

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1960-1961.

SÉANCE DU 1 FÉVRIER 1961.

Projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants : A) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952; B) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952; C) Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES (1)
PAR M. H. ROLIN.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Affaires étrangères a pris connaissance de l'avis ci-annexé émis par la Commission de la Justice et qui tend à recommander au Sénat le vote du projet de loi portant approbation des trois Conventions de droit maritime international portant la date du 10 mai 1952.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; le comte d'Aspremont Lynden, Dehousse, Dekeyser, de la Vallée Poussin, Duvieusart, le baron Nothomb, Orban, Pholien et Rolin, rapporteur.

R. A 5105.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

259 (Session de 1955-1956) :

- 1 : Projet de loi;
- 2 : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

14 et 20 décembre 1955.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1960-1961.

VERGADERING VAN 1 FEBRUARI 1961.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de volgende internationale akten : A) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, ondertekend op 10 mei 1952 te Brussel; B) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen, ondertekend op 10 mei 1952 te Brussel; C) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend op 10 mei 1952 te Brussel.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE ZAKEN (4)
UITGEBRACHT DOOR DE H. H. ROLIN.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie voor de Buitenlandse Zaken heeft kennis genomen van het hierbijgevoegde advies van de Commissie voor de Justitie, waarbij aan de Senaat wordt aanbevolen het ontwerp van wet aan te nemen, houdende goedkeuring van de drie Verdragen van internationaal zeerecht, dd. 10 mei 1952

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Graaf d'Aspremont Lynden, Dehousse, Dekeyser, de la Vallée Poussin, Duvieusart, Baron Nothomb, Orban, Pholien en Rolin, verslaggever.

R. A 5105.

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

259 (Zitting 1955-1956) :

- 1 : Ontwerp van wet;
- 2 : Verslag.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

14 en 20 december 1955.

Elle est d'autant plus heureuse de s'y rallier que conformément à une longue tradition, c'est à l'initiative du Gouvernement belge qu'a été convoquée la Conférence diplomatique de Droit maritime où les dites conventions ont été adoptées, et qu'elles avaient été préparées par une Conférence internationale de Droit maritime à la suite des travaux du Comité maritime international d'inspiration belge et dont le siège est à Anvers et des associations de droit maritime qui réunissent dans de nombreux pays les juristes et les milieux intéressés aux problèmes de droit maritime : armateurs, assureurs maritimes, commerçants, etc.

A l'heure actuelle, ces conventions ont recueilli les ratifications ou adhésions des Etats suivants :

Celle sur la saisie conservatoire des navires de mer :

de l'Espagne, de l'Egypte, du Saint-Siège, du Portugal, de la France, des républiques du Togo, Cameroun, de la Grande-Bretagne, de la Suisse, du Haïti, du Costa Rica et du Cambodge.

Celle sur la compétence civile en matière d'abordage :

des mêmes Etats et en plus de la Yougoslavie.

Et celle sur la compétence pénale en matière d'abordage :

des mêmes Etats et en plus de l'Union Birmane, le Vietnam et la Yougoslavie.

Il convenait sans doute que la Belgique, sauf objection majeure, ne demeurât pas plus longtemps absente de ces listes. La complexité et l'importance des questions soulevées nécessitaient cependant de la part du législateur un examen attentif; l'avis longuement motivé de la Commission de la Justice contribuera du reste à faciliter l'interprétation de certaines dispositions.

Le Sénat notera d'autre part avec satisfaction, l'intention du Gouvernement de répondre sans tarder au vœu exprimé par la Commission de la Justice en déposant un projet de loi modifiant la législation relative à la saisie conservatoire et celle relative, à la compétence civile, conforme aux dispositions de la convention relative à cette matière. On ne pourrait assez souligner l'inconvénient que présente l'unification des législations internes par voie de convention internationale lorsque l'application des dispositions nouvelles demeure limitée aux rapports entre ressortissants belges et ressortissants des Etats parties à la Convention. Rompre l'unité dans la législation belge pour rechercher sa conformité avec des législations étrangères c'est introduire dans la pratique judiciaire une cause de trouble et d'hésitation qui constitue un prix trop cher pour le progrès qu'on veut réaliser.

Deux autres observations de la Commission de la Justice ont spécialement retenu l'attention de

Zij is des te gelukkiger zich daarbij te kunnen aansluiten daar het, overeenkomstig een lange traditie, op initiatief van de Belgische Regering is dat de Diplomatieke Zeerecht-conferentie werd bijeengeroepen, waarop de bedoelde Verdragen werden ondertekend; deze Verdragen werden voorbereid door een Internationale Zeerecht-conferentie op grond van de werkzaamheden van het Internationaal Zeevaartcomité dat uit een Belgisch initiatief was ontstaan en waarvan de zetel te Antwerpen is gevestigd en door de verenigingen voor zeerecht, die in talrijke landen de juristen en de kringen groeperen die belang stellen in de problemen inzake zeerecht : reders, zeeverzekeraars, handelaars, enz...

Op dit ogenblik zijn deze verdragen in de volgende Staten bekrachtigd of goedgekeurd :

Verdrag betreffende het conservatoir beslag op zeeschepen :

Spanje, Egypte, de Heilige Stoel, Portugal, Frankrijk, de Republiek Togo, Kameroen, Groot-Brittannië, Zwitserland, Haïti, Costa Rica en Cambodja.

Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring :

dezelfde Staten met daarbij Joegoslavië.

Verdrag betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring :

dezelfde Staten met daarbij de Birmaanse Unie, Vietnam en Joegoslavië.

Het was zeker goed dat België niet langer op deze lijsten zou ontbreken, behoudens om een grondige reden. De moeilijkheden waarmede de opgeworpen vraagstukken gepaard gaan evenals het belang ervan, maakten het evenwel noodzakelijk dat de wetgever er een grondig onderzoek aan besteedde; het uitvoerig gemotiveerd advies van de Commissie voor de Justitie zal er overigens toe bijdragen om de interpretatie van sommige bepalingen te vergemakkelijken.

De Senaat zal anderzijds met voldoening noteren dat de Regering voornemens is onverwijld tegemoet te komen aan de wens van de Commissie voor de Justitie, door een ontwerp van wet in te dienen tot wijziging van de wetgeving betreffende het conservatoir beslag en van die betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken, overeenkomstig de bepalingen van het desbetreffende verdrag. Men kan niet genoeg wijzen op de moeilijkheden die aan de eenmaking van de interne wetgevingen bij wijze van internationale overeenkomst verbonden zijn, wanneer de toepassing van de nieuwe bepalingen beperkt blijft tot de betrekkingen tussen Belgische onderdanen en onderdanen van Staten die bij het Verdrag betrokken zijn. De eenheid in de Belgische wetgeving verbreken om deze in overeenstemming te brengen met de buitenlandse wetgevingen, is een oorzaak van storingen en aarzeling in de rechtspraktijk invoeren, die te duur moet worden betaald voor hetgeen de beoogde vooruitgang waard is.

Twée andere opmerkingen van de Commissie voor de Justitie hebben speciaal de aandacht

vosre Commission des Affaires étrangères, l'une relative à trois inexactitudes figurant dans le texte français de la Convention relative à la compétence civile, tel qu'il est reproduit dans le projet de loi d'approbation déposé à la Chambre des Représentants, le 24 mars 1955, et voté par elle à l'unanimité le 20 décembre 1955. Il est piquant de constater que tandis que le texte français est erroné, le texte néerlandais est correct, et correspond seul au texte original français de la Convention d'après lequel les traducteurs ont manifestement travaillé. Comme sur le plan national les deux textes néerlandais et français ont, par suite de l'adoption de la Convention dans le droit interne, la même valeur officielle, il n'est pas douteux qu'en cas de maintien, dans le projet soumis au Sénat, des trois erreurs signalées, les praticiens consciencieux se référant au texte néerlandais lui donneraient préférence sur base des sources internationales. Mais, il y a lieu évidemment de leur éviter cette difficulté en rectifiant le texte de la loi d'approbation avant son adoption définitive et sa publication.

La seule question qui se pose est celle de savoir s'il convient pour ce motif que le projet rectifié fasse retour à la Chambre. Bien que la Commission soit encline à répondre par la négative, un membre fait observer qu'en cette matière c'est aux tribunaux appelés à faire application de la convention qu'il appartient d'apprécier s'il a été satisfait ou non au prescrit de l'article 68 de la Constitution, et l'avis exprimé à cet égard par le Sénat, ou par son président ou même par le gouvernement ne pourrait les lier.

D'autre part, on remarquera qu'au sujet d'une des conventions, celle soumise à l'abordage en matière pénale, votre Commission de la Justice a été nettement d'avis qu'il ne convenait pas que la Belgique fasse abandon de sa compétence pénale pour la répression des abordages commis par des navires étrangers dans ses eaux territoriales.

Il eut été souhaitable, dès lors, que le projet de loi fut amendé par l'introduction d'une condition, à savoir que le gouvernement belge faisant usage de la faculté inscrite à l'article 4 de la Convention relative à la compétence pénale, se réserve au moment du dépôt de sa ratification « le droit de poursuivre les infractions commises dans ses eaux territoriales. » Mais en vue d'éviter les nouveaux retards qu'entraînerait le retour du projet à la Chambre, votre Commission vous propose de vous borner à l'adoption de la résolution suivante :

« Au moment où il vote le projet de loi portant approbation des trois conventions internationales adoptées à Bruxelles le 10 mai 1952, le Sénat déclare prendre acte de la décision du gouvernement

gehad van uw Commissie voor de Buitenlandse Zaken; de eerste betreft de drie onnauwkeurigheden in de Franse tekst van het Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken zoals hij is overgenomen in het ontwerp van wet tot goedkeuring, dat op 24 maart 1955 bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd ingediend en op 20 december 1955 aldaar eenparig werd goedgekeurd. Het loont de moeite vast te stellen dat terwijl de Franse tekst verkeerd is, de Nederlandse integendeel juist is en alleen met de originele Franse tekst van het Verdrag overeenstemt, waarop de vertalers kennelijk hebben gewerkt. Aangezien op het nationale vlak de twee teksten tengevolge van de goedkeuring van het Verdrag dezelfde officiële waarde hebben in het interne recht, lijdt het geen twijfel dat zo de drie voormelde fouten in het aan de Senaat voorgelegde ontwerp blijven staan, de nauwgezette rechtsbeoefenaars naar de Nederlandse tekst zullen verwijzen en hem de voorkeur zullen geven op grond van de internationale bronnen. Men moet hun natuurlijk die moeilijkheden besparen door de tekst van de goedkeuringswet te wijzigen, vooraleer deze definitief wordt aangenomen en bekendgemaakt.

De enige vraag is of het verbeterde ontwerp daarom naar de Kamer van Volksvertegenwoordigers terug moet. Hoewel de Commissie geneigd is ontkennend te antwoorden, geeft een lid als zijn mening te kennen dat ter zake de rechtbanken die het verdrag zullen toepassen, moeten oordelen of al dan niet voldaan is aan het bepaalde van artikel 68 van de Grondwet en het advies, dat te dien aanzien door de Senaat of door zijn Voorzitter of zelfs door de Regering wordt uitgebracht, kan niet bindend zijn.

Anderzijds zal men opmerken dat ten aanzien van een van de verdragen, namelijk dat betreffende de strafrechtelijke gevolgen van de aanvaring, uw Commissie voor de Justitie stellig van mening was, dat België geen afstand moet doen van zijn strafrechtelijke bevoegdheid ten opzichte van aanvaringen, door buitenlandse schepen gepleegd in zijn territoriale wateren.

Het ware dan ook wenselijk geweest dat het ontwerp van wet werd geamendeerd door invoeging van een voorwaarde, te weten dat de Belgische Regering, gebruik makend van de bevoegdheid voorzien bij artikel 4 van het Verdrag betreffende de strafrechtelijke bevoegdheid, zich bij de indiening van de bekrachtigingsoorkonden het recht zou voorbehouden « om de misdrijven te bestraffen, welke binnen de Belgische territoriale wateren worden gepleegd ». Om nieuwe vertraging te voorkomen als gevolg van de terugkeer van het ontwerp naar de Kamer, stelt uw Commissie U voor alleen de volgende resolutie te aanvaarden :

« Bij de aanneming van het ontwerp van wet houdende goedkeuring van de drie internationale Verdragen die op 10 mei 1952 te Brussel werden ondertekend, verklaart de Senaat akte te nemen

belge d'accompagner sa ratification de la convention sur la compétence pénale d'une réserve du droit de poursuivre les infractions commises dans les eaux territoriales belges. »

Le projet de loi et le rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. ROLIN.

Le Président,
P. STRUYE.

van de beslissing van de Belgische Regering om de bekrachtiging van het Verdrag betreffende de bevoegdheid in strafzaken vergezeld te doen gaan van een voorbehoud omtrent het recht, de misdrijven, gepleegd in de Belgische territoriale wateren, te bestraffen.»

Het wetsontwerp en het verslag zijn met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. ROLIN.

De Voorzitter,
P. STRUYE.

ANNEXE

Avis de M. Rolin, président-rapporteur, fait au nom de la Commission de la Justice.

La Commission de la Justice s'excuse du retard avec lequel le présent avis, qui lui fut demandé en 1956, est envoyé à la Commission des Affaires étrangères. Ce retard s'explique et se justifie dans une large mesure par les doutes et les objections auxquels donnaient prise à première vue certaines des dispositions conventionnelles soumises à l'approbation du Sénat, ainsi que par le désir du rapporteur de surseoir à conclure jusqu'à la clôture de la Conférence du Droit de la Mer qui se réunit à Genève du 24 février au 27 avril 1958 et de prendre en considération les résultats de cette Conférence. Des échanges de vues prolongés eurent lieu à ce sujet entre M. Lilar, ministre de la Justice et président de la Conférence de Bruxelles au cours de laquelle les conventions furent élaborées, et une sous-commission composée de Messieurs Ancot, De Baeck, Lagae et du rapporteur. Ils permirent d'aboutir à un accord sur le commentaire des trois Conventions donné dans le présent avis.

