

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 14 JULI 1927.

Ontwerp van wet ten doel hebbende de belgische wetgeving overeen te brengen met het internationaal verdrag voor de eenmaking van zekere regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Ter andere plaatse leggen wij U ter goedkeuring een internationaal verdrag voor, welke tot stand is gekomen op initiatief van het Internationaal Scheepvaartcomiteit en naar luid waarvan de Staten, eigenaars of reeders van schepen, afstand doen van de immuniteiten van rechtsmacht en beslaglegging, welke hun hetzij door het nationaal openbaar recht, hetzij door het volkenrecht worden toegekend en hun toelieten zich te onttrekken aan de verplichtingen, welke op private scheepvaartondernemingen rusten.

Door afstand te doen van die immuniteiten, onderwerpen de Staten zich voor de verplichtingen, die voortvloeien uit het voor de vaart gebruiken van niet voor militaire of openbare diensten bestemde schepen, aan dezelfde regelen van bevoegdheid en rechtspleging als de private reederijen, terwijl zij de uitsluitende bevoegdheid van hunne eigen rechtbanken erkennen voor de aansprakelijkheid ten aanzien van hunne oorlogsschepen of hunne voor openbare doeleinden gebezigde schepen, zonder dat, evenwel, tegenover deze schepen gerechtelijke maatregelen, als beslaglegging, aanhouding of ophouding mogen getroffen worden.

In ruil voor den afstand van die immuniteiten, kent de overeenkomst aan de Staten het recht toe om gebruik te maken van alle middelen tot verdediging, verjaring of beperking van aansprakelijkheid, waarover de private reederijen beschikken.

De nieuwe rechtstoestand, welke voor den Belgischen Staat als scheepseigenaar en voor de door hem uitgereede schepen uit die internationale beginselen voortvloeit, behoort in nationale wetteksten te worden vastgelegd.

Dit is het doel van voorliggend ontwerp van wet.

In de Belgische wetten komt geen enkele bepaling voor, waardoor aan den Staat de bij bedoeld verdrag opgeheven immuniteiten van rechtsmacht en beslaglegging worden toegekend.

Door de rechtspraak van onze rechtbanken, welke het leerstuk van de scheiding der machten, waarachter de Staat zich voorheen verschool om zich aan zijne aansprakelijkheid te onttrekken, tot zijn ware betekenissen heeft teruggebracht, werd integendeel aan de rechterlijke macht de bevoegdheid toegekend om te verklaren dat bepaalde handelingen van den Staat schuld met zich brengen; bij een arrest van 5 November 1920, onder andere, heeft ons Hof van Verbreking de bevoegdheid van de rechtbanken uitgebreid tot de handelingen van den Staat, waardoor private rechten worden geschaad, zelfs wanneer die handelingen bij de uitoefening van de soevereiniteitsrechten worden verricht.

Op dit punt van de bevoegdheid is onze rechtspraak aldus op het doel van de

overeenkomst vooruitgelopen; artikelen 1 en 2 van voorliggend ontwerp van wet, waarin die bepalingen worden overgenomen, brengen dan ook in dit opzicht geenerlei wijziging in het statuut van de aan Staat toebehorende schepen.

Dit is echter niet het geval voor het vraagstuk van den vrijdom van beslaglegging.

De rechtspraak heeft inderdaad tot dusverre niet geraakt aan het beginsel van openbaar recht, volgens welk het aan de schuldeischers van den Staat niet geoorloofd is, tot waarborging van hunne rechten, den gang te belemmeren van de openbare diensten, welke aan de Regeering zijn toevertrouwd.

Het verdrag en voorliggend ontwerp van wet laten onverlet den vrijdom van beslaglegging voor de Staatsschepen, die voor openbare doeleinden dienen, terwijl de om zoo te zeggen als handelsschepen in de vaart gebrachte Staatsvaartuigen, ten opzichte van de gerechtelijke maatregelen, aan het gemeen recht zijn onderworpen.

Dit onderscheid, met betrekking tot den vrijdom van beslaglegging der Staatsschepen, in openbare schepen en niet voor openbare diensten gebezigde schepen is logisch en overeenkomstig het hiervoren aangehaalde beginsel van het recht, waarop de rechtspraak in deze is gegrond. Geen wezenlijk bezwaar verzet er zich inderdaad tegen dat de schuldeischers van den Staat een pand nemen op deze zijner goederen, die niet in het belang of tot den dienst van de gemeenschap gebezigd worden.

