
SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 1^{er} AOUT 1911.

Rapport de la Commission des Affaires étrangères, chargée d'examiner le Projet de Loi portant approbation des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé aux dites Conventions.

(Voir les nos 108 et 193, session de 1910-1911, de la Chambre des Représentants.)

Présents : MM. le Baron DE FAVEREAU, Président ; BERGMANN, ED. PELTZER, VANDERHEYDE, VERBEKE et DE RAMAIX, Rapporteur.

MESSIEURS,

Deux actes diplomatiques signés à Bruxelles le 23 septembre 1910, par vingt-quatre Puissances, sont soumis à l'approbation de la Haute Assemblée.

Ces Conventions ont, pour le monde maritime, une haute importance puisqu'elles ont pour objet l'unification de la législation en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes. Elles présentent, en outre, un intérêt tout particulier pour nous, car c'est à la Belgique que revient l'honneur d'en avoir pris l'initiative. Aussi considérons-nous comme un devoir de commencer par donner ici, quoique d'une façon très succincte, l'historique du projet; nous aborderons ensuite l'examen de ses articles.

*
**

Jusqu'ici le Droit de la mer n'avait aucune règle uniforme, il variait de pays à pays, les législations les plus diverses étaient en vigueur et faisaient régner ainsi une incertitude fort nuisible aux intérêts du monde maritime.

Établir des règles stables et autant que possible uniformes dans le monde entier : en d'autres termes, créer un Droit maritime international, telle était la préoccupation non pas seulement des juristes, mais encore de tous ceux qui s'intéressent aux choses de la mer. Le sujet était très vaste et le but extrêmement difficile à atteindre ; nous allons le voir.

Le 27 février 1885, sur l'initiative de M. Beernaert, alors chef de Cabinet, le Gouvernement belge institua une Commission chargée d'organiser, à Anvers, un Congrès international de Droit commercial ayant pour objet l'unification du Droit maritime et du Droit de change.

Ce Congrès fut divisé en deux sections, l'une devait s'occuper du Droit maritime et l'autre du Droit de change.

La section maritime, présidée par M. Victor Jacobs, l'éminent Représentant d'Anvers, adopta une série de résolutions dont l'étude fut reprise dans un second Congrès qui se tint à Bruxelles en 1888.

Dans ce Congrès de nombreux et importants projets furent élaborés et soumis à l'examen des différentes nations maritimes.

Les problèmes à résoudre étaient extrêmement complexes ; aussi se constitua-t-il, dans ces divers pays, des associations privées pour en poursuivre l'étude. Ces associations privées étaient reliées à un organisme central, le *Comité maritime international*, ayant son siège à Anvers et dont M. Beernaert, Ministre d'État, avait été nommé président, M. Charles Le Jeune, vice-président, et M. Louis Franck, actuellement Représentant, secrétaire général.

Le Comité fit preuve de la plus grande activité et convoqua une série de réunions toutes également importantes, à savoir : en 1897 à Bruxelles, en 1898 à Anvers, en 1900 à Paris, en 1902 à Hambourg, en 1904 à Amsterdam, en 1905 à Liverpool, en 1907 à Venise et en 1909 à Brême.

Dans ces diverses réunions deux questions avaient été approfondies et coordonnées au point de pouvoir être présentées sous forme de projet international ; c'étaient celle de l'abordage et celle de l'assistance et du sauvetage.

Le Gouvernement belge communiqua officiellement ces projets aux Puissances et convoqua, en même temps, une Conférence diplomatique pour les examiner.

Cette Conférence se réunit à Bruxelles en février 1905 ; treize États y prirent part ; elle s'ajourna bientôt au mois d'octobre suivant ; vingt et une puissances s'y firent alors représenter. Toutefois l'accord définitif sur les deux projets en question ne put se réaliser qu'après deux nouvelles Conférences qui se tinrent l'une en 1909, l'autre en 1910, toujours à Bruxelles. Ces deux Conférences furent présidées par M. Beernaert, Ministre d'État. M. Capelle, Directeur général au Ministère des Affaires étrangères, Ministre plénipotentiaire et Envoyé extraordinaire, fut choisi comme président de la Commission et M. Lyon-Caen, membre de l'Institut, doyen de la Faculté de Droit de Paris, Président de l'Association française de Droit maritime, comme président de la sous-Commission.