Certaines observations préliminaires doivent être formulées concernant les trois conventions :

Tout d'abord *quant à leur objet*. Suivant leur intitulé, elles tendraient toutes trois à « l'unification de certaines règles », ce qui porterait à croire que les règles nouvelles qu'elles consacrent se substitueraient dans les différents États contractants dès l'entrée en vigueur de la convention aux dispositions législatives régissant actuellement la matière.

Tel est effectivement le cas pour la deuxième convention annexée au projet de loi, à savoir celle relative à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation. En effet, bien que la Convention ne crée d'obligations qu'entre les Parties Contractantes, son texte ne limite pas l'application des règles qu'elle formule aux navires battant un de leurs pavillons, en sorte que, en cas de ratification, ces règles prendront place dans notre droit commun interne — la Convention étant, comme au surplus les deux autres, rédigée en telle sorte qu'elle ne nécessite pas pour son application de loi complémentaire, et est *self-executing*.

Par contre, quant aux deux autres conventions, leur champ d'application est limité. Sans doute ces deux conventions elles aussi seront dès leur entrée en vigueur d'application dans l'ordre interne belge mais pas de façon générale, *erga omnes*. L'une et l'autre conventions contiennent en effet un article 8 qui en limite en principe l'application aux cas intéressant les ressortissants des Parties Contractantes et en exclut notamment les différends intéressant uniquement des nationaux. Ces deux con-

BIJLAGE

Advies namens de Commissie voor de Justitie uitgebracht door de h. Rolin, voorzitter-verslaggever.

De Commissie voor de Justitie verontschuldigt zich over de vertraging waarmee dit advies, dat in 1956 werd gevraagd, aan de Commissie voor de Buitenlandse Zaken wordt overgemaakt. Deze vertraging is in ruime mate te verklaren en te verantwoorden door de twijfel en de bezwaren die op het eerste gezicht zijn gerezen ten aanzien van sommige bepalingen van de verdragen die ter goedkeuring aan de Senaat worden voorgelegd, alsmede door het verlangen van de verslaggever te wachten met zijn conclusie tot het slot van de Conferentie van het Zeerecht die van 24 februari tot 27 april 1958 vergaderde en met de resultaten van deze Conferentie rekening te houden. Uitvoerige gedachtenwisselingen hadden dienaangaande plaats tussen de heer Lilar, Minister van Justitie en voorzitter van de Conferentie van Brussel, tijdens welke de verdragen werden uitgewerkt, en een subcommissie bestaande uit de heren Ancot, De Baeck, Lagae en de verslaggever. Ten slotte werd overeenstemming bereikt over de commentaar betreffende de drie verdragen die in dit advies is opgenomen.

Sommige voorafgaande opmerkingen dienen met betrekking tot deze drie verdragen te worden naar voren gebracht :

In de eerste plaats *wat betreft hun voorwerp*. Volgens hun titel strekken zij alle drie « tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen », waardoor de indruk wordt gewekt dat de nieuwe bepalingen in de verschillende verdragsluitende Staten vanaf de inwerkingtreding van het verdrag de bestaande wetgevende bepalingen ter zake zullen vervangen.

Dit is werkelijk het geval voor het tweede verdrag dat als bijlage bij het ontwerp van wet is opgenomen, nl. dat betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen. Hoewel het verdrag slechts verplichtingen schept tussen de verdragsluitende partijen, beperkt de tekst de toepassing van de daarin vermelde regels niet tot de schepen die een van hun vlaggen voeren, zodat, in geval van bekrachtiging, deze regels in ons intern gemeen recht zullen worden opgenomen, aangezien het verdrag, zoals de andere twee overigens, zo is opgesteld dat het kan worden toegepast zonder aanvullende wet en dus « self-executing » is.

De werkingssfeer van de twee andere verdragen daarentegen is beperkt. Weliswaar zullen ook deze verdragen onmiddellijk na hun inwerkingtreding toepasselijk worden in het Belgisch intern recht, maar niet « erga omnes ». In elk van beide verdragen komt immers een artikel 8 voor dat in principe de toepassing beperkt tot de gevallen waarbij onderdanen van de contracterende partijen zijn betrokken en onder meer de geschillen uitsluit die alleen onderdanen van eenzelfde staat aanbelangen. Beide ver-

ventions impliquent toutes deux le maintien en vigueur de la législation existante, parallèlement avec les dispositions nouvelles. On conviendra que c'est une singulière étape vers l'unification des législations que de détruire provisoirement l'unité de chacune d'entre elles.

M. le Ministre Lilar saisi de cette observation en a reconnu l'exactitude, mais a exprimé l'intention d'y parer en déposant à très bref délai un projet de loi adaptant la législation interne aux Conventions nouvelles, de façon à en généraliser dans une large mesure l'application. Il rappelle à cet égard le précédent de la loi sur le connaissance où la Belgique ne s'est pas bornée à ratifier la Convention de 1924, mais en a substitué le texte à la loi en vigueur rendant ainsi son application tout à fait générale.

Nous proposons qu'il soit pris acte de cette déclaration.

Une deuxième observation est relative à la clause compromissoire contenue dans chacune des trois Conventions. Suivant l'article 9 de la Convention sur la compétence civile — qui se retrouve tel quel dans les deux autres Conventions :

« Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à l'arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice ».

Cette disposition est manifestement insuffisante : un engagement de soumettre des différends à l'arbitrage sans aucune indication quant au mode de composition de la juridiction arbitrale, est un engagement dont l'exécution est subordonnée à trop d'accords ultérieurs sur les modalités d'exécution pour lier véritablement ceux qui y souscrivent.

Il résulte des travaux préparatoires que le texte de cette disposition est dû à une initiative de la délégation britannique. Celle-ci objecta à la clause initiale attribuant compétence à la Cour Internationale de Justice, qu'il fallait tenir compte du fait que certains pays qui signeront la Convention ne sont pas encore membres de l'ONU. L'objection était plus apparente que réelle, car il suffit d'une autorisation de l'Assemblée générale pour que les Etats non membres de l'ONU aient accès à la Cour et cette autorisation n'est jamais refusée. Il est regrettable en tout cas que l'amendement présenté en séance ait été adopté ainsi sans discussion malgré son imprécision. Il est à souhaiter que les prochaines Conférences maritimes se montrent plus attentives lors de la rédaction de ces clauses juridictionnelles ou compromissoires.

dragons veronderstellen dat de bestaande wetgeving, parallel met de nieuwe bepalingen, van kracht blijft. Men zal toegeven dat het een zonderlinge stap is naar de eenmaking van de verschillende wetgevingen wanneer men voorlopig de eenheid van elk van deze teniet doet.

Minister Lilar erkende dat deze opmerking gegrond was, maar gaf zijn voornemen te kennen de moeilijkheid te verhelpen door eerlang een ontwerp van wet in te dienen waarbij de interne wetgeving aan de nieuwe verdragen zal worden aangepast ten einde aldus de toepassing ervan in ruime mate te veralgemenen. In dit verband verwees hij naar het precedent van de wet op het cognossement waarin België niet alleen het verdrag van 1924 heeft bekrachtigd, maar de tekst ervan in de plaats heeft gesteld van de bestaande wet, zodat hij algemeen van toepassing werd.

Wij stellen voor van deze verklaring akte te nemen.

Een tweede opmerking heeft betrekking op het compromissoir beding dat voorkomt in elk van de drie verdragen. Artikel 9 van het verdrag op de bevoegdheid in burgerlijke zaken, dat letterlijk wordt overgenomen in de beide andere verdragen, luidt als volgt :

« De Hoge Verdragsluitende Partijen verplichten zich alle geschillen tussen staten, die uit de interpretatie of de toepassing van dit verdrag kunnen ontstaan, aan arbitrage te onderwerpen, zulks evenwel onverminderd de verplichtingen van die Hoge Verdragsluitende Partijen, welke overeengekomen zijn hun geschillen aan het Internationale Gerechtshof te onderwerpen. »

Deze bepaling is kennelijk onvoldoende : de verbintenis om de geschillen aan arbitrage te onderwerpen zonder enige aanduiding betreffende de wijze van samenstelling van het scheidsgerecht is een verbintenis waarvan de uitvoering ondergeschikt is aan te veel latere overeenkomsten over de uitvoeringsmodaliteiten om werkelijk diegenen te binden die zich daartoe verplichten.

Uit de voorbereidende werkzaamheden blijkt dat de tekst van deze bepaling het gevolg is van een initiatief van de Britse afvaardiging. Deze had tegen het beding waarbij bevoegdheid werd verleend aan het Internationaal Gerechtshof het bezwaar geopperd dat rekening moest worden gehouden met het feit dat sommige landen welke het Verdrag zullen ondertekenen, nog geen lid zijn van de O.V.V. Dit bezwaar was meer schijn dan werkelijkheid want de toelating van de algemene vergadering volstaat om de staten die geen lid zijn van de O.V.V. tot het Gerechtshof toe te laten en deze toelating werd nooit geweigerd. Het is jammer in elk geval dat het tijdens de vergadering ingediende amendement ondanks zijn onduidelijkheid, zonder bespreking aangenomen werd. Het is gewenst dat de volgende zeevaart-conferenties meer aandacht zullen besteden aan het opstellen van deze juridictionele of compromissaire bedingen.

Une troisième observation doit être faite concernant les territoires non métropolitains. Dans chaque convention, une clause dite coloniale prévoit la faculté pour chacune des Parties Contractantes de notifier à tout moment au Gouvernement que la convention s'applique aux territoires dont elle assure les relations internationales.

Il faut sans aucun doute sous-entendre dans cette rédaction après le mot territoire, le qualificatif non métropolitain; car il est clair que la convention une fois ratifiée s'applique sans déclaration additionnelle aux territoires métropolitains, faute de quoi la ratification n'aurait aucun effet. Cette clause sans aucun doute déroge à la pratique suivie généralement par la Belgique suivant laquelle en l'absence de mention contraire les conventions conclues par la Belgique s'appliquent à tous les territoires administrés par elle.

La question se posait en 1952 de savoir si le gouvernement belge devait ou non faire usage de la faculté d'extension concédée par les Conventions. Elle ne se pose plus aujourd'hui, le Congo étant devenu indépendant et les territoires sous tutelle du Ruanda-Urundi étant dépourvus de côte ou de flotte maritime.

§ 1. Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage signée à Bruxelles, le 10 mai 1952.

A. CHAMP D'APPLICATION.

Notons d'abord les limites du champ d'application de la Convention.

1^o *Quant à son objet.* Il s'agit, suivant le titre, des règles relatives à la compétence civile *en matière d'abordage*. Le mot « abordage » est pris au sens large, car l'article 4 précise que « la convention s'étend aux actions tendant à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, *alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage* ». Par contre, la Convention ne vise que les actions en responsabilité nées directement de l'abordage ainsi compris. Toute action ayant un objet différent échappera à l'application de la Convention, donc non seulement celles « nées du contrat de transport ou de tout autre contrat » expressément exclues par l'article 6 de la convention, mais encore celles nées d'actes d'assistance ou de sauvetage.

2^o *Quant au lieu.* La convention ne contient qu'une limitation territoriale; elle exclut par son

Een derde opmerking moet worden geformuleerd met betrekking tot de niet moederlandse gebieden. In elk verdrag bestaat een zogenaamd koloniaal beding op grond waarvan elke verdragsluitende partij te allen tijde de regering ervan in kennis kan stellen dat het verdrag eveneens zal gelden voor de gebieden voor welker internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is.

In deze tekst is voorzeker na het woord « gebieden » het hoedanigheidswoord « niet moederlandse » verzwegen; het was immers duidelijk dat het Verdrag, na zijn bekrachtiging, zonder aanvullende verklaring van toepassing is op de moederlandse gebieden, zoniet zou deze bekrachtiging geen enkele uitwerking hebben. Dit beding wijkt alleszins af van de doorgaans in België gevolgde praktijk volgens welke bij ontstentenis van een tegenovergestelde vermelding de door België afgesloten verdragen van toepassing zijn op alle door ons land beheerde gebieden.

In 1952 rees de vraag of de Belgische regering ja dan neen gebruik diende te maken van de mogelijkheid het verdrag uit te breiden tot andere gebieden. Die vraag valt nu weg aangezien Congo onafhankelijk is en de voogdijgebieden van Ruanda-Urundi geen kust en ook geen zeevloot hebben.

§ 1. Internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, ondertekend op 10 mei 1952, te Brussel.

A. WERKINGSSFEER.

Laten wij beginnen met de werkingssfeer van het Verdrag nader te bepalen.

1^o *Wat de inhoud ervan betreft.* Volgens het opschrift wil het de bevoegdheid regelen in burgerlijke zaken *op het stuk van aanvaring*. Het woord « aanvaring » heeft hier een ruime betekenis aangezien artikel 4 zegt dat « het verdrag mede van toepassing is op de vorderingen tot vergoeding van schade die hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manœuvre, hetzij door niet-naleving der reglementen, een schip heeft toegebracht, zowel aan een ander schip als aan de zich aan boord daarvan bevindende zaken of personen, *zelfs dan als er geen aanvaring had plaats gevonden* ». Het Verdrag heeft daarentegen alleen betrekking op de aansprakelijkheidsvorderingen die rechtstreeks voortspuiten uit de aanvaring zoals hierboven bepaald. Elke vordering die een ander doel nastreeft, valt niet onder toepassing van het Verdrag, dus niet alleen die welke « zijn ontstaan uit vervoers- of andere overeenkomsten », die bij artikel 6 van het Verdrag uitdrukkelijk zijn uitgesloten, maar ook die welke zijn ontstaan uit daden van bijstand of redding.

2^o *Wat de plaats betreft.* Het verdrag bevat alleen een territoriale beperking; door artikel 7 worden

article 7 les « cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin de 1868. A première vue, une telle disposition peut paraître superflue. Ne s'agit-il pas d'une convention maritime étrangère par définition à la navigation sur le Rhin ? Une telle appréciation serait pourtant erronée, car l'application de la Convention n'est pas limitée aux abordages en mer, se bornant à exiger qu'il s'agisse de navires de mer. La Convention s'étend donc, en principe, aux abordages survenant dans toutes les eaux accessibles aux navires de mer même lorsqu'elles sont utilisées aussi par les bateaux de navigation intérieure, dès qu'un des navires en cause est un navire de mer; l'article 1^{er} est formel en ce sens.

