

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

3 DÉCEMBRE 1990

PROJET DE LOI

**modifiant l'article 1468
du Code judiciaire**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
LA JUSTICE (1)

PAR
M. HERMANS

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 7 mars et 20 novembre 1990.

Ce projet de loi a été examiné en réunion publique de Commission.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Mottard.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. MM. Bourgeois, Dumez, Hermans, Mme Merckx-Van Goey, M. Van Parys.	MM. Bosmans (F.), Bosmans (J.), Breyne, De Clerck, Mme Leysen, M. Uyttendaele.
P.S. MM. Defosset, Eerdekens, Mayeur, Mottard, Mme Onkelinx.	Mme Burgeon (C.), MM. Charlier (G.), Gilles, Henry, Leroy, Perdieu.
S.P. M. Chevalier, Mmes De Meyer, Duroi-Vanhelmont.	MM. Beckers, Sleetckx, Van der Maelen, Van der Sande.
P.V.V. MM. Berben, De Groot, Mahieu.	MM. De Croo, Kempinaire, Mme Neyts-Uyttebroeck, M. Vreven.
P.R.L. MM. Foret, Mundeleer.	MM. Draps, Gol, Klein.
P.S.C. MM. Beaufays, Laurent.	M. Antoine, Mme Corbisier-Hagon, M. Michel (J.).
V.U. MM. Coveliers, Loones.	M. Lauwers, Mme Maes, M. Van Vaerenbergh.
Ecolo/ Agalev Mme Vogels.	MM. Simons, Van Dienderen.

Voir :

- 954 - 89 / 90 :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

3 DECEMBER 1990

WETSONTWERP

**tot wijziging van artikel 1468
van het Gerechtelijk Wetboek**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
JUSTITIE (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER HERMANS

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft onderhavig wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 7 maart en van 20 november 1990.

Dit wetsontwerp werd besproken in openbare Commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Mottard.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Bourgeois, Dumez, Hermans, Mevr. Merckx-Van Goey, H. Van Parys.	HH. Bosmans (F.), Bosmans (J.), Breyne, De Clerck, Mevr. Leysen, H. Uyttendaele.
P.S. HH. Defosset, Eerdekens, Mayeur, Mottard, Mevr. Onkelinx.	Mevr. Burgeon (C.), HH. Charlier (G.), Gilles, Henry, Leroy, Perdieu.
S.P. H. Chevalier, Mevr. De Meyer, Duroi-Vanhelmont.	HH. Beckers, Sleetckx, Van der Maelen, Van der Sande.
P.V.V. HH. Berben, De Groot, Mahieu.	HH. De Croo, Kempinaire, Mevr. Neyts-Uyttebroeck, H. Vreven.
P.R.L. HH. Foret, Mundeleer.	HH. Draps, Gol, Klein.
P.S.C. HH. Beaufays, Laurent.	H. Antoine, Mevr. Corbisier-Hagon, H. Michel (J.).
V.U. HH. Coveliers, Loones.	H. Lauwers, Mevr. Maes, H. Van Vaerenbergh.
Ecolo/ Agalev Mevr. Vogels.	HH. Simons, Van Dienderen.

Zie :

- 954 - 89 / 90 :

— N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES CLASSES MOYENNES

Le projet de loi à l'examen est issu d'une proposition de loi modifiant l'article 1468 du Code judiciaire (Doc. Sénat, n° 394/1, 1988), déposée par M. Swaelen, président du Sénat. Après avoir été amendée, cette proposition a été adoptée à l'unanimité par la Commission de la Justice du Sénat et à l'unanimité moins une abstention en séance plénière.

La saisie conservatoire des navires et bateaux est régie par la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, qui a été insérée dans le droit belge par la loi du 24 mars 1961 (*Moniteur belge* du 19 juillet 1961).

A cette époque, les activités de chargement et de déchargement des navires ne donnaient pratiquement lieu à aucune contestation entre parties. Toutefois, les changements de la situation économique, et surtout l'évolution dans le monde maritime, ont profondément modifié les choses. Dans d'autres pays industrialisés ou d'Europe occidentale, les entreprises d'arrimage, notamment, ont bel et bien le droit de demander au tribunal une saisie conservatoire en exécution de leurs créances, de sorte qu'une adaptation s'impose.

II. — DISCUSSION ET VOTE

M. Beaufays fait observer que le projet de loi est contraire à la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952.

M. Dumez précise toutefois que des négociations visant à modifier cette convention se déroulent actuellement au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

La Commission demande au Ministre de la Justice de fournir de plus amples informations à ce sujet.