C'est le 23 septembre 1910 que les deux Conventions furent signées à Bruxelles par les représentants : de l'Allemagne, de l'Argentine, de l'Autriche, de la Belgique, du Brésil, du Chili, de Cuba, du Danemark,

de l'Espagne, des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Grèce, de l'Italie, du Japon, du Mexique, de Nicaragua, de Norvège, des Pays-Bas, du Portugal, de Roumanie, de Russie, de Suède et de l'Uruguay.

Comme on le voit par ce court exposé, la Belgique n'a pas seulement pris l'initiative de ces actes internationaux ; mais elle a encore joué un rôle tout à fait prépondérant dans l'élaboration de leurs dispositions.

* * *

Ces Conventions ont pour objet : l'une, l'abordage ; l'autre, l'assistance et le sauvetage maritimes. Elles ont écrit ainsi les deux premiers titres du Code maritime international.

Il est permis d'espérer que ces Conventions seront suivies à brève échéance par d'autres qui viendront ajouter, à ce Code, des titres nouveaux ; car la Conférence de Bruxelles n'a fait que suspendre ses travaux jusqu'en 1912 et, grâce à l'activité inlassable du *Comité maritime international*, elle est saisie déjà de deux nouvelles matières d'une importance capitale : la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et les privilèges et hypothèques maritimes.

Ces actes diplomatiques, pour sortir leurs pleins effets, doivent être soumis à l'approbation des Parlements des Etats signataires et la législation de chacun d'eux doit être mise en concordance avec leurs dispositions. C'est dans ce but que l'honorable Ministre de la Justice a soumis au Parlement un projet de loi « modifiant et complétant les dispositions du Livre II du Code de Commerce. (De la navigation maritime et de la navigation intérieure) » sur lequel le Sénat aura à se prononcer également au cours de cette session.

Il n'est pas sans intérêt d'ajouter ici que le Bundesrath et le Reichstag allemands, ainsi que la Roumanie, ont déjà autorisé la ratification de ces actes et que différents autres Parlements seront appelés prochainement à se prononcer également à leur sujet.

* * *

L'Exposé des motifs si clair et si complet dans sa concision et le rapport présenté à la Chambre des Représentants par M. Segers, député d'Anvers, rapport écrit par une plume très élégante et fort compétente en cette matière spéciale, rendent la tâche de votre rapporteur aisée ; il lui suffira de puiser à ces deux sources précieuses. Il ne se fera pas défaut de le faire et si vous le voulez bien, Messieurs, il y renverra ceux d'entre vous qui désireraient faire de cette question une étude plus approfondie.

* * *

La première Convention concerne l'*abordage*.

Elle s'occupe des dommages causés aux choses et aux personnes, quelles que soient les eaux où se produit l'abordage et quelle que soit la nature des bâtiments.

Pour les *choses*, il faut distinguer :

A. Si l'abordage est la faute de l'un des navires, il est seul à devoir réparer les dommages causés ;

B. Si l'abordage résulte d'une faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectives. Si la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes paraissent égales, la responsabilité est partagée par parts égales ;

C. S'il y a doute sur la cause de l'abordage ou si l'abordage est fortuit ou encore s'il est dû à un cas de force majeure, chacun supporte les dommages qu'il éprouve.

Pour ces dommages, il n'y a pas de solidarité vis-à-vis des tiers.

Quant aux dommages causés à des *personnes* : mort ou blessures, ils donnent lieu également à des réparations ; mais, dans ce cas, la solidarité existe entre les deux navires en faute, sauf recours entre eux (Art. 4).