3^o *Quant à la nationalité des parties.* La question est réglée par l'article 8, dont il convient tout d'abord de rectifier le texte exact. Deux erreurs de typographie se sont en effet glissées dans le document envoyé à la Chambre et transmis par elle dont une conduit à un véritable contresens.

Il y a lieu de lire à la cinquième ligne de l'article 8 « qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant », au lieu de « que lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État ».

A la huitième ligne du même article les mots « d'un » doivent être remplacés par « du ».

Ainsi rétabli dans son texte original, l'article 8 fixe comme condition nécessaire et suffisante à l'application de la convention que tous les navires en cause soient « ressortissants aux États des H.P.C. » (sic). On ne prend donc en considération en principe que les pavillons des navires en cause non la nationalité des intéressés : hommes d'équipage, passagers, propriétaires du navire, propriétaires de la cargaison (qui ne feront du reste jamais figure que de demandeurs).

A cette règle simple, l'article 8 apporte deux exceptions dont la première vise l'hypothèse où certains intéressés sont ressortissants d'un État non contractant. En pareil cas, est-il prévu à l'article 8, 1^o, l'application de la Convention pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité. Que comporterait cette condition ? Sans doute la preuve que dans des conditions semblables l'État non contractant admettrait devant ses tribunaux l'action d'un intéressé ressortissant des États où les navires défenseurs sont immatriculés. Si légitime que puisse être pareille exigence, souhaitons qu'elle ne soit jamais formulée, car elle n'aurait d'autre conséquence que de contraindre l'intéressé écarté du prétoire à porter sa réclamation ailleurs et exposerait les navires en cause précisément à cette pluralité de procédures et contrariété de jugements que l'on souhaite éviter. Il nous paraît en tous cas certain qu'il appartient dans chaque État contractant au législateur national et non aux tribunaux de décider si oui ou non il y a lieu de poser cette condition pour

uitgesloten « de gevallen uit de bepalingen van de herziene Rijnvaartakte van 1868 ». Op het eerste gezicht kan een dergelijke bepaling overbodig blijken. Gaat het niet om een zeevaartovereenkomst, die uiteraard niets met de Rijnvaart heeft te maken ? Zulk een redenering is evenwel verkeerd; de werkingssfeer van het Verdrag beperkt zich niet tot de aanvaringen op zee; het verdrag bepaalt enkel dat het om zeeschepen dient te gaan. Het heeft dus in beginsel betrekking op de aanvaringen die plaats hebben in alle wateren die voor zeeschepen toegankelijk zijn, zelfs indien deze wateren ook door de binnenscheepvaart worden gebruikt; het volstaat dat één van de schepen in kwestie een zeeschip is; artikel 1 is in dit opzicht formeel.

3^o *Wat de nationaliteit der partijen betreft.* Dit vraagstuk wordt geregeld door artikel 8, waarvan eerst de Franse tekst zou moeten worden verbeterd. Twee drukfouten zijn inderdaad geslopen in het stuk dat aan de Kamer werd overgemaakt en door deze laatste werd overgezonden; een ervan leidt tot een werkelijke tegenstrijdigheid.

Op de vijfde lijn van artikel 8 dient men te lezen « qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant » in de plaats van « que lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État ».

Op de achtste regel van de Franse tekst van hetzelfde artikel moeten de woorden « d'un » vervangen worden door « du ».

Artikel 8 stelt dus als noodzakelijke doch voldoende voorwaarde om het verdrag toe te passen, dat alle betrokken schepen « behoren tot staten der Hoge Verdragsluitende Partijen » (sic). In beginsel wordt dus alleen in aanmerking genomen de vlag van de betrokken schepen en niet de nationaliteit van de belanghebbenden : bemanning, passagiers, eigenaars van het schip, eigenaars van de lading (die trouwens nooit anders dan als eiser zullen optreden).

Op deze eenvoudige regel maakt artikel 8 twee uitzonderingen; de eerste geldt de onderstelling dat sommige belanghebbenden onderdanen zijn van een niet-verdragsluitende staat. In dat geval stelt artikel 8, 1^o, dat de toepassing van het Verdrag door iedere verdragsluitende staat afhankelijk kan worden gemaakt van de voorwaarde van wederkerigheid. Wat betekent dit ? Ongetwijfeld dat het bewijs moet worden geleverd dat, in overeenkomstige omstandigheden, de rechtbanken van de niet-verdragsluitenden staat de eis ontvankelijk verklaren van een belanghebbende onderdaan van de staten, waar de schepen wier schuld wordt beweerd, geïmmatriculeerd zijn. Dat men deze voorwaarde, hoe gewettigd ook, toch nooit stelt want zij zal tot niets anders leiden dan dat de belanghebbende wiens eis onontvankelijk wordt verklaard, deze elders aanhangig zal moeten maken en zij zou het tegenovergestelde gevolg hebben van wat men wenst te voorkomen nl. verschillende proceduremogelijkheden en andersluidende vonnissen. In ieder geval lijdt het geen twijfel dat, in elke verdragsluitende

l'admission au bénéfice de la convention des intéressés non-ressortissants d'un Etat Contractant. La Commission de la Justice note que le projet de loi d'approbation ne contient aucune restriction semblable et souhaite qu'à supposer que les conventions soient ratifiées et que la législation belge ne soit pas amendée dans le sens de la convention en vue d'en généraliser l'application, le Gouvernement s'abstienne en tous cas d'y introduire des dispositions subordonnant l'application éventuelle de la convention à une condition de réciprocité en ce qui concerne les intéressés non-ressortissants d'un Etat contractant.

La deuxième exception à l'article 8 vise le cas où « tous les intéressés » sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi. En ce cas, dit le 2^o de l'article 8, la Convention cède la place à la loi nationale — on aurait aussi bien pu dire la loi du for — bien entendu en ce qui concerne la compétence civile seulement, le fond du procès pouvant parfaitement être réglé par une loi différente, à savoir celle du lieu de l'abordage, si celui-ci a eu lieu dans les eaux intérieures ou territoriales d'un Etat étranger. Cette deuxième exception sera d'application fort rare. Soulignons en effet que pour qu'un tribunal belge puisse écarter l'application de la convention si tous les navires intéressés battent pavillon d'un Etat contractant, il faut non seulement que le pavillon commun soit le pavillon belge, mais même que tous les intéressés, passagers ou propriétaires de cargaison de l'un ou l'autre des navires soient également unanimement des ressortissants belges. Cela ne se produira que bien exceptionnellement.

4^o Quant au caractère public ou privé des navires en cause.

L'article 5 consacre à cet égard le statu quo; on sait que la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, les Pays Scandinaves refusent l'immunité aux navires d'Etats affectés à un service commercial. Une convention consacrant ce système a été signée à Bruxelles en 1926, mais diverses Grandes Puissances ne l'ont pas ratifiée. Rien n'est donc modifié à la situation juridique des uns et des autres Etats en cas d'acceptation par eux de la nouvelle convention.

B. EXPOSÉ DES RÈGLES DE COMPÉTENCE INSCRITES DANS LA CONVENTION.

Suivant ce qui est indiqué à la page 3 de l'exposé des motifs, cette convention aurait pour objet la détermination « de la juridiction qui seule doit avoir compétence... pour connaître d'une action en responsabilité civile de l'abordage ou pour statuer sur une demande de saisie conservatoire d'un navire engagé dans l'abordage ».

staat, de nationale wetgever en niet de rechtbanken zou moeten beslissen of er al dan niet wederkerigheid moet zijn vooraleer de belanghebbenden die geen onderdanen zijn van een verdragsluitende staat, met het verdrag kunnen worden begunstigd. De Commissie voor de Justitie merkt op dat het ontwerp van goedkeuringswet zulk een beperking niet stelt en spreekt de wens uit dat, zo de verdragen worden bekrachtigd en de Belgische wetten niet in de zin van het verdrag worden gewijzigd ten einde de toepassing ervan te veralgemenen, de Regering er in ieder geval geen bepalingen zal in opnemen waarbij de eventuele toepassing van het verdrag, wat betreft de belanghebbenden die geen onderdanen van een verdragsluitende staat zijn, afhankelijk zal worden gemaakt van de voorwaarde van wederkerigheid.

De tweede in artikel 8 bepaalde uitzondering betreft het geval dat « alle belanghebbenden » onderdanen zijn van de staat waartoe de betrokken rechter behoort. In dat geval, aldus het 2^o van artikel 8, moet de landswet — men had evengoed kunnen zeggen de wet van de plaats — en niet het verdrag worden toegepast en dit natuurlijk alleen wat betreft de burgerlijke bevoegdheid, aangezien de grond van het geschil evengoed kan geregeld zijn bij een andere wet met name die van de plaats van aanvaring indien deze heeft plaatsgehad in de binnenwateren of de territoriale wateren van een vreemde staat. Deze tweede uitzondering zal zeer zelden van toepassing zijn. In het geval waarin alle betrokken schepen de vlag van een verdragsluitende staat voeren, zal de Belgische rechter immers slechts bevoegd zijn om het verdrag niet toe te passen wanneer de gemeenschappelijke vlag de Belgische vlag is en bovendien ook alle belanghebbenden, passagiers of eigenaars van de lading van alle schepen, zonder uitzondering, Belgische onderdanen zijn. Dit zal slechts zeer uitzonderlijk het geval zijn.

4^o Wat betreft het publiek- of privaatrechtelijk karakter van de betrokken schepen.

Artikel 5 bekrachtigt op dit gebied slechts het status quo; zoals bekend weigeren België, Duitsland, Italië, Nederland en de Scandinavische landen immunitet te verlenen aan staatsschepen die voor de handel worden aangewend. Een verdrag tot bekrachtiging van deze regeling werd in 1926 te Brussel ondertekend, maar verscheidene grote landen hebben het niet bekrachtigd. De rechtspositie van de staten wordt dus niet gewijzigd wanneer zij het nieuwe verdrag goedkeuren.

B. IN HET VERDRAG NEERGELEGDE BEVOEGDHEIDSGEGELEN.

Zoals wij op bladzijde 3 van de memorie van toelichting kunnen lezen, heeft het verdrag tot doel « het vaststellen van de rechtsmacht welke alleen bevoegd moet zijn... om kennis te nemen van een burgerlijke aansprakelijkheidsvordering over de aanvaring of om uitspraak te doen over een eis tot het leggen van conservatoir beslag op een schip dat bij de aanvaring betrokken is ».

C'est évidemment inexact.

La convention attribue au contraire compétence concurrente (voir son article 1^{er}) à trois tribunaux au choix du demandeur :

1^o celui de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;

2^o celui du tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée ou du lieu où pour éviter cette saisie une caution a été donnée;

3^o enfin, celui du lieu de l'abordage lorsque celui-ci est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

Cette disposition est à rapprocher de celles actuellement en vigueur en Belgique (loi sur la compétence article 52, 2^o, 3^o, 5^o et 11^o, ce dernier modifié par la loi du 4 septembre 1908) qui donnent compétence à nos tribunaux à l'égard d'étrangers :

a) Si ces étrangers défendeurs ont en Belgique un domicile ou une résidence ou y font élection de domicile;

b) ou s'il s'agit de demandes en validité ou en mainlevée de saisies-arrêts formées dans le royaume ou de toutes autres mesures provisoires ou conservatoires;

c) si l'obligation qui sert de base à la demande est née, a été ou doit être exécutée en Belgique;

d) quand le bâtiment contre lequel les poursuites sont exercées se trouve dans les eaux belges au moment où la signification a lieu.

La différence existant entre les deux réglementations saute aux yeux : si l'abordage a eu lieu en haute mer ou dans les eaux étrangères, des poursuites ne peuvent être actuellement adressées contre un bâtiment étranger dont l'armement ou le propriétaire n'a en Belgique ni succursale ni résidence forcée que si le bâtiment se trouve effectivement dans nos eaux lorsqu'une assignation est signifiée (Smeesters & Winkelmolen, 2^e éd., 1938, vol. III.) Tel n'est pas le cas par exemple d'un navire ayant quitté nos eaux après avoir fourni caution à un premier demandeur, alors que la convention admet la compétence en pareil cas.

A cela s'ajoute que suivant la convention (article 3) non seulement les demandes reconventionnelles, mais toute demande d'autres demandeurs née du même abordage peuvent être portées devant le même tribunal premier saisi, alors que dans le système belge la connexité n'est admise qu'en cas de pluralité de défendeurs (Répertoire de Droit belge, v^o Navire Navigation, n^o 1.794).

La convention représente donc un assouplissement incontestable des règles en vigueur.

Plus importante est cependant la disposition contenue dans le troisième paragraphe de l'article 2,

Dit is natuurlijk niet juist.

Het verdrag verleent integendeel medebevoegdheid (zie artikel 1) aan drie rechtbanken naar keuze van de eiser :

1^o de rechtbank van de woonplaats van de verweerder of van een der zetels van zijn bedrijf;

2^o de rechtbank van de plaats waar beslag is gelegd op het schip, welks schuld wordt beweerd, ingeval dat beslag geoorloofd is of de rechtbank van de plaats waar borgtocht is gesteld om dat beslag te voorkomen;

3^o tenslotte, de rechtbank van de plaats der aanvaring wanneer deze heeft plaatsgehad in een haven of op een rede of binnenwater.

Deze bepaling moet worden in verband gebracht met die welke in België van kracht zijn (wet betreffende de bevoegdheid, artikel 52, 2^o, 3^o, 5^o, 11^o, gewijzigd bij de wet van 4 september 1908) waarbij aan onze rechtbanken bevoegdheid wordt verleend ten opzichte van vreemdelingen :

a) indien de vreemdeling-verweerder in België een woonplaats of een verblijfplaats heeft of er woonplaats heeft gekozen;

b) in geval van een eis tot geldigverklaring of opheffing van beslag onder derden in het rijk, of van alle andere voorlopige of conservatoire maatregelen;

c) wanneer de verbintenis die aan de vordering ten grondslag ligt, in België is ontstaan, er uitgevoerd werd of moet uitgevoerd worden;

d) wanneer het schip waartegen vervolgingen worden ingesteld, zich op het ogenblik van de betekening in Belgische wateren bevindt.