Le Ministre de la Justice transmet la note suivante, qui a été rédigée par les services de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure du Ministère des Communications.

« 1. L'énumération contenue dans la Convention de 1952 est limitative. La liste des créances maritimes prévue à l'article 1468 du Code judiciaire ne peut être modifiée sans contrevenir à la Convention du 10 mai 1952, transposée dans le droit belge par la loi du 24 mars 1961 (*Moniteur belge* du 19 juillet 1961). La liste des créances maritimes prévue dans la Convention est en effet limitative.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN MIDDENSTAND

Onderhavig wetsontwerp kwam tot stand ingevolge het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 1468 van het Gerechtelijk Wetboek (Stuk Senaat n° 394/1, 1988) ingediend door Senaatsvoorzitter F. Swaelen. Dit voorstel werd, na amendering, eenparig aangenomen door de Commissie voor de Justitie van de Senaat. In de plenaire vergadering werd het wetsvoorstel, op 1 onthouding na, quasi eenparig aangenomen.

Het bewarend beslag op zeeschepen en binnenschepen wordt geregeld door het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952, dat door de wet van 24 maart 1961 (*Belgisch Staatsblad* van 19 juli 1961) in het Belgisch recht werd opgenomen.

Op dat ogenblik gaven de activiteiten van het laden en lossen van zeeschepen praktisch geen aanleiding tot betwisting tussen partijen; de gewijzigde economische toestand en de evolutie in de maritieme wereld hebben evenwel een grondige wijziging aangebracht. Er wordt verwezen naar andere Westeuropese en geïndustrialiseerde landen waar onder meer stuka-doorsbedrijven wel het recht hebben ter uitvoering van hun vorderingen bewarend beslag bij de rechtbanken aan te vragen, zodat een aanpassing zich opdringt.

II. — BESPREKING EN STEMMING

De heer Beaufays merkt op dat het wetsvoorstel ingaat tegen het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952.

De heer Dumez meent daarentegen dat er in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Conferentie van de Verenigde Naties inzake handel en ontwikkeling (UNCTAD) onderhandelingen tot wijziging van dit verdrag aan de gang zijn.

De Commissie vraagt aan de Minister van Justitie om in dit verband bijkomende informatie te verstrekken.

De Minister van Justitie deelt ter verduidelijking de hiernavolgende nota mee opgesteld door de diensten van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart van het Ministerie van Verkeerswezen.

« 1. De opsomming van het Verdrag van 1952 is limitatief. Het is niet mogelijk wijziging te brengen aan de lijst van de zeevorderingen in artikel 1468 van het Gerechtelijk Wetboek zonder een inbreuk te maken op het Verdrag van 10 mei 1952 dat door de wet van 24 maart 1961 (*Belgisch Staatsblad* van 19 juli 1961) in het Belgisch recht werd opgenomen. De lijst van de zeevorderingen door het verdrag ingevoerd is inderdaad limitatief.

Cette situation résulte du fait que la liste des créances maritimes prévue dans la Convention est le fruit d'un compromis entre les conceptions anglo-saxonnes et continentales du droit en matière de saisie sur les navires. Sans ce compromis, aucune convention n'aurait pu être conclue. Il aurait été tout à fait absurde, d'un point de vue commercial, d'élaborer une Convention qui ne soit d'application que sur le continent européen, compte tenu de la part des pays anglo-saxons dans le trafic maritime et dans la flotte internationale.

Selon le droit anglo-saxon, la possibilité de saisir un navire est limitée aux cas où une créance se rapporte au navire lui-même (in rem). La créance doit exister. Aucun dédommagement n'est accordé en cas de saisie illicite.

Selon la conception continentale, tous les biens du débiteur constituent le gage de tous ses créanciers. Il n'y a donc pas de limitation en fonction de la nature de la créance qui justifie la saisie. Il était également de règle, dans le droit continental, que la saisie puisse être opérée sans examen préalable du fondement de la séance alléguée.

Il s'agit en l'occurrence d'une subsistance du droit coutumier en matière de saisie à l'égard des étrangers, qui se retrouve dans les coutumes de certaines villes comme Anvers et Paris. Une telle saisie constituait une garantie pour les créanciers et se justifiait par le fait que l'étranger pouvait aisément se soustraire à ses obligations en quittant la ville, tandis que ses biens, s'il en avait, se trouvaient en fait en dehors de la juridiction de la ville.

Un compromis entre les deux conceptions fut obtenu lors de la conférence diplomatique de 1952. La créance maritime est une créance alléguée (l'allégation d'un droit ou d'une créance) résultant d'une (ou de plusieurs) des causes énumérées à l'article 1^{er} de la Convention. Cet article a été repris à l'article 1468 du Code judiciaire.

