;

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. LIÉNARDY.

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

P. LIÉNARDY.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

34.749/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 22 janvier 2003, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention internationale sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989», a donné le 12 février 2003 l'avis suivant:

Le projet n'appelle aucune observation.

La chambre était composée de:

M. P. LIÉNARDY, conseiller d'État, président;

M. P. VANDERNOOT et Mme M. BAGUET, conseillers d'État;

M. F. DEHOUSSE, assesseur de la section de législation;

Mme 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. LIÉNARDY.

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

P. LIÉNARDY.