ROYAUME DE BELGIQUE. Coordination (2) KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 24 mai 1960, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant approbation des actes internationaux suivants:

a) convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole de signature;
b) convention internationale sur les passagers clandestins,

faits à Bruxelles, le 10 octobre 1957", a donné le 22 juin 1960 l'avis suivant :

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 24e mei 1960 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende goedkeuring van de volgende internationale akten :

a) internationaal verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen en het protocol van ondertekening;
b) internationaal verdrag nopens de verstekelingen,

afgesloten op 10 october 1957, te Brussel", heeft de 22e juni 1960 het volgend advies gegeven :

Le projet a pour objet l'approbation de deux conventions internationales :

1° la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires;

2° la convention sur les passagers clandestins.

\+

\+ +

L'article 7 de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires faite à Bruxelles le 10 octobre 1957, dispose :

"La présente convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants, ou dont le navire, à raison duquel elle veut limiter sa

.../...

responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants".

La convention de Bruxelles du 25 août 1924, approuvée par la loi du 20 novembre 1928 (Moniteur belge des 1er et 2 juin 1931), que le projet aura pour effet d'abroger, fixe en son article 12, alinéa 1er, comme critère d'application le critère du pavillon du navire qui a causé le dommage. La convention s'applique lorsque ce navire est ressortissant d'un Etat contractant. Toutefois, le même article précise en son alinéa 2 que ce principe ne porte pas atteinte au droit des Etats contractants de ne pas appliquer la convention lorsque le propriétaire du navire est ressortissant d'un Etat non contractant.

Il suit de là qu'en définitive seul le propriétaire de navire qui est ressortissant d'un Etat contractant et dont le navire bat le pavillon d'un des Etats contractants, ne peut être exclu du bénéfice de la convention.

La convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 adopte d'autres critères.

Il résulte, en effet, des travaux préparatoires de cette convention (voir comité maritime international, conférence de Madrid 1955, Recueil des procès-verbaux etc...pp. 419-420) que ce qui est déterminant pour son

.../...

application , ce n'est ni le pavillon que bat le navire qui a causé le dommage, ni la nationalité du propriétaire de ce navire, mais le lieu où le procès se déroule. Si le procès est engagé devant le tribunal d'un des pays signataires, celui-ci doit appliquer la convention quelle que soit la nationalité du propriétaire, ou le pavillon de son navire.

Toutefois, ce principe peut subir une exception lorsque l'Etat où se déroule le procès a décidé d'y déroger. Selon l'article 7, alinéa 2, cet Etat peut décider d'exclure les propriétaires de navires qui n'ont pas leur résidence habituelle ou leur siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants, ou dont le navire ne bat pas le pavillon d'un de ces Etats. Dans pareille hypothèse,ces propriétaires de navires tomberont sous l'application de la loi nationale.

La convention ne précisant pas quelle sera l'autorité compétente pour exclure ces propriétaires, cette décision appartiendra en Belgique à l'autorité qui a approuvé la convention, c'est-à-dire au législateur.

Tel qu'il est rédigé, l'article 7 aura pour effet de mettre à l'abri d'une mesure d'exclusion, le propriétaire qui a sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants, ou dont le navire bat le pavillon d'un de ces Etats. Au contraire, le propriétaire qui possède la nationalité d'un des Etats contractants, sans posséder sa résidence habituelle dans l'un de ces Etats ou sans que son navire batte le pavillon de l'un de ceux-ci, pourra,le cas échéant,se voir refuser le bénéfice de la convention.

.../...

Enfin, il convient de remarquer que lorsque la loi nationale a été mise en concordance avec la convention, ce qui est le cas en Belgique pour la convention de Bruxelles du 25 août 1924 (voir la loi du 28 novembre 1928, dont les dispositions ont été insérées dans le Code de commerce, livre II, titre II), la faculté d'exclusion devient sans objet puisque la loi nationale comprend alors les mêmes règles que la convention.