Als vergoeding voor de gevraagde opoffering — het voorgoed afstand doen van dat voorrecht der immuniteiten — biedt het ontwerp van wet, evenals de overeenkomst, aan den Staat het ander belangrijk, alleen voor private reederijen voorziene voorrecht aan, bestaande in de bevoegdheid tot beperking van zijne aansprakelijkheid in zake verplichtingen, welke uit het scheepsbedrijf voortvloeien.

Het meerendeel van de zeemogendheden, hebben door hare toetreding tot het internationaal verdrag de noodzakelijkheid van de nieuwe, daarin vervatte beginselen erkend. De rechtvaardiging van deze beginselen ligt in de huidige toestanden van de scheepvaart en de uitzonderingsrechtsregelen welke haar beheerschen.

Wij aarzelen dan ook niet om U de wettelijke bekrachtiging er van te vragen. Luidens het ontwerp van wet, zal deze enkel gelden voor de betrekkingen tusschen den Staat en de particulieren op scheepvaartgebied en laat zij onverlet de betrekkingen, in welke zaak ook, tusschen de uitvoerende en de rechterlijke macht.

Ten slotte kunnen wij niet nalaten aan te stippen, dat deze wet en de overeenkomst, waaruit zij voortkomt, stilzwijgend de intrekking met zich brengen van artikelen 11 en 14 van het verdrag van Brussel van 14 September 1914 omtrent aanvaring, hulpverlening en berging op zee, welke overeenkomsten voortaan van kracht zullen zijn zoowel ten opzichte van de schepen van den Staat, die voor openbare diensten bestemd zijn, als ten opzichte van zijne schepen, die om zoo te zeggen als handelsschepen in de vaart zijn gebracht.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

E. VANDERVELDE.

De Minister van Justitie,

P. HYMANS.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegraphen, Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 JUILLET 1927.

Projet de loi ayant pour objet de mettre la législation belge en concordance avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous présentons d'autre part à votre approbation une convention internationale due à l'initiative du Comité Maritime Internationale et aux termes de laquelle les États propriétaires ou armateurs de navires renoncent aux immunités de juridiction et de saisie que leur assurent soit le droit public national, soit le droit des gens et qui leur permettaient de se soustraire aux obligations qu'encourent les entreprises privées de navigation.

Par l'abandon de ces immunités, ces États acceptent de se soumettre, pour les obligations naissant de l'exploitation de navires non affectés à des services militaires ou publics, aux mêmes règles de compétence et de procédure que les armements privés, tandis qu'ils s'assujettissent pour les responsabilités de leurs navires de guerre ou attachés à des fins publiques, à la compétence exclusive de leurs juridictions nationales, sans toutefois que ces navires puissent être l'objet de mesures de justice, telles que saisies, arrêts ou détention.

En échange de l'abandon de ces immunités, la convention confère aux États la faculté d'user de tous les moyens de défense, de prescription ou de limitation de responsabilité dont disposent les armements privés.

Il convient de fixer par des textes législatifs nationaux la nouvelle situation de droit résultant pour l'État belge, propriétaire de navires et pour les navires armés par lui, de ces principes internationaux.

Tel est l'objet du présent projet de loi.

Les lois belges ne portent aucune disposition assurant à l'État ces immunités de juridiction et de saisie mises à néant par la convention dont question.

La jurisprudence de nos tribunaux, au contraire, réduisant à sa vraie portée le dogme de la séparation des pouvoirs, derrière lequel l'État se retranchait jadis pour se soustraire à ses responsabilités, a reconnu au pouvoir judiciaire le droit de déclarer tel acte de l'État constitutif de faute; notre Cour de cassation, notamment par son arrêt du 5 novembre 1920, a étendu la compétence des tribunaux aux actes de l'État lésant des droits privés, même lorsqu'ils sont accomplis dans l'exercice de la souveraineté.

H

Ainsi, sur ce point de compétence, notre jurisprudence a devancé le but de la convention, et les articles 1 et 2 du présent projet de loi, en reprenant ses dispositions, n'apportent sous ce rapport aucune modification au statut des navires appartenant à l'État.

Il n'en va pas de même de la question d'immunité de saisie.

En effet, la jurisprudence a respecté jusqu'à ce jour ce principe de droit public, suivant lequel les créanciers de l'État ne peuvent, pour assurer le maintien de leurs droits, entraver la marche des services publics auxquels le Gouvernement est tenu de pourvoir.