Het verschil tussen beide reglementeringen springt in het oog : indien de aanvaring in open zee of in vreemde wateren heeft plaatsgehad, kunnen de vervolgingen tegen een vreemd schip waarvan de rederij of de eigenaar in België noch bijhuis noch gedwongen verblijfplaats heeft, thans alleen worden ingespannen indien het schip zich daadwerkelijk in onze wateren bevindt op het ogenblik dat een dagvaarding betekend wordt (Smeesters & Winkelmolen, 2^e uitgave, 1938, boek III). Dit is bijvoorbeeld niet het geval voor een schip dat onze wateren heeft verlaten na borgtocht te hebben gegeven aan een eerste eiser, terwijl het verdrag wel de bevoegdheid in dergelijk geval aanvaardt.

Verder kunnen, volgens het verdrag (artikel 3), niet alleen de reconventionele eisen, maar ook elke vordering van andere eisers ontstaan uit dezelfde aanvaring, ingeleid worden bij dezelfde rechtbank waar reeds eerder een vordering aanhangig werd gemaakt, terwijl in het Belgische stelsel de verknochtheid slechts aangenomen wordt ingeval er verscheidene verweerders zijn (Répertoire de Droit belge, v^o Navire Navigation, n^o 1.794).

Het verdrag betekent dus een onbetwistbare versoepeling van de bestaande regels.

Belangrijker is evenwel de bepaling vervat in de derde paragraaf van artikel 2, die de excepties van

qui semble transporter sur le plan international les exceptions de litispendance et de *chose jugée* : en principe, le choix du demandeur ne peut s'exercer qu'une fois « le demandeur ne pourra pas intenter au même défendeur une nouvelle action basée sur les mêmes faits devant une autre juridiction sans se désister de l'action déjà introduite ».

Il s'en faut toutefois que cette disposition règle toutes les difficultés. Par exemple elle ne permettra pas à un tribunal saisi par le navire A d'une action contre le navire B de renvoyer l'affaire au tribunal d'un autre Etat déjà saisi de l'action dirigée par le navire B contre le navire A.

Plus grave est la situation faite à la partie qui, ayant obtenu dans un pays un jugement favorable coulé en force de chose jugée demeuré inexécuté, se trouvera privée du droit d'assigner ailleurs sans que la Convention contienne la moindre disposition facilitant l'exécution du jugement à l'étranger. Telle paraît être la portée de la disposition invoquée. Non seulement le texte est en ce sens, mais les travaux préparatoires commandent cette interprétation.

On constate en effet qu'après que divers délégués aient exprimés leur craintes au sujet de l'éventualité décrite ci-dessus, la Commission proposa un article 2 qui devait l'écarter. Il était libellé comme suit :

« Le demandeur qui a intenté une action devant l'une des juridictions mentionnées à l'article 1^{er}, et dont l'action a donné lieu à un jugement, ne pourra intenter une nouvelle action basée sur les mêmes faits devant une autre de ces juridictions, sauf dans le cas où le défendeur n'exécuterait pas un jugement définitif rendu en faveur du demandeur.

« Dans ce dernier cas, le temps écoulé entre l'introduction de la demande et le jugement définitif ne sera pas pris en considération pour le calcul de la prescription. »

Le professeur Ripert, délégué français, estima le texte encore insuffisant et proposa qu'il soit renforcé. Il s'exprima comme suit :

« les mots « dans le cas où le défendeur n'exécuterait pas un jugement ... » ne peuvent s'adresser qu'à une exécution volontaire. Or, il ne s'agit pas d'un refus d'exécution volontaire, mais du cas où le jugement définitif n'aurait pas pu être exécuté. La fin du premier alinéa devrait être modifiée comme suit : « sauf dans le cas où un jugement définitif rendu en faveur du demandeur ne pourrait être exécuté ».

Mais devant la complexité de la question, l'assemblée écarta la proposition, cette décision ayant la portée qu'on « laissait de côté les questions relatives à l'exécution du jugement » (compte rendu p. 91).

rechtsaanhangigheid en van het *gewijsde* schijnt over te dragen naar het internationaal vlak : in principe kan er slechts eenmaal gekozen worden, want « de eiser mag een nieuwe, op dezelfde feiten gegronde vordering niet voor een andere rechter tegen dezelfde verweerder instellen zonder afstand van de reeds begonnen instantie ».

Deze bepaling lost evenwel, op verre na, niet alle moeilijkheden op. Op grond daarvan bijvoorbeeld kan een rechtbank waarbij door schip A een vordering wordt ingesteld tegen schip B, de zaak niet verwijzen naar de rechtbank van een andere staat waarbij de vordering gericht door het schip B tegen schip A reeds aanhangig is gemaakt.

Ernstiger nog is de toestand voor de partij die in een bepaald land een gunstig vonnis heeft verkregen dat in kracht van gewijsde is getreden doch niet uitgevoerd werd; deze partij is beroofd van het recht elders een vordering in te stellen zonder dat het verdrag de minste bepaling bevat om de uitvoering van het vonnis in het buitenland te vergemakkelijken. Dit schijnt de strekking te zijn van de vernoemde bepaling. Niet alleen is de tekst in die zin opgesteld, maar ook de voorbereidende werkzaamheden leggen deze interpretatie op.

Men stelt inderdaad vast dat, nadat de afgevaardigden hun vrees hadden geuit ten aanzien van de hierboven beschreven eventualiteit, de Commissie een artikel 2 voorstelde om daaraan een einde te maken. Dit artikel luidde als volgt :

« De eiser die een rechtsvordering heeft ingesteld voor een van de rechtscolleges, vermeld onder artikel 1, en wiens vordering aanleiding heeft gegeven tot een vonnis, zal geen nieuwe vordering mogen instellen die op dezelfde feiten is gegrond voor een van de andere rechtscolleges, behalve in het geval dat de verweerder een definitieve uitspraak ten gunste van eiser niet zou uitvoeren.

» In dit laatste geval zal de tijd die is verlopen tussen het instellen van de eis en het eindvonnis niet in aanmerking worden genomen voor de berekening van de termijn van verjaring. »

Professor Ripert, Frans afgevaardigde, was van oordeel dat de tekst nog niet ver genoeg ging en stelde een nadere aanvulling voor. Hij drukte zich als volgt uit :

« De woorden « in het geval dat de verweerder een vonnis niet zou uitvoeren... » kunnen slechts betrekking hebben op een vrijwillige uitvoering. Welnu, het betreft hier niet een weigering om het vonnis vrijwillig uit te voeren, maar wel het geval dat het eindvonnis niet kan uitgevoerd worden. Het einde van de eerste alinea zou als volgt moeten worden gewijzigd : « behalve ingeval een eindvonnis ten gunste van de eiser niet kan worden uitgevoerd. »

Doch gezien de moeilijkheden waarmee het probleem gepaard ging, verwierp de vergadering het voorstel; deze beslissing betekende dat men de vraagstukken betreffende de uitvoering van het vonnis terzijde liet liggen (Verslag, blz. 91).

A la séance suivante cependant (p. 94) le délégué suédois revint à la charge et proposa d'ajouter à l'article premier le troisième alinéa qui y figure actuellement. Il reproduit en substance le texte de l'article élaboré par la Commission, tout en en retranchant le cas de l'inexécution du jugement obtenu, pour le limiter au désistement.

Mais dès lors aucun doute n'est possible : sauf le cas de désistement, la Convention prive de toute action nouvelle celui qui aura poursuivi jusqu'à décision finale une action devant une des juridictions compétentes, même si cette décision lui a été favorable, mais est demeurée inexécutée.

Nous ne pouvons qu'attirer l'attention des praticiens sur l'existence de ce risque. A eux de veiller à ce que leurs procès d'abordage ne soient introduits que la où des garanties d'exécution ont été obtenues ou existent notoirement ou à se ménager une possibilité de désistement avant que le jugement ne soit devenu définitif.

Enfin, dernière observation, pas plus que dans notre droit interne, les dispositions de la convention relatives à la compétence *ratione loci* ne sont d'ordre public. L'article 2 indique clairement que les dispositions de l'article 1^{er} ne portent aucune atteinte au droit des parties de porter de commun accord une action née de l'abordage devant telle juridiction de leur choix ou devant un tribunal arbitral; et l'on peut espérer dès lors que rares seront les contestations qui s'élèveront à ce sujet.

En conclusion, la Commission de la Justice prenant en considération qu'au mois de septembre 1959, la Convention sur la compétence civile a reçu les ratifications et adhésions de onze Etats, parmi lesquels la France, la Grande-Bretagne, l'Espagne et le Portugal, est d'avis que les observations ci-dessus ne doivent pas faire obstacle à l'approbation de cette convention par la Commission des Affaires étrangères et le Sénat.

§ 2. Convention relative à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation.

A. MOTIFS A LA BASE DE LA CONVENTION.

Avant donc d'examiner la substance des règles inscrites dans la Convention et d'émettre un avis quant à l'opportunité de son approbation, la Commission de la Justice croit nécessaire de compléter et rectifier les indications succinctes contenues dans l'exposé des motifs du projet de loi quant aux raisons de son élaboration.

Il n'est pas vrai qu'en consacrant le principe que « dans le cas d'un abordage en haute mer, les officiers ne doivent répondre pénalement que devant les juridictions du pays dont leur navire porte le pavillon », la Convention entérine un corollaire

Op de volgende vergadering evenwel (blz. 94) bracht de Zweedse afgevaardigde deze kwestie opnieuw te berde en stelde hij voor aan artikel 1 de huidige derde alinea toe te voegen. Het geeft in wezen de tekst weer van het artikel dat in de Commissie werd opgesteld, maar sluit het geval van niet-uitvoering van het vonnis uit om alleen de afstand te behouden.

Er is dan ook geen twijfel meer mogelijk : behalve in geval van afstand, ontzegt de overeenkomst elke nieuwe rechtsvordering aan hem die een eis heeft laten doorgaan tot de eindbeslissing van een van de bevoegde rechtscolleges, zelfs indien deze beslissing gunstig was maar onuitgevoerd is gebleven.

Wij kunnen niets anders dan de aandacht van de rechtsbeoefenaars vestigen op het bestaan van dit risico. Aan hen om er voor te waken dat zij hun rechtsvorderingen wegens aanvaring alleen daar instellen waar uitvoeringswaarborgen werden verkregen of kennelijk bestaan of zich een mogelijkheid van afstand voor te behouden vooraleer het vonnis definitief is geworden.

Een laatste opmerking : de bepalingen van de overeenkomst betreffende de bevoegdheid *ratione loci* zijn niet van openbare orde, evenmin als in ons intern recht. Artikel 2 toont duidelijk aan dat de bepalingen van artikel 1 geen afbreuk doen aan het recht van partijen om in onderlinge overeenstemming een uit aanvaring voortvloeiende rechtsvordering voor een rechtscollege van hun keuze of voor een scheidsgerecht te brengen; en men kan dus aannemen dat daaromtrent slechts zelden betwisting zal ontstaan.

Tot besluit is de Commissie voor de Justitie van oordeel dat, aangezien in september 1959 reeds 11 staten waaronder Frankrijk, Groot-Brittannië, Spanje en Portugal, tot het verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken waren getreden en het bekrachtigd hadden, de vorenstaande opmerkingen de Commissie voor de Buitenlandse Zaken en de Senaat niet moeten verhinderen het verdrag goed te keuren.

§ 2. Verdrag betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen.

1. OVERWEGINGEN WAAROP HET VERDRAG BERUST.

Alvorens de inhoud van de in het Verdrag neergelegde regels te onderzoeken en advies uit te brengen over de wenselijkheid van goedkeuring acht de Commissie voor de Justitie het nodig de beknopte aanduidingen die in de memorie van toelichting van het ontwerp voorkomen over de redenen waarom het Verdrag tot stand is gekomen, aan te vullen en recht te zetten.

Het is niet waar dat het Verdrag, door het beginsel te bevestigen dat « bij aanvaring in open zee, de officieren strafrechtelijk alleen verantwoordelijk zijn tegenover de rechtscolleges van het land waarvan hun schip de vlag voert », een uitvloeisel

« de la conception de la haute mer libre où tous les Etats exercent des droits égaux et où nul ne revendique un droit de juridiction sur les sujets d'un autre Etat ». Car la liberté des mers fait seulement obstacle à ce que les navires de guerre et de police d'un Etat usent de contrainte à l'égard d'un navire étranger en haute mer; la compétence pénale des Etats pour actes commis hors de leur territoire est en principe réglée par la législation de chacun d'entre eux. C'est une pétition de principe que d'affirmer qu'elle ne peut jamais s'exercer sur des sujets d'un autre Etat pour des actes survenus en haute mer !

C'est en ce sens que s'est prononcée la Cour Permanente dans l'arrêt du *Lotus* auquel l'exposé des Motifs fait allusion.

Quoiqu'on pense de cette jurisprudence à laquelle la Convention nouvelle entend faire échec, il paraît certain que l'exercice de telle compétence pénale d'un Etat à l'égard de navires étrangers pour actes commis en haute mer contre ses ressortissants n'est pas plus contraire à la liberté des Mers que n'est contraire à la souveraineté d'un Etat étranger la répression par nos tribunaux d'infractions commises hors de notre territoire.

De même, on doit écarter d'emblée le deuxième motif allégué dans l'exposé des motifs, à savoir qu'il y aurait « présomption légitime que toute personne se liant par la signature du rôle d'équipage d'un navire entend se placer au point de vue pénal et disciplinaire sous la loi du pavillon de ce navire ». Car la question n'est pas de savoir si l'équipage est tenu de se conformer à la loi pénale du pavillon pour tout ce qui a trait à la navigation, ce que nul n'a jamais contesté, mais de savoir si les tribunaux de l'Etat du pavillon auront, seuls compétence pénale, question qui pas plus du reste que la première ne peut être résolue en fonction de la volonté présumée du délinquant.

Plutôt que de rechercher une justification théorique au projet de loi, bornons-nous donc à constater son explication sociale; les gens de mer appelés à fréquenter les ports d'un grand nombre d'Etats répugnent à demeurer exposés dans chacun d'eux à des poursuites répressives avec les difficultés et les risques que cela peut présenter.

Est-il besoin de dire que cette inquiétude est naturelle et mérite de retenir l'attention ?

