

Août 1922

Association Belge de Droit Maritime

BULLETIN N° 9

(NOUVELLE SÉRIE — AOÛT 1922)

CONFÉRENCE DE LONDRES

Code International de l'Affrètement.

Clauses d'exonération dans les Connaissements
(Règles de La Haye).

Immunité des États Souverains.



ANVERS

IMPRIMERIE J.-E. BUSCHMANN, REMPART DE LA PORTE DU RHIN

1922

Association Belge de Droit Maritime

BULLETIN N° 9

NOUVELLE SÉRIE — AOÛT 1922

CONFÉRENCE DE LONDRES

SOMMAIRE :

	PAGES
Belgique. Code international de l'Affrètement. Rapport de M. Eug. Van den Bosch . . .	1
Clauses d'exonération dans les Connaissements (Règles de La Haye). Rapport de M. Frédéric Sohr	4
Immunité des Navires d'État. — Rapport par MM. Constant Smeesters et Frédéric Sohr	8

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

I

Code International de l'Affrètement.

RAPPORT

présenté au nom de l'Association

par M. EUG. VAN DEN BOSCH

Avocat au Barreau d'Anvers.

La Commission chargée d'examiner les questions relatives au Code International de l'Affrètement était composée de :

MM. Léon Hennebicq, président; A. Maeterlinck, Ch. Bauss, Fréd. Sohr, Zeger W. Dekkers, Chr. Sheid, R. Vrancken, G. E. Vandebroeck, Alfr. De Brouckère, W. Blaess, H. Voet, Eug. Van den Bosch, secrétaire-rapporteur.

Le Comité Maritime International a soumis aux diverses Associations nationales, la question de savoir s'il y a lieu d'abandonner la méthode suivie jusqu'à ce jour, comportant la codification de toutes ou de la plupart des règles régissant l'affrètement, ou s'il est préférable de limiter les études et les propositions à un certain nombre de questions, qui semblent plus que d'autres pouvoir être adoptées par les diverses nations intéressées.

Il a en effet été objecté que cette codification constitue une œuvre de trop grande envergure, qui vraisemblablement ne saurait être soumise utilement à une conférence diplomatique : L'avant-projet du Code International de l'Affrètement, résultat des délibérations de la Commission de Londres de 1914 et des discussions à la Conférence d'Anvers de 1921, s'écarte sur tant de points de certaines législations nationales, que l'innovation peut paraître trop hardie et trop radicale, trop vaste surtout, pour réunir l'adhésion des Nations intéressées.

En outre, l'International Law Association s'est occupée en même temps que le Comité Maritime International, de la question des clauses d'exonération dans les chartes-parties et les connaissements, et la Conférence de La Haye a proposé une formule-type de connaissement, connue sous le nom de Règles de La Haye 1921.

Par suite de cette résolution, qui sert actuellement de base aux négociations entre les armateurs, les assureurs et les négociants, à l'effet d'aboutir, si possible, à un accord définitif concernant les connaissements et chartes-parties, la codification internationale de l'affrètement semble avoir perdu une grande partie de son importance.

L'objection est sérieuse, et il faudrait y faire droit si l'on ne devait considérer le projet de Code international de l'Affrètement qu'au point de vue du but le plus immédiat : l'unification du droit maritime par le moyen de conférences diplomatiques et d'ententes internationales.

Il semble en effet difficile, sinon impossible, de réunir l'adhésion de tous les pays s'intéressant au commerce maritime à un Code complet, dont les dispositions s'écarteraient sur tant de points des lois nationales.

Mais ce n'est pas là l'unique but du Comité Maritime International. Celui-ci a également pour objet de soumettre aux délibérations d'une réunion de compétences internationales, les règles qui devraient régir le Droit de la mer, à l'effet de mettre celui-ci en harmonie avec les nécessités toujours nouvelles, créées par le développement des relations maritimes internationales.