En 1984 déjà, MM. Swaelen et Grootjans avaient pris une initiative législative similaire, qui n'avait toutefois pas abouti (Doc. Chambre n° 1079, 1984-1985).

2. Négociations sur une nouvelle convention

Il est inexact de prétendre que des négociations seraient actuellement en cours en vue de revoir la convention de 1952 de manière à la limiter encore davantage. Le Comité maritime international a certes établi, en 1985, un avant-projet de nouvelle convention en matière de saisie de navires, mais il n'est pas le forum au sein duquel de telles conventions se concluent. Ce rôle revient en effet à la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) et à l'Organisation Maritime Internationale (OMI). La CNUCED est un organe des Nations Unies qui a une mission spécifique au sein de cette institution mais

Dit vloeit voort uit het feit dat de lijst van de zeevorderingen in het Verdrag slechts is kunnen tot stand komen door een compromis tussen de Angelsaksische en de continentale rechtsopvattingen inzake het scheepsbeslag. Zonder dit compromis was zelfs geen verdrag mogelijk. Een louter continentaal verdrag was commercieel gezien totaal onzinnig wegens het aandeel van de Angelsaksische landen in het zeevervoer en in de wereldvloot.

In het Angelsaksisch recht is de mogelijkheid van het beslag op een schip beperkt tot de gevallen waarin een vordering bestaat tegen het schip zelf (in rem). De vordering moet bestaan. Er wordt geen schadevergoeding toegekend wegens onrechtmatig beslag.

Volgens de continentale opvatting vormen alle goederen van een schuldenaar het onderpand van al zijn schuldeisers. Er is dus geen beperking naargelang de aard van de vordering die als grondslag dient. In het continentale recht was ook de regel aanwezig dat beslag kon worden gelegd zonder vooraf te onderzoeken of de beweerde schuldvordering al dan niet gegrond was.

Dit is een overblijfsel van het gewoonterechtelijk vreemdelingenbeslag dat voorkomt in de costumen van sommige steden, onder meer Antwerpen en Parijs. Dit beslag gold als zekerheid van de schuldvordering en hield rekening met de omstandigheid dat de vreemdeling zich gemakkelijk aan zijn verplichtingen kon onttrekken door de stad te verlaten terwijl zijn goederen, als hij die al had, eigenlijk buiten het rechtsgebied van de stad waren gelegen.

Op de diplomatieke conferentie van 1952 werd een compromis bereikt tussen beide opvattingen. De zeevordering is een beweerde schuldvordering (l'allégation d'un droit ou d'une créance) die voortvloeit uit één (of meer) van de oorzaken door artikel 1 van het verdrag bepaald. Artikel 1 van het Verdrag is in artikel 1468 van het Gerechtelijk Wetboek overgenomen.

De heren Swaelen en Grootjans hebben in 1984 reeds een gelijkaardig wetgevend initiatief genomen dat evenwel tot niets heeft geleid. (Parlementair Stuk Kamer n° 1079, 1984-1985).

2. Onderhandelingen over een nieuw verdrag

Het is onjuist te beweren dat er momenteel onderhandelingen aan de gang zouden zijn om het verdrag van 1952 in nog meer beperkende zin te herzien. Het Comité Maritime International heeft in 1985 weliswaar een voorontwerp van een nieuw verdrag inzake scheepsbeslag opgemaakt maar het CMI is niet het forum waar dergelijke verdragen worden gesloten. Dat is integendeel de rol van de Conferentie van de Verenigde Naties inzake handel en ontwikkeling (UNCTAD) en van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De UNCTAD is een orgaan van de Verenigde Naties dat binnen deze instelling een eigen

qui ne jouit d'aucune autonomie. L'OMI est une institution internationale spécialisée mais indépendante qui fait partie de la famille des institutions des Nations Unies.

L'OMI et la CNUCED ont créé, en 1986, un groupe de travail commun composé d'experts. Ce groupe de travail avait pour mission d'examiner les conventions internationales en matière de privilèges et d'hypothèques maritimes et en matière de saisie de navires, afin de formuler une nouvelle réglementation-type ou de nouvelles directives à cet égard. La saisie de navires est liée aux privilèges et hypothèques dans la mesure où elle constitue une modalité de leur exécution.