Mais lorsqu'on parle de compétence pénale, il est un autre intérêt à prendre en considération, à savoir l'intérêt général, en l'espèce la sécurité de la navigation qui exige une répression effective et efficace des infractions commises dans la navigation et dont les conséquences sont souvent d'une gravité exceptionnelle. Or, il est de notoriété que certains Etats ne sont pas en mesure d'exercer la compétence pénale sur la plus grande partie des navires marchands auxquels ils ont consenti une immatriculation de complaisance sans que ces navires aient avec eux une attache réelle.

bekrachtigt van « de opvatting van de vrijheid der zeeën waarop alle staten gelijke rechten uitoefenen en niemand een recht van jurisdictie over de onderdanen van een andere staat eist ». De vrijheid van de zee betekent immers alleen dat de oorlogsen politieschepen van een staat geen geweld mogen gebruiken tegen een vreemd schip in volle zee; de strafrechtelijke bevoegdheid van de staten voor handelingen buiten hun grondgebied gepleegd, is in beginsel geregeld bij de nationale wet van iedere staat. Het is een *petitio principii* te verklaren dat die bevoegdheid nooit geldt ten opzichte van handelingen in volle zee verricht door onderdanen van een andere staat.

Het Permanente Hof heeft zich in die zin uitgesproken in het arrest *Lotus* waarnaar de memorie van toelichting verwijst.

Wat men ook moge denken van de rechtspraak waartegen het nieuwe verdrag zich wenst te keren, het schijnt vast te staan dat de uitoefening van zulk een strafrechtelijke bevoegdheid van een staat ten opzichte van vreemde schepen, wegens daden in volle zee tegen zijn onderdanen gepleegd, niet méér indruist tegen de vrijheid van de zee dan de bestraffing, door onze rechtbanken, van misdrijven gepleegd buiten ons grondgebied, afbreuk doet aan de soevereiniteit van een vreemde staat.

Voorts moet ook geen geloof worden gehecht aan de tweede reden die de memorie van toelichting noemt, nl. « het wettig vermoeden dat ieder persoon die zich door het tekenen van de monsterrol van een schip verbindt, weet dat hij op strafrechtelijk en disciplinair gebied onder de wet van de vlag van dat schip komt te staan ». Het is immers niet de vraag of de bemanning gehouden is de strafwet van de vlag te eerbiedigen voor alles wat de zeevaart betreft, wat niemand ooit heeft betwist, de vraag is of alleen de rechtbanken van de staat van de vlag strafrechtelijke bevoegdheid zullen bezitten, welke vraag overigens, niet meer dan de eerste, opgelost kan worden in functie van de onderstelde wil van de delinquent.

Laten wij dus, in plaats van een theoretische verantwoording voor het ontwerp van wet te zoeken, bij de sociale grondslag ervan blijven; de zeelieden die havens moeten aandoen in vele landen, hebben er genoeg van nog langer in alle havens blootgesteld te zijn aan strafrechtelijke vervolgingen met alle eventuele moeilijkheden en risico's daarvan.

Is het wel nodig te zeggen dat deze bezorgdheid zeer natuurlijk is en onze aandacht verdient ?

Maar als men spreekt van strafrechtelijke bevoegdheid moet men ook een ander belang in aanmerking nemen, namelijk het algemeen belang en in dit geval de veiligheid van de scheepvaart die een doeltreffende bestraffing eist van de misdrijven op het gebied van de scheepvaart, die dikwijls buitengewoon zware gevolgen kunnen hebben. Het is evenwel algemeen bekend dat sommige landen niet in staat zijn hun strafrechtelijke bevoegdheid te doen gelden ten aanzien van de meeste koopvaardischepen, die voor de gelegenheid bij hen zijn geïmmatriculeerd, zonder dat die schepen een echte band met die staten hebben.

Cette circonstance a paru longtemps si redoutable au rapporteur de la Commission de la Justice qu'il était fort enclin à conclure au rejet de la demande d'approbation.

S'il s'est finalement décidé — et la Commission avec lui — à proposer au Sénat d'adopter une attitude moins défavorable c'est essentiellement à raison des considérations suivantes :

1^o les États qui pratiquent l'octroi du pavillon de complaisance n'ont pas participé à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime d'où la convention est sortie et il n'y a pas lieu de présumer qu'ils fassent usage plus que dans le passé de la faculté d'adhérer à la Convention ouverte aux non-participants.

2^o les navires battant les pavillons de ces États n'occupent qu'une place modeste parmi ceux fréquentant les ports belges;

3^o les officiers et hommes d'équipage des navires visés ci-dessus sont tous ou presque tous ressortissants d'autres États que ceux dont ces navires battent pavillon, ce qui, comme nous le verrons dans un instant, suffit à rompre à leur égard le monopole de compétence. Il s'en faut en effet que la convention soumise à l'approbation du Sénat ait une portée aussi simple que celle définie dans l'exposé des motifs;

4^o la convention de Genève de 1958 relative à la navigation en haute mer permettra de corriger le trop grand libéralisme de celle de Bruxelles.

B. CONTENU DE LA CONVENTION.

Constatons tout d'abord qu'elle ne se limite pas à la compétence pénale, mais s'étend à la compétence disciplinaire; ainsi, tant les autorités administratives que judiciaires des États contractants seront tenues de se conformer à la convention.

En outre, elle s'applique, non seulement aux abordages, mais aux « événements de navigation ». Divers délégués ont au cours des débats donné à cette expression un sens fort restrictif. Suivant M. Giannini (p. 45), les auteurs du projet n'avaient en vue que les accidents résultant de l'abordage. M. Offerhaus (p. 78) se plaignait de l'imprécision du terme « événement » substitué à accident. M. Kean estima que l'incendie allumé par quelqu'un est exclu, mais non celui résultant d'un abordage, tandis que le rapporteur M. Van Ryn, se refusait à tout commentaire. A notre avis, le terme « événements de navigation » est général : l'incendie résultant d'une faute commise dans l'arrimage d'une marchandise est un événement de navigation; de même l'assistance ou le refus d'assistance à un navire en perdition. Suivant la Commission de la Justice dans tous ces cas la convention s'appliquera.

Dat feit heeft de verslaggever van de Commissie voor de Justitie lange tijd zo ernstig afgeschrikt, dat hij zeer geneigd was om tot de afwijzing van de vraag om goedkeuring te besluiten.

Dat hij tenslotte — en de Commissie met hem — heeft besloten aan de Senaat voor te stellen een meer tegemoetkomende houding aan te nemen, geschiedde hoofdzakelijk op grond van de volgende overwegingen :

1^o de staten die een gelegenheidsvlag verlenen, hebben niet deelgenomen aan de negende diplomatieke Zeerechtconferentie, die het Verdrag heeft voorbereid en men kan zich moeilijk voorstellen dat zij, nu meer dan in het verleden, van de mogelijkheid zullen gebruik maken om toe te treden tot het Verdrag dat voor de niet-deelnemende landen openstaat.

2^o de schepen die de vlag van die staten voeren, doen slechts zelden de Belgische havens aan.

3^o de officieren en de bemanning van die schepen zijn allen of bijna allen onderdanen van andere staten dan die waarvan hun schip de vlag voert, wat, zoals wij hierna zullen zien, voldoende is om het bevoegdheidsmonopolie te hunnen behoeve te breken. De werkingssfeer van het Verdrag, waarvoor de goedkeuring van de Senaat wordt gevraagd, is immers op verre na niet zo eenvoudig als de memorie van toelichting te verstaan geeft.

4^o het verdrag van Genève van 1958 betreffende de scheepvaart in open zee zal het al te grote liberalisme van het Verdrag van Brussel milderen.

B. INHOUD VAN HET VERDRAG.

Een eerste vaststelling is al dat het Verdrag niet beperkt is tot de strafrechtelijke bevoegdheid, maar zich uitstrekt tot de disciplinaire bevoegdheid, zodat zowel de administratieve als de rechterlijke overheden van de betrokken staten het Verdrag zullen moeten inacht nemen.

Bovendien is het niet alleen toepasselijk op de aanvaringen maar ook op de « scheepvaartvoorvallen ». Sommige afgevaardigden hebben in de loop van de bespreking aan dit begrip een zeer beperkte betekenis gegeven. Volgens de h. Giannini (blz. 45) bedoelden degenen die het ontwerp hebben voorbereid slechts de ongevallen die het gevolg zijn van de aanvaring. De h. Offerhaus (blz. 78) bekloeg zich over de onnauwkeurigheid van het begrip « voorval » dat in de plaats kwam van ongeval. De h. Kean was van oordeel dat de brand die iemand veroorzaakt, uitgesloten is maar niet die welke het gevolg is van een aanvaring, terwijl de verslaggever, de h. Van Ryn, weigerde commentaar te leveren. Volgens ons, is het begrip « scheepvaartvoorvallen » een algemeen begrip : een brand die het gevolg is van een fout bij het stuwven van de goederen is een scheepvaartvoorval evenals de hulp die wordt verstrekt of geweigerd aan een schip in nood. Naar het oordeel van de Commissie voor de Justitie is het Verdrag in al die gevallen van toepassing.

Il résulte également des travaux préparatoires que par personnes au service des navires, il faut comprendre non seulement les hommes d'équipage mais aussi les pilotes : ainsi un pilote néerlandais monté à bord d'un navire britannique et responsable d'abordage d'un navire belge dans l'Escaut néerlandais ne pourrait être poursuivi devant un tribunal belge.

Enfin, il convient de noter qu'indépendamment des officiers et personnes au service des navires de mer, les navires eux-mêmes sont mis à l'abri par l'article 2 des mesures de saisie ou retenues pouvant être prises contre eux à la suite d'un abordage dans un autre pays que celui du pavillon, étant entendu que l'on vise par là les mesures ordonnées par la juridiction correctionnelle, sans préjudice des possibilités d'une saisie conservatoire provoquée à la requête d'un intéressé dans les conditions indiquées dans la troisième convention.

D'autre part, certaines limitations ou dérogations sont apportées au monopole de l'Etat contractant dont deux sont acquises de plein droit, tandis qu'une troisième est subordonnée à la décision notifiée des Etats contractants.

1^o *première dérogation* : Aux termes de l'article 3 « aucune disposition ne s'oppose à ce qu'un Etat reconnaisse à ses propres autorités » le droit de poursuivre ses ressortissants ... Mesure indispensable, si on veut éviter que l'auteur de l'infraction en service sur un navire étranger échappe à toute poursuite en cherchant refuge dans sa propre patrie, puisque la plupart des pays refusent d'extra-der leurs nationaux. On peut regretter la rédaction compliquée de cet article qui paraît subordonner la poursuite des nationaux à une reconnaissance expresse et ultérieure du gouvernement. Telle n'est pas cependant, à notre avis, la portée de l'article 3. Celui-ci n'ouvre pas une option aux Etats, mais tend à préciser que la convention n'apporte ni changement ni entrave à ce qui est ou sera en vigueur dans les divers Etats.

2^o *Une deuxième dérogation* résulte du premier alinéa de l'article 4, où il est indiqué que la convention ne s'applique pas aux abordages survenus dans les ports et rades et eaux intérieures. Ceci bien entendu n'exclut aucunement que la compétence pénale de l'Etat du pavillon s'applique aux navires battant son pavillon pour les responsabilités encourues à l'occasion d'abordages et événements de la navigation survenus dans les eaux intérieures de tout autre Etat, mais le monopole instauré par l'article premier cessera d'être d'application, parce que chaque Etat doit nécessairement faire respecter sa loi pénale dans ses eaux intérieures et exercer dès lors la compétence pénale et administrative à l'égard des navires marchands de toute nationalité.

Uit de voorbereidende werkzaamheden blijkt dat men onder «persoon in dienst van het schip» niet alleen de bemanning maar ook de loods aan boord van een Brits schip, die verantwoordelijk is voor de aanvaring van een Belgisch schip op de Nederlandse Schelde, niet voor een Belgische rechtbank vervolgd kunnen worden.

Tenslotte moet worden opgemerkt dat, behalve de officieren en de personen in dienst van de zeeschepen, ook de schepen zelf, krachtens artikel 2, niet in beslag genomen of aangehouden kunnen worden wegens aanvaring in een ander land dan dat waarvan zij de vlag voeren, met dien verstande dat daaronder worden verstaan de maatregelen bevolen door de correctionele rechtbank, onverminderd de mogelijkheden van conservatoir beslag op vordering van een belanghebbende in de omstandigheden welke het derde verdrag bepaalt.

Aan de andere kant worden sommige beperkingen of afwijkingen ingevoerd wat betreft het monopolie van de verdragsluitende staat, met dien verstande dat twee ervan van rechtswege gelden terwijl een derde afhankelijk is van de genotificeerde beslissing van de verdragsluitende staten.

1^o *eerste afwijking* : Naar luid van artikel 3 «verzet geen enkele bepaling er zich tegen dat een Staat zijn eigen autoriteiten het recht toekent» zijn onderdanen te vervolgen. Deze maatregel is noodzakelijk om te voorkomen dat de dader van het misdrijf in dienst van het schip dat de vlag van een andere Staat voert, zich aan de vervolging onttrekt door de wijk te nemen naar het land waarvan hij de nationaliteit bezit; de meeste landen weigeren immers hun onderdanen uit te leveren. Men kan het betreuren dat de redactie van dit artikel, dat de vervolging van de onderdanen afhankelijk schijnt te stellen van een uitdrukkelijke en latere erkenning door de regering, zo ingewikkeld is. Wij menen evenwel niet dat dit de strekking is van artikel 3. Het verleent aan de Staten geen optie, doch wil alleen duidelijk maken dat het Verdrag geen wijziging brengt in of een hinderpaal vormt voor hetgeen in de verschillende staten van kracht is of zal zijn.

2^o *Een tweede afwijking* vloeit voort uit alinea 1 van artikel 4, waarin is gesteld dat het Verdrag niet toepasselijk is op aanvaringen of andere scheepvaartvoorvallen in havens, op de reden en op binnenwateren. Dit neemt natuurlijk niet weg dat de bevoegdheid in strafzaken van de Staat van de vlag toepasselijk is op schepen die zijn vlag voeren, wat de verantwoordelijkheid betreft op het stuk van aanvaring en scheepvaartvoorvallen op de binnenwateren van om het even welke andere Staat, maar het monopolie ingevolge artikel 1 zal niet meer gelden, omdat iedere Staat uiteraard zijn strafwet op zijn binnenwateren moet doen naleven en bijgevolg de bevoegdheid in straf- en administratieve zaken ten opzichte van koopvaardischepen van om het even welke nationaliteit moet uitoefenen.