\+

\+ +

Les deux conventions que le Gouvernement se propose de soumettre à l'assentiment des Chambres sont destinées à régler des litiges de droit privé sur la base des règles uniformes qu'elles établissent. Le bénéfice de leurs stipulations pourra être revendiqué par des particuliers devant les tribunaux belges. Comme l'exposé des motifs le signale, ces stipulations ne sont pas en concordance parfaite avec certaines dispositions de droit interne.

Afin d'éviter les difficultés que pourrait faire naître le fait de ces discordances, il serait opportun que le Gouvernement saisisse les Chambres du ou des projets destinés à les supprimer, en même temps qu'il déposera le présent projet.

\+

\+ +

.../...

Il est signalé dans l'exposé des motifs que la ratification de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer entraînera nécessairement la modification des articles 46 et suivants du Code de commerce. Cette référence doit se lire "article 46 du livre II du Code de commerce".

In fine de l'exposé des motifs, il est signalé, d'autre part, que la ratification de la convention sur les passagers clandestins nécessitera certaines modifications de notre législation nationale; les textes ainsi visés ne sont pas indiqués, à l'exception d'une allusion qui est faite à l'article 46 de la loi du 5 juin 1928; il semble qu'à cette référence, il faille ajouter celle de l'article 45 de la même loi, ainsi qu'une référence à la loi du 28 mars 1952 sur la police des étrangers.

Het ontwerp strekt tot goedkeuring van twee internationale verdragen :

1° het verdrag nopens de beperking van de aanprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen ;

2° het verdrag nopens de verstekelingen.

\+

\+ \+

Artikel 7 van eerstgenoemd verdrag, dat op 10 oktober 1957 te Brussel is gesloten, bepaalt :

"Dit verdrag is van toepassing, telkens wanneer de scheepseigenaar, of enig ander persoon die dezelfde rechten heeft krachtens artikel 6, zijn aansprakelijkheid beperkt of tracht te beperken voor de rechter van een der verdragsluitende Staten of wanneer hij op het grondgebied van een dezer Staten de opheffing van beslag op een schip of enig ander goed, of de opheffing van een borgstelling of enige andere zekerheid tracht te bewerkstelligen.

Ieder verdragsluitende Staat heeft niettemin het recht om het door dit verdrag toegekende voordeel geheel of gedeeltelijk te ontzeggen aan enige niet-verdragsluitende Staat of aan enige persoon die, op het tijdstip dat hij tracht zijn aansprakelijkheid te beperken of de vrijgave van een schip of enig ander goed, waarop beslag is gelegd, of de opheffing van een borgstelling of enige andere zekerheid overeenkomstig artikel 5 te bewerkstelligen, niet zijn gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf in een verdragsluitende Staat heeft, of aan enig schip ten aanzien waarvan beperking van de aansprakelijkheid of vrijgave wordt nagestreefd, indien dit schip op het bovenomschreven tijdstip niet de vlag voert van een verdragsluitende Staat".

.../...

Het verdrag van Brussel van 25 augustus 1924, goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928 (Belgisch Staatsblad van 1 en 2 juni 1931) tot welks opheffing het ontwerp leidt, neemt in artikel 12, eerste lid, als maatstaf voor de toepassing de vlag van het schip dat de schade heeft veroorzaakt. Het verdrag vindt toepassing "wanneer het schip ... onder een verdragsluitende Staat valt". Het tweede lid van hetzelfde artikel verduidelijkt echter, dat dit beginsel "geen inbreuk maakt op het recht van de verdragsluitende Staten om de bepalingen van dit verdrag niet toe te passen ten gunste van de onderdanen van een niet verdragsluitende Staat".

Hieruit volgt, dat uiteindelijk alleen de eigenaar die onderdaan is van een verdragsluitende Staat en wiens schip de vlag van een der verdragsluitende Staten voert, niet van het voordeel van het verdrag kan worden uitgesloten.

Het verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 legt andere maatstaven aan.

Uit het voorbereidende werk van dit verdrag blijkt immers (zie:comité paritaire international, conférence de Madrid 1955, Receuil des procès-verbaux enz. blz. 419-420), dat voor de toepassing van het verdrag de doorslag geeft, niet de vlag van het schadeveroorzakend schip noch de nationaliteit van de eigenaar van het schip maar de plaats waar het geding wordt gevoerd. Wordt het geding aanhangig gemaakt bij de rechtbank van een der ondertekenende landen, dan behoort dit land het verdrag toe te passen ongeacht de nationaliteit van de eigenaar of de vlag van zijn schip.