Le groupe de travail commun a clôturé ses travaux lors de sa sixième session, qui s'est tenue du 24 au 29 septembre 1989, et a déposé son rapport final le 17 novembre 1984. Les résultats de ces travaux y sont résumés comme suit :

1° le groupe de travail a proposé les projets d'articles en vue d'une nouvelle convention en matière de privilèges et hypothèques maritimes;

2° ces projets d'articles ont été insérés dans un projet de convention qui est prêt à être soumis à une conférence diplomatique en vue de son adoption;

3° le groupe de travail a procédé à un échange de vues sur une révision éventuelle de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer. Il est estimé que cette convention devra éventuellement être adaptée en fonction des décisions d'une prochaine conférence diplomatique sur le projet de convention en matière de privilèges et hypothèques maritimes. Etant donné que la Convention sur la saisie des navires et la future convention en matière de privilèges et hypothèques maritimes sont étroitement liées, le groupe de travail a estimé qu'il était prématuré d'élaborer dès à présent des amendements à ce sujet.

Outre ces éléments du rapport final, il convient de faire observer que ce point avait également déjà été abordé lors de la cinquième session (12-20 décembre 1988). Plusieurs délégations avaient à l'époque souligné que la convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer était largement acceptée et avaient dès lors défendu la thèse selon laquelle aucune modification radicale ne pouvait y être apportée. La révision de la convention de 1952 devrait se limiter aux dispositions qui seraient absolument nécessaires dans la perspective de la future convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. Une seule délégation ne partageait pas ce point de vue et estimait que la convention de 1952 nécessitait des adaptations plus importantes.

On peut dès lors affirmer en conclusion de ce point qu'une révision de la convention de 1952 n'est pas encore pour demain et que cette révision, si révision il y a, se limitera plutôt aux objectifs décrits plus haut.

opdracht maar geen autonomie heeft. De IMO is een gespecialiseerde maar onafhankelijke internationale instelling uit de familie van de Verenigde Naties.

IMO en UNCTAD hebben in 1986 een gemeenschappelijke werkgroep van experts opgericht. Deze werkgroep had als taak de internationale verdragen inzake scheepsvoorrechten en -hypotheken en inzake scheepsbeslag te onderzoeken teneinde een nieuwe modelregulering of nieuwe richtlijnen daarvoor te formuleren. Het scheepsbeslag hangt hiermee samen als modaliteit van de executie van de voorrechten en hypotheken.

De gezamenlijke werkgroep heeft op zijn zesde zitting van 24 tot 29 september 1989 zijn werkzaamheden afgesloten en op 17 november 1989 zijn eindrapport neergelegd. De resultaten van de werkzaamheden worden er als volgt samengevat :

1° de werkgroep heeft ontwerp-artikelen voorgesteld voor een nieuw verdrag inzake scheepsvoorrechten en -hypotheken;

2° deze ontwerp-artikelen werden opgenomen in een ontwerp van verdrag dat in staat is om aan een diplomatieke conferentie te worden voorgelegd met het oog op zijn aanvaarding;

3° de werkgroep heeft een gedachtenwisseling gehouden over een eventuele herziening van het Verdrag van 1952 inzake het bewarend beslag op zeeschepen. Er werd geoordeeld dat dit verdrag eventueel zal moeten worden aangepast, rekening houdend met de beslissingen van een komende diplomatieke conferentie over het ontworpen verdrag inzake scheepsvoorrechten en -hypotheken. Rekening houdend met het eng verband tussen de conventie inzake scheepsbeslag en het toekomstige verdrag inzake scheepsvoorrechten en -hypotheken werd het voorbarig geacht nu reeds amendementen terzake uit te werken.

In aansluiting met deze elementen van het eindverslag dient er nog op gewezen dat dit onderwerp ook op de vijfde zitting (12-20 december 1988) reeds aan bod was gekomen. Verschillende delegaties hebben toen gewezen op de ruime aanvaarding van het verdrag van 1952 inzake bewarend beslag op zeeschepen en daarop de stelling gesteund dat aan dit verdrag geen radicale wijzigingen zouden mogen worden aangebracht. De herziening van het verdrag van 1952 zou zich moeten beperken tot de bepalingen die uit hoofde van de komende conventie inzake scheepsvoorrechten en -hypotheken absoluut noodzakelijk zouden zijn. Er was slechts één enkele delegatie die het daarmee niet eens was en die vond dat het Verdrag van 1952 ruime aanpassing behoeft.

Als conclusie van dit punt kan derhalve met zekerheid worden gesteld dat een herziening van het verdrag van 1952 nog niet voor morgen is en dat, als er een zou komen, deze herziening eerder beperkt zal zijn tot de reeds aangeduide objectieven.

3. Etude de droit comparé — Législations étrangères au contenu similaire à celui de la convention

Au 31 décembre 1989, *soixante* pays avaient accepté ou ratifié la convention.