3^o La troisième dérogation est facultative; elle est prévue au deuxième alinéa de l'article 4 : « les HPC peuvent... se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales ». De nombreux délégués à la Conférence firent valoir les raisons pratiques et théoriques militantes en faveur de la compétence pénale de l'Etat riverain en cas d'abordage survenu dans ses eaux territoriales; on ne peut considérer comme inoffensif et innocent le passage d'un navire dont le capitaine est cause d'un abordage et il est légitime dès lors qu'en pareil cas l'autorité chargée de la police des eaux puisse intervenir comme c'est le cas pour les ports, les rades et les eaux intérieures. Cette nécessité vaut aussi selon nous pour la Belgique. Il paraîtrait donc souhaitable, si le Gouvernement belge ratifie la convention qu'il fasse la déclaration proposée. De l'avis de votre Commission, il ne serait pas nécessaire qu'il y soit autorisé expressément par une mention dans la loi d'approbation. En effet, la déclaration proposée n'aurait pas pour effet d'étendre le volume des obligations résultant de la convention, mais au contraire, de le restreindre en conservant à nos autorités certaine compétence pénale qu'elles possèdent actuellement.

Enfin, signalons que les ratifications et adhésions étaient à la date de septembre 1959 de quatorze, parmi lesquelles on relevait celles de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Espagne, du Portugal, de la Yougoslavie et de l'Egypte.

Avant de conclure, la Commission de la Justice a jugé nécessaire de comparer le texte de la Convention soumise à son approbation avec les dispositions maritimes figurant dans la Convention sur la haute mer, signée à Genève le 29 avril 1958 par X Etats dont la Belgique.

Ces dispositions sont les suivantes :

ART. 11.

« 1. En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne peut être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont ces personnes ont la nationalité.

« 2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité est seul compétent pour prononcer, après procédure régulière de droit, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'Etat de délivrance.

3^o De derde afwijking is facultatief; zij is neergelegd in de tweede alinea van artikel 4 : « de Hoge Verdragsluitende Partijen kunnen... het recht voorbehouden om de in hun eigen territoriale wateren begane strafbare feiten te vervolgen ». Talrijke afgevaardigden op de Conferentie wezen op de praktische en theoretische redenen die pleiten ten gunste van de bevoegdheid in strafzaken van de aangrenzende Staat in geval van aanvaring op zijn territoriale wateren; men kan immers de doorvaart van een schip dat een aanvaring veroorzaakt, niet als ongevaarlijk en onschuldig beschouwen en het is in zulke gevallen niet meer dan billijk, dat de autoriteit, gelijk dit het geval is voor de havens, de reden en de binnenwateren. Deze noodzaak geldt naar ons oordeel ook voor België. Het lijkt dus wenselijk dat, indien de Belgische regering het Verdrag bekrachtigt, zij de voorgestelde verklaring zal doen. Uw Commissie is van mening dat het niet noodzakelijk is de Regering hiertoe uitdrukkelijk te machtigen door een bepaling in de wet tot goedkeuring van het Verdrag. De voorgestelde verklaring zou immers niet leiden tot een uitbreiding van de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag; zij zou integendeel deze verplichtingen beperken doordat onze autoriteiten in de mogelijkheid worden gesteld de bevoegdheid in strafzaken die zij thans bezitten, verder uit te oefenen.

Ten slotte kunnen wij er nog op wijzen dat in september 1959 veertien staten, waaronder Frankrijk, Groot-Brittannië, Spanje, Portugal, Joegoslavië en Egypte tot het Verdrag waren toegetreden of het hadden bekrachtigd.

Alvorens te besluiten heeft de Commissie voor de Justitie het nodig geacht de tekst van het aan haar goedkeuring voorgelegde Verdrag te vergelijken met de zeevaartregels die voorkomen in het Verdrag over de open zee, ondertekend op 29 april 1958, te Genève, door X Staten, waaronder België.

Deze bepalingen luiden als volgt :

ART. 11.

« 1. Bij aanvaring of enig ander scheepvaartval in open zee waarvoor de kapitein of enig ander persoon in dienst van het schip strafrechtelijk of disciplinair verantwoordelijk kan worden gesteld, kan tegen deze personen geen strafrechtelijke of disciplinaire vervolging worden ingesteld behalve voor de gerechtelijke of administratieve overheid hetzij van de Staat van de vlag waaronder het schip vaart, hetzij van de Staat waarvan die personen de nationaliteit bezitten.

« 2. In disciplinaire zaken is alleen de Staat die een brevet van bevelvoering of een bekwaamheidsgetuigschrift heeft uitgereikt, bevoegd om, na een regelmatige rechtsprocedure, de intrekking van deze titels uit te spreken, zelfs indien de titularis niet de nationaliteit heeft van de Staat die ze heeft uitgereikt.

» 3. Aucune saisie ou retenue du navire ne peut être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'État du pavillon. »

Comme on le voit, les termes de cet article ont été presque textuellement repris dans le texte de la Convention de Bruxelles, mais on relève entre les deux dispositions les différences suivantes :

1^o En limitant le compétence de l'État du pavillon aux abordages survenus en haute mer, la Convention de Genève en écarte non seulement les abordages dans les eaux intérieures, comme le fait également le premier alinéa de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, mais aussi de plein droit les abordages survenus dans les eaux territoriales que les États contractants de Bruxelles ont la faculté d'écarter suivant le second alinéa de l'article 4.

2^o La Convention de Genève admet comme celle de Bruxelles, la compétence pénale et disciplinaire concurrente de l'État du pavillon et de celui dont le prévenu est ressortissant, mais elle le fait plus simplement en mettant les deux compétences sur le même pied, au lieu de faire de la deuxième une disposition spéciale (art. 3) dérogeant à la règle de l'article 1.

3^o La Convention de Genève soustrait à la compétence disciplinaire de l'État du pavillon le droit de retirer les brevets ou certificats de capacité délivrés par un autre État à des officiers ou hommes d'équipage pour le réserver à l'État qui les a délivrés. Cette disposition qui paraît raisonnable est omise dans la Convention de Bruxelles. On peut toutefois considérer qu'elle y est implicitement contenue. S'il se conçoit en effet que l'État du pavillon puisse dans l'exercice de sa compétence disciplinaire interdire à un officier de navire étranger l'autorisation de naviguer, cette décision ne vaut évidemment que pour les navires de ce même pavillon, et ne peut se traduire par le retrait d'un brevet qu'il n'a pas lui-même octroyé.

4^o Enfin et surtout, le caractère absolu de la confiance faite à l'État du pavillon se trouve corrigé dans la Convention de Genève par une disposition qui précède l'article 11, à savoir l'article 5, lequel ne reconnaît aux États la nationalité du pavillon qu'ils sont autorisés à battre, que s'il existe « un lien substantiel entre l'État et le navire », cet État devant notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social sur les navires battant son pavillon. Ceci permet aux juridictions d'un État autre que celui du pavillon de refuser le bénéfice de la Convention aux navires qui notoirement arboreraient un pavillon de complaisance.

La Convention de Genève apparaît donc comme une version très améliorée de celle de Bruxelles.

» 3. Beslag of aanhouding van het schip kan niet worden bevolen, zelfs voor onderzoek, door andere autoriteiten dan die van de Staat van de vlag. »

Deze bepalingen zijn, zoals men ziet, bijna woordelijk overgenomen in het Verdrag van Brussel, doch men bemerkt tussen beide de volgende verschillen :

1^o Het Verdrag van Genève beperkt de bevoegdheid van de Staat van de vlag tot de aanvaringen in volle zee, en sluit daardoor niet alleen de aanvaringen in de binnenwateren uit, zoals ook het geval is met het eerste lid van artikel 4 van het Verdrag van Brussel, doch tevens, van rechtswege, de aanvaringen in de territoriale wateren van de Verdragsluitende Staten van Brussel die de mogelijkheid hebben deze te weren volgens het tweede lid van artikel 4.

2^o Evenals het Verdrag van Brussel aanvaardt ook het Verdrag van Genève de concurrente bevoegdheid in strafzaken en in tuchtzaken van de Staat van de vlag en van de Staat waarvan de beklaagde een onderdaan is, doch het doet dit eenvoudiger door beide bevoegdheden op dezelfde voet te stellen, in plaats van aan de tweede een bijzondere bepaling (art. 3) te wijden waarbij van de regel van artikel 1 wordt afgeweken.

3^o Het Verdrag van Genève onttrekt aan de bevoegdheid in tuchtzaken van de Staat van de vlag het recht om de door een andere staat aan officieren of bemanningsleden uitgereikte bekwaamheidsbrevetten of -getuigschriften af te nemen en kent dit recht enkel toe aan de Staat die ze heeft uitgereikt. Deze bepaling, die redelijk lijkt, komt in het Verdrag van Brussel niet voor. Men kan evenwel van opvatting zijn dat zij daarin impliciet is vervat. Men kan immers begrijpen dat de Staat van de vlag in de uitoefening van zijn bevoegdheid in tuchtzaken aan een officier van een vreemd schip machtiging tot varen kan ontzeggen, doch vanzelfsprekend geldt deze beslissing alleen voor de schepen van dezelfde vlag en kan zij niet neerkomen op intrekking van een brevet dat bedoelde Staat zelf niet heeft uitgereikt.

4^o Tenslotte vindt, in het Verdrag van Genève, het absolute karakter van het vertrouwen in de Staat van de vlag vooral een correctie in een bepaling die vóór artikel 11 komt, en wel artikel 5, dat aan de Staten de nationaliteit van de vlag die zij gemachtigd zijn te voeren, slechts erkent wanneer er « een substantiële band tussen de Staat en het schip » aanwezig is, met dien verstande dat deze Staat met name daadwerkelijk zijn rechtspraak en zijn controle op technisch, administratief en sociaal gebied moet uitoefenen op de schepen die zijn vlag voeren. Op grond hiervan kunnen de rechtscolleges van een andere Staat dan die van de vlag het voordeel van het Verdrag ontzeggen aan schepen die kennelijk een goedkope vlag voeren.

Het Verdrag van Genève schijnt dus een sterk verbeterde versie van het Verdrag van Brussel te zijn.

Reste à examiner si la ratification de l'une fait obstacle à la ratification de l'autre. En droit certainement pas. Aux termes de l'article 30 de la Convention de Genève: « Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux Conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces Conventions ou accords ». Bien plus, il est de règle générale que suivant l'adage « *lex posterior derogat legi priori* » les dispositions d'une convention nouvelle abrogent ou amendent celles d'une convention antérieure avec lesquelles elles sont incompatibles.

La Commission de la Justice a pris en considération d'autre part que les ratifications de la Convention de Genève sont encore fort rares, et que le Parlement belge lui-même n'est pas encore saisi d'un projet de loi d'approbation.

Dès lors, tout en exprimant le vœu que ceci ne tarde plus afin que dans la mesure du possible les améliorations apportées au texte de Bruxelles puissent entrer en vigueur, votre Commission est d'avis que dans les circonstances présentes il n'y a pas lieu de retarder davantage l'approbation de la Convention de Bruxelles. Afin d'éviter le retour du projet de loi d'approbation à la Chambre, elle renonce à l'amender de façon à n'autoriser la ratification que sous réserve d'exclusion du champ d'application de la Convention des abordages survenus en mer territoriale, mais prend acte de la déclaration du Ministre qu'il entre dans ses intentions de formuler pareille réserve dans l'instrument de ratification.

§ 3. Convention pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer.

Cette convention a un objet de nature différente. Il ne s'agit pas cette fois de la solution d'un conflit de lois et de juridiction par désignation de la loi ou des lois et juridictions compétentes, mais de la suppression des conflits de lois se produisant en matière de saisie conservatoire par la substitution de règles uniformes à celles actuellement en vigueur dans les Etats contractants.

A. CHAMP D'APPLICATION.

Le champ d'application est délimité par l'article 8 de la Convention à la fois en ce qui concerne les créances pouvant faire l'objet de saisie, en ce qui concerne les créances pouvant y donner lieu et en ce qui concerne les demandeurs. Le système adopté ne laisse pas d'être assez compliqué.

a) *quant à la nationalité des navires*: la convention s'applique en principe aux navires battant pavillon des Etats contractants, mais elle a un certain

Blijft nog te onderzoeken of de bekrachtiging van het ene een beletsel is voor de bekrachtiging van het andere. In rechte zeker niet. Naar luid van artikel 30 van het Verdrag van Genève « doen de bepalingen van dit Verdrag geen afbreuk aan de Verdragen of andere internationale overeenkomsten die van kracht zijn in de betrekkingen tussen de Staten die bij deze verdragen of overeenkomsten partij zijn ». Meer nog, het is een algemene regel dat, volgens het adagium « *lex posterior derogat legi priori* », de bepalingen van een nieuwe overeenkomst de bepalingen van een vroegere overeenkomst waarmee zij onverenigbaar zijn, doen vervallen of vernietigen.

De Commissie voor de Justitie heeft verder rekening gehouden met het feit dat nog slechts een gering aantal Staten het Verdrag van Genève hebben bekrachtigd en dat tot dusver nog steeds geen ontwerp van goedkeuringswet bij het Belgische Parlement zelf is ingediend.

Uw Commissie spreekt de wens uit dat dit niet lang meer zou uitblijven, opdat, zoveel mogelijk, de in de tekst van Brussel aangebrachte verbetering uitwerking kan hebben, doch is van mening dat er in de huidige omstandigheden geen aanleiding bestaat om de goedkeuring van het Verdrag van Brussel nog langer uit te stellen. Om te vermijden dat het ontwerp van goedkeuringswet naar de Kamer terug zou moeten, ziet zij er van af het te amenderen in die zin dat de bekrachtiging ervan slechts zou mogen geschieden onder voorbehoud dat de aanvaringen in de territoriale wateren uit de werkingssfeer van het Verdrag worden uitgesloten, doch zij neemt akte van de verklaring van de Minister volgens welke het in zijn bedoeling ligt zulk een voorbehoud in de bekrachtigingsoorkonde neer te leggen.