.../...

Op dit beginsel kan echter een uitzondering staan wanneer de Staat waar het rechtsgeding wordt gevoerd, beslist heeft ervan af te wijken. Volgens artikel 7, tweede lid, kan deze Staat besluiten tot de uitsluiting van eigenaars van schepen die hun gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van hun bedrijf niet in een der verdragsluitende Staten hebben of wier schip niet de vlag van een dezer Staten voert. In dit geval vallen die eigenaars van schepen onder de toepassing van de landswet .

Aangezien het verdrag niet opgeeft welke overheid bevoegd zal zijn om deze eigenaars uit te sluiten, berust die beslissing in België bij de overheid die het verdrag heeft goedgekeurd, met name de wetgever.

Het gevolg van artikel 7, zoals dit gesteld is, zal zijn dat er geen gevaar voor uitsluiting zal zijn voor de eigenaar die zijn gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf in een der verdragsluitende Staten heeft of wiens schip de vlag van een dezer Staten voert. Daarentegen kan de eigenaar die de nationaliteit van een der verdragsluitende Staten bezit, maar geen gewone verblijfplaats in een dezer Staten heeft of wiens schip de vlag van een dezer Staten niet voert, zich bij voorkomend geval het voordeel van het verdrag ontzegd zien.

Ten slotte moge worden opgemerkt dat, nadat de landswet in overeenstemming is gebracht met het verdrag, wat voor België het geval is met het verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 (zie de wet van 28 november 1928, waarvan de bepalingen zijn ingevoegd in het Wetboek van

.../...

koophandel, boek II, titel II),het recht tot uitsluiting onwerkzaam wordt, want dan bevat de landswet dezelfde regelen als het verdrag.

+

\+ +

Beide verdragen waarvoor de Regering zich voorneemt de instemming van de Kamers te vragen, bedoelen privaatrechtelijke geschillen te regelen, op grond van eenvormige regels die zij vaststellen. Particulieren zullen zich voor de Belgische rechtbanken op het voordeel van de bepalingen van die verdragen kunnen beroepen. Zoals de memorie van toelichting zegt, zijn deze bepalingen niet volkomen in overeenstemming met sommige bepalingen van intern recht.

Ter voorkoming van de moeilijkheden waartoe dit gemis van overeenstemming zou kunnen leiden, zou de Regering er goed aan doen, samen met het onderhavige ontwerp bij de Kamers een of meer ontwerpen in te dienen met het oog op de schrapping van de niet overeenstemmende bepalingen.

+

\+ +

In de memorie van toelichting is gezegd, dat de bekrachtiging van het verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen noodzakelijk "een wijziging van artikelen 46 en volgende van het

.../...

Wetboek van koophandel met zich zal brengen". Men leze : "artikel 46 van boek II van het Wetboek van koophandel".

Aan het slot verklaart de memorie van toelichting, dat de bekrachtiging van het verdrag nopens de verstekelingen "bepaalde wijzigingen van onze nationale wetgeving zal teweegbrengen"; een toespeling op artikel 46 van de wet van 5 juni 1928 daargelaten, wordt niet gezegd om welke teksten het gaat ; behalve naar dit artikel, lijkt ook te moeten worden verwezen naar artikel 45 van die wet en naar de wet van 28 maart 1952 op de vreemdelingenpolitie.

La chambre était composée de

Messieurs : J. SUETENS, premier président,

P. DE BOCK, conseillers d'Etat,
G. HOLOYE,

P. ANSIAUX, assesseurs de la section de législation,
P. DE VISSCHER,

C. ROUSSEAUX, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SUETENS.

Le rapport a été présenté par M. W. VAN ASSCHE, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) C. ROUSSEAUX.

De kamer was samengesteld uit

de Heren :

eerste-voorzitter,

raadsheren van State,

bijzitters van de afdeling wetgeving,

adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. VAN ASSCHE, auditeur.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) J. SUETENS.