En d'autres termes, si le Comité Maritime International a pour but immédiat de préparer l'unification du droit maritime par des conventions internationales, il a aussi pour objet de mûrir les questions de droit qui surgissent à l'occasion des rapports nouveaux créés entre les Nations maritimes, et de permettre aux législateurs nationaux, de trouver dans les études du Comité Maritime International, des bases pour le développement des lois nationales, en vue de les mettre en harmonie avec les nécessités nouvelles.

D'autre part il importe de maintenir une vue d'ensemble sur les règles appelées à régir un jour, espérons-le, le commerce maritime mondial. A cet effet un travail méthodique et coordonné s'impose.

Ces considérations ont déterminé la Commission de l'Affrètement de l'Association Belge de Droit Maritime, à émettre l'avis qu'il vaut mieux persister dans la méthode suivie jusqu'à ce jour, sauf pour les Conférences annuelles, à accorder une attention plus grande aux questions qui paraîtraient de nature à faire l'objet d'une conférence diplomatique.

II

Clauses d'exonération dans les Connaissements (Règles de la Haye)

R A P P O R T

présenté au nom de l'Association

par M. FRÉDÉRIC SOHR

Docteur en Droit, Assureur,

Secrétaire Général de l'Association Belge de Droit Maritime.

La Commission était composée de M. Albert Le Jeune, Président, et de MM. Ed. Marsily, Al. Van Opstal, Jacq. Langlois, C. Smeesters, P. Varlez, Fl. de Braekeleer, Alb. Goyens, A. de Grootte, A. de Wael, De Wandeleer, L. Hennebicq, Alph. Aerts, L. Dens, L. Kort, C. Jussiant, Zeger W. Dekkers, Ant. Franck, Alf. De Brouckère, Fréd. Sohr, secrétaire-rapporteur.

Les questions auxquelles il y a lieu de répondre sont les suivantes :

1° Y a-t-il dans votre pays des mesures prises entre groupements d'armateurs et groupements de chargeurs pour l'application volontaire des Règles de La Haye par insertion dans les connaissements ?

2° Quelles seraient les dispositions légales de votre loi nationale qu'il faudrait modifier pour qu'elle se trouve en harmonie avec les Règles de La Haye ?

3° Pareille réforme ayant pour but de mettre une loi en concordance avec un document privé a-t-elle des chances d'aboutir dans votre pays ?

En Belgique il y a eu un vœu de la Chambre de Commerce d'Anvers favorable à l'application des Règles de La Haye, mais comportant des restrictions en ce qui concerne notamment la position du commerce des bois, des grains et l'emploi des connaissements « Reçu pour embarquement ». Il n'y a pas eu d'entente avec l'Union des armateurs belges. Ces derniers restent partisans de la liberté des conventions et lors de la Conférence Internationale des armateurs, tenue à Londres le 25 novembre 1921, se sont abstenus de voter.

Les Règles de La Haye, — dont la forme révisée sous le nom de Rules for the Carriage of Goods by Sea constitue une nouvelle aggravation à leur point de vue, — leur paraissent cependant devoir être la base d'une convention internationale mettant les armateurs de tous les pays sur le même pied, plutôt que devant servir à préparer une loi belge sur les clauses d'exonération.

Il n'est pas répondu aux questions 2 et 3, étant donné que depuis l'envoi de la circulaire par le Comité Maritime International, les événements ont marché rapidement en Angleterre et que, l'intervention législative paraissant inévitable, il semble que de toute façon les Règles de La Haye, en tant qu'ensemble de dispositions à insérer volontairement dans les connaissements, seront appelées à disparaître.

4° Ne conviendrait-il pas de provoquer la conclusion d'une convention internationale sur cet objet ?

La Commission est en effet d'avis qu'il y a lieu de conclure une convention internationale, basée sur le texte des Rules for the Carriage of Goods by Sea sauf cepen-

dant à y apporter les modifications qui seraient jugées nécessaires.

Cette solution est de loin préférable à celle qui consisterait à introduire successivement dans les divers pays maritimes, des lois nationales taillées sur le même modèle.