§ 3. Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen.

Deze overeenkomst streeft een ander doel na. Hier gaat het niet over de oplossing van een wets- of jurisdictieconflict door aanwijzing van de wet of de wetten en van de bevoegde rechtscolleges, doch over de uitschakeling van de wetsconflicten die zich voordoen inzake conservatoir beslag, door eenvormige regels in de plaats te stellen van die welke thans van kracht zijn in de verdragsluitende Staten.

A. WERKINGSSFEER.

De werkingssfeer wordt bepaald door artikel 8 van het Verdrag, zowel wat betreft de schuldverdragen waarop beslag kan worden gelegd en die welke daartoe aanleiding kunnen geven als wat de eisers betreft. De aangenomen regeling is tamelijk ingewikkeld.

a) *wat de nationaliteit van de schepen betreft*: het Verdrag is in beginsel toepasselijk op de schepen die de vlag voeren van de Verdragsluitende Staten,

effet aussi quant aux autres en tant qu'elle en permet la saisie, par tout intéressé satisfaisant aux conditions précisées ci-après, tant d'un navire au sujet duquel la créance est née que de tout autre appartenant au même propriétaire, à la fois du chef des créances maritimes définies par la convention et de toutes autres admises par la loi de l'Etat où la saisie est effectuée (paragraphe 2 de l'article 8). Le texte anglais de cette disposition ne laisse aucun doute à cet égard.

b) quant au caractère public ou privé des navires en cause.

C'est un des points les plus surprenants de cette convention, que l'absence de toute référence aux navires d'Etat, alors que dans la convention sur la compétence civile on avait pris soin d'insérer un article 5 libellé ainsi :

« rien de ce qui est prescrit dans la présente convention ne modifie les règles de droit en vigueur dans les Etats contractants en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerres ou de navires appartenant à l'Etat ou au service de l'Etat ».

Si on consulte les travaux préparatoires, on constate que le projet élaboré par le Comité Maritime International contenait un article 12 reproduisant la même disposition. C'est à la dixième et avant-dernière séance de la Conférence qu'il fut supprimé. Le président avait été saisi d'un amendement italien substituant à ce texte (qui était devenu l'article 11) un autre texte aux termes duquel la convention « ne s'appliquerait pas aux navires de guerre ni aux navires de l'Etat affectés à un service public non commercial. »

Cet amendement se heurta à une vive opposition de la délégation britannique qui fit valoir qu'en fait, il aurait pour effet de lui imposer les obligations de la convention de Bruxelles de 1926 qu'elle n'avait pas ratifiée. Après une brève discussion elle proposa et fit admettre que l'article 11 serait supprimé, annonçant que le Royaume-Uni ferait « une réserve en temps opportun », intention à laquelle il a effectivement été donné suite par le Gouvernement de Londres au moment de la ratification.

Il faut reconnaître que la situation ainsi créée manque de clarté. D'une part il eût été souhaitable qu'une disposition expresse autorisât la réserve annoncée par la Grande Bretagne. D'autre part à première vue, on serait tenté d'admettre, vu l'absence dans la Convention de la clause figurant dans la Convention sur la Compétence civile relative au maintien des lois en vigueur aux navires de guerre et navires d'Etat, que cette troisième Convention n'est pas limitée par l'immunité des navires, de guerre et navires d'Etat en quelque circonstance que ce soit, ce qui irait au-delà des points de vue défendus par quelque délégation que ce soit. L'intention des auteurs de la Convention

mais het heeft ook bepaalde gevolgen ten aanzien van de andere Staten, voor zover het Verdrag elke belanghebbende die aan de hierna vermelde voorwaarden voldoet, machtigt beslag te leggen zowel op een schip naar aanleiding waarvan de rechtsvordering is ontstaan, als op elk ander schip dat aan dezelfde eigenaar toebehoort, zowel uit hoofde van de zeevorderingen die in het Verdrag zijn opgesomd en van alle andere die worden erkend door de wet van de Staat waar het beslag wordt uitgevoerd (§ 2 van artikel 8). De Engelse tekst van deze bepaling heft iedere twijfel dienaangaande op.

b) wat betreft het openbaar of privaat karakter van de betrokken schepen.

Een van de meest opvallende punten in dit Verdrag is de afwezigheid van elke verwijzing naar de Staatsschepen, terwijl in het Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken een artikel 5 is opgenomen, dat luidt als volgt :

« Niets van wat bij dit Verdrag is voorgeschreven wijzigt de rechtsregelen, die in de Verdragsluitende Staten van kracht zijn inzake aanvaringen, waarbij oorlogsschepen of aan de Staat toebehorende of ten dienste van de Staat staande schepen betrokken zijn ».

Uit de voorbereidende werkzaamheden blijkt dat het ontwerp van het Internationaal Zeevaartcomité een artikel 12 bevatte, dat hetzelfde bepaalde. Het werd op de tiende en voorlaatste vergadering van de Conferentie geschrapt. Bij de Voorzitter was een Italiaans amendement ingediend om deze tekst (die artikel 11 was geworden) te vervangen door een andere, luidens welke het Verdrag « niet toepasselijk zou zijn op de oorlogsschepen noch op de aan de Staat toebehorende schepen die voor een niet-commerciële openbare dienst worden gebruikt. »

Dit amendement stuitte op hevige tegenkanting van de Britse delegatie die deed gelden dat het in feite tot gevolg zou hebben dat de verplichtingen van het Verdrag van Brussel van 1926, dat zij niet heeft bekrachtigd, aan Groot-Brittannië zouden worden opgelegd. Na een korte bespreking stelde zij voor, artikel 11 te doen vervallen, hetgeen werd aangenomen, en kondigde daarbij aan dat het Verenigd Koninkrijk « te gelegener tijd voorbehoud zou maken », wat dan ook gebeurd is op het ogenblik van de bekrachtiging door de regering van Londen.

Men moet erkennen dat de aldus geschapen toestand niet duidelijk is. Eensdeels ware het gewenst geweest dat een uitdrukkelijke bepaling het door Groot-Brittannië aangekondigde voorbehoud zou toelaten. Anderdeels is men, bij gebreke van het beding dat voorkomt in het Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken en naar luid waarvan de vigerende wetten toepasselijk blijven op de oorlogsschepen en de staatsschepen, op het eerste gezicht geneigd aan te nemen dat dit derde Verdrag niet beperkt wordt door de onschendbaarheid van de oorlogsschepen en staatsschepen, ongeacht de omstandigheden. Met deze redenering zou men verder gaan dan het standpunt dat door enige delegatie

n'est toutefois pas douteuse. Le rejet de la proposition italienne prouve qu'on n'a pas voulu innover mais s'en tenir au statu quo tant à l'égard des États qui ont ratifié la Convention de 1926, qu'à l'égard de ceux qui ne l'ont pas ratifiée, en sorte que la réserve britannique apparaît comme superfétatoire — ce qui d'autre part justifie et sa licéité et l'absence dans la Convention de disposition permissive à ce sujet.

c) *quant à la personne des demandeurs.* L'article 8 ne fait pas de distinction dans son premier alinéa entre les demandeurs; tous peuvent en principe se réclamer de la convention à l'égard de navires battant pavillon d'un État Contractant. Mais le paragraphe 3 donne le droit aux États Contractants de refuser « toute ou partie » — le premier de ces mots est évidemment mal orthographié — des avantages de la Convention « à tout État non contractant et à toute personne qui n'a pas au jour de la saisie sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un État Contractant ».

La portée précise de cette disposition paraît être la suivante : un État contractant n'est *pas tenu* d'accorder aux États non-contractants ou aux personnes se trouvant sur leur territoire, le bénéfice des dispositions de la Convention. Mais ces tiers n'en sont pas exclus de plein droit; il faut, pour qu'il en soit ainsi, qu'il y ait un refus, c'est-à-dire une manifestation de volonté; et cette manifestation ne doit pas se produire sous forme de notification aux contractants, car la décision ne les concerne pas directement, mais dans l'ordre interne sous forme de loi; celle-ci pouvant par exemple subordonner le bénéfice de la convention à une condition de réciprocité comme il est prévu à l'article 8, par. 1 de la Convention sur la Compétence civile. Il ne nous paraît pas douteux qu'en l'absence de pareille stipulation, les États non-contractants et intéressés en relevant, devront être admis au bénéfice du régime de saisie civile inscrit dans la Convention chaque fois que le navire saisi conservatoirement bat pavillon d'un État Contractant.

Notons que la loi d'approbation ne contient pas de disposition d'exclusion et le Ministre de la Justice a indiqué à la Commission qu'il n'entrait pas non plus dans ses intentions d'en introduire une dans la loi interne qui au contraire généralisera l'application de la Convention.

Ainsi sera évitée une pluralité de régimes dont les inconvénients ont été indiqués plus haut.

Ajoutons que la distinction faite dans le texte de l'article 8 qui paraît limiter la possibilité d'exclusion des étrangers aux avantages de la convention, alors qu'ils doivent demeurer astreints aux charges paraît de nature s'il était fait usage de la faculté d'exclusion à de sérieuses complications.

verdedigd werd. Aan de bedoeling van de opstellers van het Verdrag kan niet worden getwijfeld. De verwerping van het Italiaanse voorstel bewijst dat men niets nieuws heeft willen invoeren, maar zich aanzien van de staten die het status quo, zowel ten hebben bekrachtigd, als tegenover de Staten die het niet hebben bekrachtigd, zodat het Britse voorbehoud overbodig blijft. Daarmee is tegelijk bewezen de wettigheid van dit voorbehoud en het ontbreken in het Verdrag van een bepaling om dit toe te laten.

c) *wat de persoon van de eisers betreft.* Artikel 8 maakt in het eerste lid geen onderscheid tussen de eisers; in principe mogen allen zich op het Verdrag beroepen tegen schepen die de vlag van een verdragsluitende Staat voeren. Maar § 3 bepaalt dat elke verdragsluitende Staat de voordelen van het Verdrag « geheel of gedeeltelijk kan onthouden aan elke niet-verdragsluitende Staat en aan elke persoon die niet ten dage van het beslag zijn woonplaats of hoofdzetel in een verdragsluitende Staat heeft ».

De juiste draagwijdte van deze bepaling schijnt de volgende te zijn: een verdragsluitende Staat is *niet gehouden*, aan de niet-verdragsluitende Staten of aan personen die zich op hun grondgebied bevinden, het voordeel van de bepalingen van het Verdrag te verlenen. Maar deze derden zijn niet van rechtswege uitgesloten; daartoe is een weigering vereist, d.w.z. een wilsuiking; en dit moet niet geschieden in de vorm van een kennisgeving aan de verdragsluitenden, want de beslissing gaat hen niet direct aan, maar wel in de interne orde, in de vorm van een wet; deze kan bijvoorbeeld het voordeel van het Verdrag ondergeschikt maken aan de voorwaarde van wederkerigheid zoals bepaald bij artikel 8, § 1, van het Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken. Het lijkt onzes inziens geen twijfel dat, bij gebreke van een dergelijke bepaling, de niet-verdragsluitende Staten en de betrokkenen die eraan onderworpen zijn, tot het voordeel van de regeling van het burgerlijk beslag zoals dit in het Verdrag is opgenomen, zullen moeten worden toegelaten, telkens als het schip waarop conservatoir beslag is gelegd, de vlag voert van een verdragsluitende staat.

Aan te stippen valt dat de goedkeuringswet geen uitsluitingsbepaling bevat en dat de Minister van Justitie in de Commissie heeft verklaard, dat het niet in zijn bedoeling lag er een in de interne wet op te nemen maar dat deze integendeel de toepassing van het Verdrag zal veralgemenen.

Aldus zal worden vermeden dat er verscheidene regelingen zouden gelden, een toestand waarvan de nadelen hierboven zijn uiteengezet.

Er zij aan toegevoegd dat het onderscheid dat gemaakt wordt in de tekst van artikel 8, die de mogelijkheid om vreemden van het Verdrag uit te sluiten schijnt te beperken, hoewel zij aan de lasten ervan moeten onderworpen blijven, aanleiding kan geven tot ernstige verwikkelingen ingeval gebruik wordt gemaakt van de uitsluitingsbevoegdheid.

Pour des raisons pratiques, il faut donc se féliciter que le Gouvernement ait écarté cette éventualité.

Nous pensons qu'il est bon qu'il en soit ainsi pour éviter la dualité du régime pouvant exister sans cela entre divers intéressés dans une même saisie et nous renvoyons à ce que nous avons dit à ce sujet à propos de la première convention.

d) *quant à la nature des créances.* L'article premier définit les « créances maritimes » qui seules sont admises comme bases de saisie conservatoire des navires de mer; l'article 10 indique les réserves admises. Celles-ci visent les trois dernières espèces de créances énumérées pour lesquelles seule est admise la saisie du navire que concerne la réclamation à l'exclusion des sisterships appartenant au même propriétaire.

Il s'agit :

1^o du droit à la propriété contestée du navire;

2^o du droit à la copropriété;

3^o de toute hypothèque maritime et de tout mortgage.

Les deux premières espèces de créances peuvent être entièrement soustraites à la convention; en ce qui concerne la dernière, c'est la limitation au navire hypothéqué que la réserve peut faire disparaître. Comme nous l'avons vu plus haut, votre Commission estime que s'agissant d'une réserve proprement dite, c'est-à-dire de retranchement, le Gouvernement une fois habilité à ratifier la convention n'a pas besoin d'autorisation spéciale pour user de cette faculté. Elle le laisse juge de la décision à prendre en la matière.

B. ANALYSE DU CONTENU DE LA CONVENTION.

Elle concerne, comme le déclara le délégué britannique, M. Miller (op. cit. p. 44) « le sujet le plus vaste et le plus important » qui ait été traité.