Il convient de noter à cet égard que plusieurs territoires d'outre-mer, pour lesquels la France et la Grande-Bretagne avaient ratifié la convention, ont entre-temps obtenu leur indépendance, de sorte que le nombre d'Etats contractants est aujourd'hui certainement supérieur à soixante. On a même cité le chiffre de 63 au congrès du CMI de Lisbonne, en 1985.

Parmi ces pays se trouvent TOUS les Etats membres de la CEE, à l'exception du Luxembourg. Ce pays en a cependant déjà prévu explicitement la ratification dans le projet de loi créant un registre des pavillons luxembourgeois, qui est actuellement soumis à la procédure législative.

Dans ce contexte, il ne paraît pas souhaitable que la Belgique fasse cavalier seul. Il convient par ailleurs de tenir compte du fait que depuis 1971, la Cour de cassation reconnaît la prééminence de la Convention sur la loi interne, lorsqu'il y a opposition entre les deux. La proposition de loi ne peut donc être d'aucune utilité, à moins que la Belgique ne dénonce la convention de 1952. Cette éventualité ne me paraît toutefois pas envisageable, étant donné que la Belgique est dépositaire de la convention et que, d'autre part, une telle attitude serait contraire à nos intérêts commerciaux. Il ne faut pas non plus oublier que la limitation du nombre des créances maritimes a pour but de protéger les créanciers hypothécaires du navire. Leurs créances sont presque toujours plus importantes que celles des créanciers privilégiés qui possèdent une créance maritime.

Enfin, la saisie des soutes (qui, selon une jurisprudence constante, ne font pas partie du navire proprement dit) suffit pour satisfaire aux créances des entreprises d'arrimage et des fournisseurs maritimes. Cette saisie aboutit d'ailleurs au même résultat que la saisie du navire proprement dit, à savoir l'immobilisation du navire. Dans les deux cas, cette immobilisation incite le débiteur à payer ses dettes. »

*
* *

Après que la commission a pris connaissance de la note précitée, l'article unique et par conséquent le projet de loi sont rejetés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

P. HERMANS

Le Président,

J. MOTTARD

3. Rechtsvergelijkende studie — Buitenlandse wetgeving met gelijkaardige inhoud als het verdrag

Op 31 december 1989 hadden *zestig* landen het verdrag aanvaard of geratificeerd.

Hierbij dient aangestipt dat verschillende van de overzeese territoria waarvoor Frankrijk en Groot-Brittannië geratificeerd hebben, inmiddels onafhankelijk zijn geworden zodat het aantal verdragstaten nu zeker meer dan zestig bedraagt. Op het CMI-Congres van Lissabon in 1985 werd reeds gewaagd van 63 landen.

Daaronder bevinden zich ALLE EEG-lidstaten behalve Luxemburg. Dit laatste land heeft evenwel de goedkeuring ervan reeds uitdrukkelijk opgenomen in het wetsontwerp tot oprichting van een Luxemburgs vlagregister, dat momenteel aan de wetgevende procedure wordt onderworpen.

In deze context lijkt het niet wenselijk dat België cavalier seul zou spelen. Overigens dient rekening gehouden met het feit dat het Hof van Cassatie sinds 1971 de voorrang van het Verdrag op de daarmee strijdige interne wet honoreert. Het wetsvoorstel kan dus geen nuttig effect hebben tenzij België het verdrag van 1952 zou opzeggen. Dit laatste lijkt mij echter geen haalbare kaart, niet alleen omdat België depositaris is van het verdrag maar ook omdat het strijdig is met ons welbegrepen handelsbelang. Men mag overigens ook niet vergeten dat de beperking van het getal zeevorderingen bedoeld is om de hypothe-caire schuldeisers van het schip te beschermen. Hun ingeschreven schuldvorderingen zijn meestal altijd belangrijker dan die van de bevoorrechte schuldeisers die over een zeevordering beschikken.

Tenslotte volstaat het beslag op de bunkers (deze maken volgens een vaste rechtspraak geen deel uit van het schip zelf) om de schuldvorderingen van stouwers en shipchangers te voldoen. Dit beslag leidt overigens tot hetzelfde resultaat als het beslag op het schip zelf met name de immobilisatie van het schip. In beide gevallen is deze immobilisatie de prikkel waardoor de schuldenaar wordt aangespoord om zijn schulden te betalen. »

*
* *

Nadat de Commissie kennis heeft genomen van de hoger vermelde nota, wordt het enig artikel en bijgevolg het wetsontwerp eenparig verworpen.

De Rapporteur,

P. HERMANS

De Voorzitter,

J. MOTTARD