La convention et le présent projet de loi laissent intacte l'immunité de saisie des navires de l'État attachés à des fins d'ordre public, tandis que ses navires exploités quasi-commercialement sont, sous le rapport des mesures de justice, soumis au droit commun.

Cette discrimination, au point de vue de l'immunité de saisie des navires de l'État, en navires publics et navires non affectés à des services publics est logique et conforme au principe rappelé ci-dessus du droit sur lequel s'appuie la jurisprudence en la matière. Aucun inconvénient réel ne s'oppose, en effet, à ce que les créanciers de l'État prennent un gage sur ses biens non affectés à l'intérêt ou au service de la communauté.

En compensation du sacrifice qui lui est demandé, le renoncement définitif à ce privilège d'immunité, le projet de loi, de même que la convention, offre à l'État cet autre privilège appréciable, réservé aux armements privés, que constitue la faculté de limiter sa responsabilité en matière d'obligations dérivant de l'exploitation des navires.

La généralité des Puissances maritimes ont reconnu, en adhérant à la convention internationale, la nécessité des principes nouveaux qu'elle formule. Ces principes trouvent leur justification dans les contingences présentes de la navigation et les règles juridiques exceptionnelles qui la régissent.

Nous n'hésitons donc pas à vous en demander la consécration légale. Celle-ci ne vaudra, aux termes du projet de loi, que pour les relations entre l'État et les particuliers dans le domaine maritime et ne préjuge en rien des rapports entre le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire en toute autre matière.

Nous ne pouvons, enfin, nous abstenir de noter que la présente loi et la convention dont elle s'inspire, portent implicitement abrogation des articles 11 et 14 des conventions de Bruxelles du 14 septembre 1911 sur l'abordage, l'assistance et le sauvetage maritimes, qui sortiront leurs effets à l'avenir tant à l'égard des navires de l'État affectés à des services publics, qu'à l'égard de ses navires exploités quasi commercialement.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

P. HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

Projet de loi ayant pour objet de mettre la législation belge en concordance avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat.

Ontwerp van wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving overeen te brengen met het internationaal verdrag voor de eenmaking van zekere regelen betreffende de immunititeiten van Staatsschepen.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu les dispositions de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926,

Considérant qu'il y a lieu de fixer par des textes législatifs nationaux, la nouvelle situation de droit résultant pour l'État belge, de ces principes internationaux,

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères et de Notre Ministre de la Justice; Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, sont chargés de présenter en Notre nom, aux Cham-

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Gezien de schikkingen van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immunititeiten van Staatsschepen, ondertekend te Brussel den 10 April 1926,

Overwegende dat het behoort in nationale wetteksten te worden vastgelegd de nieuwe rechtstoestand welke voor den Belgischen Staat uit die internationale beginselen voortvloeit,

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken, van Onzen Minister van Justitie en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart;

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken, Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart zijn er mede belast, in Onzen Naam aan de Wetgevende

bres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Les navires de mer appartenant à l'État et les navires exploités ou affrétés par lui, les cargaisons lui appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires ci-dessus, de même que l'État, propriétaire, armateur ou affruteur de ces navires ou propriétaire de ces cargaisons sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.

ART. 2.

Pour ces responsabilités et obligations, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant ou exploités par des particuliers et pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.

ART. 3.

Les dispositions des deux articles précédents ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux yachts, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à l'État ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance ou au moment des mesures de saisie, arrêt ou détention, à un service d'intérêt public non commercial.

ART. 4.

Les navires visés à l'article 3 ci-dessus

Kamers het wetsontwerp voor te leggen waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Zeeschepen, welke aan den Staat toebehooren en schepen door hem geexploiteerd of bevracht, aan den Staat toebehoorende ladingen, de in hiervoren bedoelde schepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals de Staat, eigenaar, reeder of bevrachter van zulke schepen of eigenaar van zulke ladingen, zijn, ten opzichte van vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of het vervoer van zulke ladingen, onderworpen aan dezelfde regelen in zake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en reederijen van toepassing zijn.

ART. 2.

Ten opzichte van die aansprakelijkheden en verbintenissen zijn de regelen betreffende de bevoegdheid der rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particulieren toebehoorende of door hen geexploiteerde koopvaardischepen en voor de particuliere ladingen en hare eigenaars.