Le délégué français, M. de Grandmaison, a exposé de façon saisissante les effets désastreux des discordances existant actuellement entre les diverses législations sur la matière (op. cit. pp. 59 et 60) :

« La saisie conservatoire n'est actuellement réglementée que par la loi nationale du lieu de la saisie. Aussi, lorsqu'un navire prend la mer, nul ne sait ce qui se passera si ce navire fait l'objet d'une saisie dans un port quelconque. Pourra-t-il être saisi uniquement pour une créance maritime ou, au contraire, pour toute créance sur l'armateur? Devra-t-il s'agir d'une dette concernant l'exploitation du navire lui-même ou, au contraire, de n'importe quelle dette concernant un autre navire appartenant au même propriétaire? Faudra-t-il

Om practische redenen moet men er zich dus over verheugen dat de Regering deze gebeurlijkheid heeft uitgesloten.

Onzes inziens is dit de goede oplossing, indien men wil voorkomen dat er twee verschillende regelingen gelden voor de partijen bij eenzelfde beslag en voor het overige verwijzen wij naar hetgeen wij daarover gezegd hebben in verband met het eerste Verdrag.

d) *Wat de aard van de schuldvorderingen betreft.* Artikel 1 geeft een bepaling van de « zeevorderingen » die met uitsluiting van andere worden aangenomen als basis voor een conservatoir beslag op zeeschepen; artikel 10 bepaalt welk voorbehoud kan worden gemaakt. Het voorbehoud geldt de laatste drie opgesomde soorten vorderingen waarvoor alleen het schip waarop de eis betrekking heeft, kan in beslag worden genomen, met uitsluiting van de sisterships die aan dezelfde eigenaar toebehoren.

Het betreft :

1^o het recht op de betwiste scheepseigendom;

2^o het recht op de mede-eigendom;

3^o elke scheepshypotheek en scheepsverband.

De eerste twee soorten vorderingen kunnen volledig aan het Verdrag worden onttrokken; wat de laatste betreft, is het de beperking tot het gehypothekeerd schip, die ten gevolge van het voorbehoud kan worden opgeheven. Zoals wij reeds zagen, is uw Commissie van oordeel dat het een eigenlijk voorbehoud betreft, d.w.z. een vermindering, zodat de Regering, wanneer zij eenmaal gemachtigd is het Verdrag te bekrachtigen, geen bijzondere toestemming nodig heeft om van deze mogelijkheid gebruik te maken. Zij oordeelt vrij over de te nemen beslissing.

B. ANALYSE VAN DE INHOUD VAN HET VERDRAG.

Het Verdrag betreft, zoals de Britse afgevaardigde, de heer Miller, zegde (op. cit., blz. 44), het verstrekkelijkste en belangrijkste onderwerp dat ooit werd behandeld.

De Franse afgevaardigde, de heer de Grandmaison gaf een treffende uiteenzetting van de noodlottige gevolgen van het gemis aan overeenstemming dat tussen de verschillende wetgevingen ter zake bestaat (op. cit., blz. 59 en 60) :

« Het conservatoir beslag is thans slechts geregeld door de nationale wet van de plaats van het beslag. Wanneer een schip zee kiest, weet dan ook niemand wat er zal gebeuren indien dit schip in een bepaalde haven in beslag wordt genomen. Zal het enkel in beslag genomen kunnen worden voor een zeevordering ofwel voor om het even welke vordering op de reder? Voor een schuld in verband met de exploitatie van het schip zelf of wel voor om het even welke schuld in verband met een ander schip dat aan dezelfde eigenaar toebehoort? Zal er verlot

l'autorisation d'un juge pour saisir ? Le demandeur sera-t-il obligé de fournir caution ? La saisie donnera-t-elle compétence au juge du lieu de la saisie pour statuer au fond ?

» Quelles seront les conséquences de la saisie en ce qui concerne la réparation du préjudice provoqué par une saisie injustifiée ? Le demandeur sera-t-il responsable uniquement des frais de caution ou devra-t-il réparer l'intégralité du préjudice subi ? Personne ne le sait, car la solution dépendra de l'endroit où la saisie a eu lieu.

» Quels sont, d'autre part, les droits des créanciers de l'armateur ? Dans quelles conditions un chantier de construction ou de réparation ou un banquier qui a financé l'expédition peut-il, pour protéger ses droits, faire saisir un navire ? Personne ne le sait, car personne ne peut connaître la loi interne de tous les pays du monde. »

A ces diverses difficultés la Convention apporte les solutions suivantes :

A l'article premier elle énumère les droits et créances qui dans tous les États Contractants pourront seuls sous le vocable commun de créances maritimes donner lieu à saisie aux termes de l'article 2.

A l'article 3, elle établit un compromis entre la législation des États qui comme la Grande-Bretagne limitait la saisie au navire auquel la créance se rapporte et celle d'autres États qui comme l'Allemagne admettait la saisie des sisterships. En principe, les sisterships pourront être saisiés mais il n'en sera pas ainsi si le droit invoqué comme créance maritime est en réalité un droit sur le navire (de propriété, copropriété, ou hypothèque). Le même article détermine également les cas où des navires n'appartenant pas au même propriétaire, mais ayant le même armateur, pourront faire l'objet de saisie. Enfin et surtout, il instaure le principe de l'unité de la saisie, celle-ci même faite dans un État dont le tribunal est incompétent pour statuer au fond, devant comme la caution qui éventuellement le remplace, garantir l'exécution de toute condamnation ultérieurement prononcée par le tribunal compétent (art. 7, § 2).

Les articles 4 à 6 affirment le principe qu'aucune saisie ne peut avoir lieu sans autorisation préalable du tribunal, mais pour le surplus s'en remettent à la loi du for quant à la subordination de l'autorisation de saisir au versement préalable d'une caution, quant aux procédures de mainlevée et à la responsabilité du saisissant en cas de saisie reconnue ultérieurement sans fondement.

L'article 7 enfin énumère les cas dans lesquels les tribunaux de l'État dans lequel la saisie aura été opérée, auront compétence pour statuer au fond ;

van een rechter nodig zijn om beslag te leggen? Zal de eiser verplicht zijn een borgtocht te stellen? Zal het beslag de rechter van de plaats van het beslag bevoegd maken om uitspraak te doen ten gronde ?

» Wat zijn de gevolgen van het beslag met betrekking tot de schadeloosstelling voor het nadeel dat wordt veroorzaakt door een onverantwoord beslag ? Zal de eiser enkel aansprakelijk zijn voor de kosten van borgstelling of zal hij de gehele schade moeten vergoeden ? Niemand weet het, want de oplossing zal afhangen van de plaats waar het beslag wordt gelegd.

» Wat zijn verder de rechten van de schuldeisers van de reder? Onder welke voorwaarden kan een scheepstimmerwerf of een bankier, die de vaart gefinancierd heeft, beslag doen leggen op een schip om zijn rechten te beschermen? Niemand weet het, want niemand kan de interne wet van alle landen ter wereld kennen. »

Voor deze verschillende moeilijkheden brengt het Verdrag de volgende oplossingen :

In het eerste artikel worden de rechten en schuldvorderingen vermeld die, met uitsluiting van andere, in alle Verdragsluitende Staten, onder de gemeenschappelijke benaming van zeevorderingen, aanleiding kunnen zijn tot beslag op grond van artikel 2.

Artikel 3 is een compromis tussen de wetgeving van de Staten die, zoals Groot-Brittannië, het beslag beperkten tot het schip waarop de schuldvordering betrekking heeft, en van andere Staten die, zoals Duitsland, het beslag op zusterschepen aanvaardden. In principe zullen de zusterschepen in beslag genomen kunnen worden, doch niet indien het recht dat als zeevordering wordt ingeroepen, in werkelijkheid een recht op het schip (eigendom, medeëigendom of hypotheek) is. Hetzelfde artikel bepaalt eveneens in welke gevallen beslag gelegd kan worden op schepen die niet aan dezelfde eigenaar toebehoren doch dezelfde reder hebben. Ten slotte voert het Verdrag vooral het principe in van de eenheid van het beslag; zelfs wanneer dit gedaan is in een Staat waarvan de rechtbank onbevoegd is om ten gronde uitspraak te doen, zal het, evenals de borgtocht waardoor het eventueel wordt vervangen, de uitvoerbaarheid van alle later door de bevoegde rechtbank uitgesproken veroordelingen moeten waarborgen (art. 7, § 2).

De artikelen 4 tot 6 bevestigen het principe volgens hetwelk geen schip in beslag kan worden genomen zonder voorafgaand verlof van de rechtbank, doch bepalen voor het overige dat zowel de vraag of het verlof tot inbeslagneming afhankelijk moet worden gesteld van de voorafgaande storting van een borgtocht, als de opheffing van het beslag en de verantwoordelijkheid van de beslaglegger ingeval later wordt erkend dat het beslag ongegrond was, beheerst worden door de *lex fori*.

Artikel 7 zegt ten slotte in welke gevallen de rechters van de Staat waarin het beslag gelegd is, bevoegd zijn om uitspraak te doen over de grond

parmi eux figure notamment celui de l'abordage, point sur lequel la présente convention rejoint celle sur la compétence civile.

Au cours des débats, des critiques ont été exprimées de la part surtout des délégations scandinaves. Ces délégations estimaient ne pouvoir consentir une extension des possibilités de saisie que moyennant des garanties précises contre les saisies abusives. A cet effet, elles désiraient voir reconnaître de façon générale la compétence des tribunaux du lieu de la saisie pour statuer — avec célérité — sur les créances maritimes invoquées pour l'obtenir. D'autre part, elles demandaient que la convention imposât aux créanciers saisissants la fourniture de cautions et reconnût la responsabilité leur incombant au cas où la saisie s'avérerait sans fondement.

N'ayant pas obtenu satisfaction, les Scandinaves n'ont pas signé la Convention.

Tout en partageant leurs regrets, la Commission de la Justice est d'avis que la Convention constitue un progrès important et recommande au Sénat le vote de la loi d'approbation en y insérant la réserve libellée au 2^o ci-après.

Signalons qu'en septembre 1959, la Convention avait été ratifiée par onze Etats dont la France, la Grande-Bretagne, l'Espagne, le Portugal et l'Egypte.

Conclusions.

1^o La Commission de la Justice est d'avis qu'il y a lieu d'approuver le projet de loi d'approbation soumis au Sénat après avoir apporté au texte des conventions tel qu'il est reproduit aux documents n^o 259, session 1954-1955 de la Chambre les trois rectifications ci-après :

a) page 9, article 8 de la Convention relative à la Compétence civile — remplacer dans le texte français la ligne 5 par le texte suivant :

« 1) qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant »

b) même page, même article, ligne 8 — remplacer les mots « d'un » par le mot « du »

c) page 17, article 8 de la Convention sur la saisie conservatoire, ligne 8 — remplacer « toute » par « tout ».

Monsieur le Président du Sénat estimera sans doute pouvoir considérer que cette rectification ne nécessite pas le renvoi à la Chambre, vu que le texte néerlandais dont la Chambre était saisie ne contient pas les mêmes erreurs.

2^o La Commission propose que le Sénat prenne acte de l'intention exprimée par le Gouvernement d'exclure de l'application de la Convention relative à la Compétence Pénale les abordages survenus dans les eaux territoriales belges.

van de zaak; dit geldt met name voor de aanvaring, een punt dat dit Verdrag gemeen heeft met het Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken.

Tijdens de besprekingen werd vooral door de Scandinavische delegaties kritiek uitgebracht. Deze delegaties meenden een uitbreiding van de mogelijkheden tot beslaglegging slechts te kunnen aanvaarden mits hun preciese waarborgen tegen misbruiken ter zake werden gegeven. Daartoe wensten zij in het algemeen dat de rechtbanken van de plaats van het beslag bevoegd worden verklaard om — snel — uitspraak te doen over de zeevorderingen die ingeroepen waren om dit te verkrijgen. Verder vroegen zij dat het Verdrag de beslagleggende schuldeisers zou verplichten zekerheid te stellen en de aansprakelijkheid te erkennen die op hen rust ingeval het beslag ongegrond zou blijken.

De Scandinavische afgevaardigden kregen geen voldoening en ondertekenden het Verdrag niet.

De Commissie voor de Justitie is het met hen eens om dit te betreuren, doch zij is van mening dat het Verdrag een grote vooruitgang betekent en stelt dan ook aan de Senaat voor de bekrachtigingswet goed te keuren, mits het in n^o 2^o hierna uitgesproken voorbehoud erin wordt opgenomen.

Vermeld zij dat het Verdrag in september 1959 bekrachtigd was door elf Staten, waaronder Frankrijk, Groot-Brittannië, Spanje, Portugal en Egypte.

Besluit.

1^o De Commissie voor de Justitie is van oordeel dat er reden is om het aan de Senaat voorgelegde ontwerp van goedkeuringswet aan te nemen, na in de tekst van de verdragen, zoals die voorkomt in het Gedrukte Stuk Kamer n^o 259, zitting 1954-1955, de drie volgende verbeteringen te hebben aangebracht :

a) bladzijde 9, artikel 8 van het Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken — in de Franse tekst de 5^e regel te vervangen als volgt :

« 1) qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant »;

b) zelfde bladzijde, zelfde artikel, 8^e regel, de woorden « d'un » te vervangen door het woord « du »;

c) bladzijde 17, artikel 8 van het Verdrag betreffende het conservatoir beslag, 8^e regel, « toute » te vervangen door « tout ».

De heer Voorzitter van de Senaat zal ongetwijfeld van mening zijn dat deze wijziging een terugzending naar de Kamer niet noodzakelijk maakt, aangezien die vergissingen niet voorkomen in de Nederlandse tekst die aan de Kamer werd voorgelegd.

2^o De Commissie stelt voor dat de Senaat akte neemt van het voornemen van de Regering om de aanvaringen in de Belgische territoriale wateren van de toepassing van het Verdrag betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken uit te sluiten.

3° Elle prend acte de la décision du Ministre de la Justice de saisir sans retard le Parlement des projets de loi adaptant la législation belge aux conventions, ceci afin d'éviter une dualité de régime que rien ne justifie.

* * *

Le présent avis a été adopté à l'unanimité.

3° Zij neemt akte van de beslissing van de Minister van Justitie om de ontwerpen van wet tot aanpassing van de Belgische wetgeving aan de verdragen onverwijld bij het Parlement in te dienen, ten einde het door niets gerechtvaardigde naast-elkaar-bestaan van twee regelingen te vermijden.

* * *

Dit advies is met algemene stemmen goedgekeurd.