17 jan 2003 -16:00

Appartient à Compte rendu de la réunion du Conseil des Ministres du 17 janvier 2003

Assistance en mer

Sur proposition de MM. Louis Michel, Ministre des Affaires étrangères et Eddy Boutman, Secrétaire d'État à la Coopération au développement, le Conseil des Ministres a approuvé un avant-projet de loi portant assentiment à la Convention Internationale sur l'assistance en mer (*).

Sur proposition de MM. Louis Michel, Ministre des Affaires étrangères et Eddy Boutman, Secrétaire d'État à la Coopération au développement, le Conseil des Ministres a approuvé un avant-projet de loi portant assentiment à la Convention Internationale sur l'assistance en mer (*).

L'assistance en mer est actuellement réglée au niveau international par une Convention de 1910 contenant une série de critères portant sur la rémunération à laquelle peuvent prétendre les assistants et les sauveteurs. Selon celle-ci, les assistants ne recevront aucune indemnisation pour le travail effectué sans résultat utile (**), même si celui-ci a duré plusieurs semaines.Les assistants ou sauveteurs refusaient ainsi parfois d'intervenir dans des cas difficiles parce qu'ils. ne pouvaient obtenir de résultat utile. Ils laissaient simplement couler le navire avec tous les risques qui pouvaient en résulter. La nouvelle Convention (*) est encore basée sur le principe du "No Cure, No Pay", mais elle introduit une série de nouveautés en vue de la protection de l'environnement marin. Les assistants et les sauveteurs disposent à présent d'un "filet protecteur" : s'ils n'obtiennent pas de résultat utile pour ce qui est du navire mais réussissent à prévenir ou à limiter une pollution, ils peuvent prétendre à une rémunération équivalente à leurs dépenses, majorée de 30 % au minimum, afin de les inciter à engager leur matériel et leur personnel, même dans des cas désespérés. Dans la même optique, la nouvelle Convention prévoit également la possibilité pour les Etatscôtiers d'intervenir dans le sauvetage et d'imposer certaines d'obligations aux sauveteurs. Ils peuvent, par exemple :- leur imposer de sauver d'abord la cargaison si elle représente un danger pour l'environnement, - faire vider en priorité les soutes, - prendre avant tout des mesures pour combattre, en priorité, la pollution. Comme l'assistance et le sauvetage de navires en mer ne sont pas seulement très risqués, mais qu'ils exigent aussi de très gros capitaux, la nouvelle Convention prévoit aussi la possibilité de paiements provisoires (***). Les dispositions de la nouvelle Convention permettant donc aux sauveteurs de prétendre àdes paiements provisoires pour les dépenses qu'ils ont effectuées dans le cadre d'un sauvetage ou d'une assistance. En augmentant la sécurité financière des sauveteurs et des assistants et en permettant à l'Etat côtier d'intervenir dans les opérations, on vise à créer un cadre qui prête attention non seulement au sauvetage du navire et de sa cargaison mais également à la prévention des pollutions. L'approbation de la Convention devrait constituer une étape essentielle vers une meilleure protection de l'environnement marin. (*) faite à Londres le 28 avril 1989.(**) principe du "No Cure, No Pay".(***) actuellement, les sauveteurs ne peuvent prétendre à une rémunération qu'après l'achèvement des opérations qui peuvent parfois durer plusieurs semaines et à la seule condition qu'un résultat utile ait été obtenu. Généralement les rémunérations ne sont payées qu'après une procédure juridique ou une sentence arbitrale.

Publié par SPF Chancellerie du Premier Ministre - Direction générale Communication externe

© 2020 - news.belgium.be