ART. 3.

De bepalingen van de twee voorgaande artikelen zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, jachten, schepen belast met eenig toezicht, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingschepen en andere aan den Staat toebehoorende of door hem geexploiteerde vaartuigen die bij het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslag-neming, het ophouden of terughouden uitsluitend gebezigd voor een regeeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd.

ART. 4.

De bij voorgaand artikel 3 bedoelde

ne peuvent faire l'objet de saisie, d'arrêt, ou de détention par une mesure de justice quelconque.

Toutefois, les tribunaux compétents aux termes de l'alinéa 3 de l'article 12 de la loi du 25 mars 1876 et de la loi du 27 mars 1891, connaîtront, sans que l'État puisse se prévaloir de son immunité, de toute action dirigée contre lui du chef :

1^o d'abordage ou d'autres accidents de navigation ;

2^o d'assistance de sauvetage ou d'avaries communes ;

3^o de réparations, fournitures ou autres contrats relatifs au navire.

ART. 5.

Les règles des articles 3 et 4 ci-dessus sont applicables aux cargaisons appartenant à l'État et transportées à bord des navires visés à l'article 3.

Les cargaisons appartenant à l'État et transportées à bord des navires de commerce dans un but d'intérêt public non commercial ne peuvent faire l'objet de saisie, d'arrêt ou de détention par mesure de justice.

Toutefois, les actions du chef d'abordage, d'accident maritime, d'assistance, de sauvetage ou d'avaries communes intéressant ces cargaisons, ainsi que les actions du chef de contrats relatifs à ces cargaisons pourront être poursuivies devant les tribunaux compétents conformément aux dispositions visées à l'alinéa 2 de l'article 4 ci-dessus.

ART. 6.

L'État pourra invoquer dans les actions dirigées contre lui, conformément aux articles précédents, tous les moyens de défense, de prescription et

schepen kunnen niet in beslag genomen, opgehouden of teruggehouden worden tengevolge van eenigerlei gerechtelijken maatregel.

De bevoegde rechtbanken nemen evenwel kennis luidens alinea 3 van artikel 12 van de wet van 25 Maart 1876 en luidens de wet van 27 Maart 1891, zonder dat de Staat zich op zijne immunitéit kan beroepen, van om het even welke tegen den Staat ingestelde rechtsvordering wegens :

1^o aanvaring of andere scheepvaartongevallen ;

2^o hulp, berging of avarij-grosse ;

3^o herstellingen, leveringen of andere overeenkomsten op het schip betrekking hebbend.

ART. 5.

De regelen van voorgaande artikelen 3 en 4 zijn van toepassing op de aan den Staat toebehoorende ladingen, welke aan boord van de bij artikel 3 bedoelde schepen worden vervoerd.

De aan den Staat toebehoorende ladingen, welke voor regeerings- en niet voor handelsdoeleinden aan boord van handelsschepen worden vervoerd, kunnen niet in beslag genomen, aangehouden of opgehouden worden bij gerechtelijken maatregel.

De rechtsvorderingen wegens aanvaring, scheepvaartongevallen, hulp, berging of avarij-grosse betreffende die ladingen, alsmede de rechtsvorderingen uit hoofde van contracten aangaande die ladingen, kunnen evenwel vervolgd worden voor de rechtbanken, bevoegd overeenkomstig de bepalingen van alinea 2 van artikel 4 hierboven.

ART. 6.

De Staat zal voor zich kunnen inroepen in de tegen hem, overeenkomstig voorgaande artikelen, ingestelde rechtsvorderingen al de weermiddelen, verja-

de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés, leurs propriétaires, armateurs ou affré- teurs.	 ringen en beperkingen van aanspraake- lijkheid, waarvan particuliere schepen en hunne eigenaars, reeders of bevrach- ters zich kunnen bedienen.
--	--

Donné à Bruxelles, le 13 juillet 1927.		Gegeven te Brussel, den 13 ^e Juli 1927.
--	--	--

ALBERT.

PAR LE ROI :

VAN 'S KONINGS WEGE :

<i>Le Ministre des Affaires Étrangères,</i>		<i>De Minister van Buitenlandsche Zaken,</i>
---	--	--

EM. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

| *De Minister van Justitie,*

PAUL HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique,*

| *De Minister van Spoorwegen,
Zeezezen, Posterijen, Telegra/en,
Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.