L'article 5 étend la responsabilité, telle qu'elle est établie par les premiers articles, à la faute du pilote. Cette mesure est nouvelle pour bien des nations, aussi l'article 16 ajoute-t-il qu'elle ne sera en vigueur que lorsque les parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

D'après l'article 6, il n'y a plus de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

La prescription est fixée, par l'article 7, à deux ans à dater de l'accident.

Antérieurement la durée de la prescription variait de pays à pays. Cet article constitue donc une véritable innovation.

Les capitaines de navire se devront dorénavant, aux termes de l'article 8, une mutuelle assistance. Cette mesure fort sage et fort humanitaire est toute nouvelle pour maints pays, entre autres pour la Belgique.

L'article 9 innove également, et cela pour tous, en instituant une sanction à l'assistance mutuelle obligatoire des deux capitaines des navires entrés en collision.

L'article 10 stipule qu'il n'est pas porté atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats. Ces points feront l'objet d'une convention spéciale dont la Conférence diplomatique est déjà saisie.

Aux termes de l'article 12, la convention n'est applicable qu'aux navires ressortissants aux Etats signataires. Mais les parties pourront admettre le principe de la réciprocité s'il s'agit d'un navire appartenant à une autre nation.

Si deux navires de même nationalité se sont abordés, on leur appliquera leur loi nationale.

L'article 14 édicte une disposition nouvelle, mais pratique, en permettant à chacune des parties contractantes de provoquer, après trois ans de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, une nouvelle Conférence ayant pour objet de rechercher les améliorations à introduire.

Les Etats non signataires, en vertu de l'article 15, ont toujours le droit d'adhérer aux dites Conventions.

Les clauses relatives à la ratification et à la dénonciation ne présentent pour nous aucun intérêt : elles ne concernent pas les jurisprudences maritimes.

*
* *

La seconde Convention a pour objet *l'assistance et le sauvetage maritimes*.

Cet acte, comme le premier, est applicable à tous les navires et bateaux et ne tient pas compte des eaux où ces services ont été rendus.

Il établit deux principes fondamentaux :

1° Tout fait d'assistance et de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération (article 2);

2° Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre (article 11). Chaque loi nationale édictera à cet égard des mesures de répression, dit l'article 12.

Des dispositions accessoires règlent l'application de ces règles générales.

Nous devons faire remarquer qu'en Belgique nous n'avions pas de dispositions légales à ce sujet et nous ajouterons qu'il en était de même dans la plupart des pays, sauf toutefois en Italie.

Dans cette convention, comme dans l'autre, il est fait une distinction entre les choses et les personnes.

L'assistance aux personnes est considérée comme un devoir humanitaire et obligatoire, c'est le motif pour lequel l'article 9 dit : « Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard. »

Ici aussi la prescription est unifiée et fixée à deux ans (art. 10).

Les autres articles ne présentent rien de particulièrement intéressant. Plusieurs reproduisent simplement les dispositions de la convention sur l'abordage dont nous nous sommes occupés en premier lieu.

*
* *

Il est annexé à ces deux Conventions un protocole dont l'objet est de rendre leurs dispositions applicables aux colonies, mais les Gouvernements : allemand, danois, anglais, italien, néerlandais, portugais et de l'Amérique du Nord ne l'ont signé qu'en se réservant d'adhérer ou de dénoncer les dites Conventions, ensemble ou séparément, pour chacune de leurs colonies. Il y a lieu de noter que la France, l'Espagne et la Belgique ont signé simplement.

Cette réserve n'est pas usuelle dans les traités internationaux, car elle ne s'impose que pour les colonies autonomes. Nous la signalons parce qu'elle présente un intérêt particulier au point de vue du droit des gens. Elle tend à créer un précédent.

(6)

Le Projet de Loi portant approbation de ces deux Conventions a été adopté par la Chambre des Représentants, le 19 juillet 1911, par 104 voix et une abstention.

Votre Commission a l'honneur de vous en proposer également l'adoption à l'unanimité de ses membres présents.

Le Rapporteur,
M. DE RAMAIX.

Le Président,
B^{on} DE FAVEREAU.