On se trouve devant l'alternative suivante :

1) procéder au vote dans tous les pays maritimes de lois nationales isolées, mais conçues toutes sur le même modèle,

2) ou bien conclure une convention internationale qui, après avoir été ratifiée par le pouvoir législatif de chacun des pays maritimes, serait suivie de lois nationales conformes.

Il ne faut pas se dissimuler le danger très sérieux qu'il y aurait à procéder dans chacun des pays maritimes à une action législative isolée.

En effet on serait obligé de soumettre au pouvoir législatif d'un pays déterminé, comme modèle à suivre, une loi qui se trouverait déjà en vigueur dans un autre pays. Vu l'état d'esprit nationaliste et protectionniste, — très répandu depuis la guerre, — il faut s'attendre à ce que les Parlements des divers pays refusent d'entrer dans cette voie. La conséquence en serait que chaque pays, après une discussion acharnée entre armateurs et chargeurs, en arriverait à des lois plus ou moins différentes entre elles. On peut être assuré qu'en procédant de la sorte, on créerait au détriment des chargeurs et des armateurs, une confusion de lois inextricables qu'il serait alors bien difficile, pour ne pas dire impossible, de rectifier plus tard par une convention internationale.

L'autre alternative, à savoir la conclusion d'une con-

vention internationale, donne au contraire une solution satisfaisante :

1) on obtient l'uniformité immédiate dans tous les cas, — qui constituent probablement une majorité — où les chargeurs et les armateurs appartiendront aux pays co-signataires de la convention,

2) après la conclusion de la convention internationale, chaque Etat procèdera à l'introduction d'une loi nationale destinée à régir les droits des parties lorsque armateurs et chargeurs seront ressortissants à cet Etat, — c.-à-d. lorsque les parties seront des nationaux.

A partir de ce moment l'uniformité complète sera atteinte dans toutes les hypothèses possibles.

III

Immunité des Navires d'Etat.

R A P P O R T

présenté au nom de l'Association

par MM. CONSTANT SMEESTERS

Avocat, Membre du Conseil Supérieur de la Marine.

ET

FRÉDÉRIC SOHR

Docteur en Droit, Assureur,

Secrétaire Général du Comité Maritime International.

La Commission chargée de répondre au questionnaire du Comité Maritime International était composée de :

M. Alb. Le Jeune, Président; MM. A. Pierrard, A. Maeterlinck, Fl. de Braekeleer, Alb. Goyens, H. de Vos, Descamps, Chr. Sheid, Théo Kreglinger, P. Gustin, H. Voet, Jacq. Langlois, A. Franck, M. Bourquin, Léon Hennebicq, Alex. Van Opstal; MM. Constant Smeesters et Frédéric Sohr, secrétaires-rapporteurs.

I. — Votre Etat possède-t-il des navires :

- a) employés par lui dans un but de guerre seulement?
- b) employés par lui en partie dans un but de guerre et en partie dans un but de commerce ou dans d'autres buts pacifiques ?
- c) employés par lui dans un but de commerce ou dans d'autres buts pacifiques ?

d) employés par des particuliers sous charte-partie ou autrement ?

a) L'Etat belge possède des torpilleurs, des pose-mines et autres petites unités de guerre.

b) Il n'apparaît pas clairement de la question quel sens il faut attribuer aux mots « en partie ». Doit-on comprendre par là qu'en temps de guerre ces unités sont employées dans un but de guerre et qu'en temps de paix ils ont un but pacifique ?

Ou bien faut-il comprendre qu'en temps de paix ces unités remplissent une mission pacifique en même temps qu'un rôle de navire de guerre ? Le garde-pêche *Zinnia* pourrait rentrer dans cette catégorie. Il pourrait être assimilé aux navires de guerre des autres puissances maritimes, qui en vertu de la convention internationale exercent la surveillance de la pêche dans la Mer du Nord au moyen d'unités navales.

c) L'Etat belge possède les navires du service postal et commercial Ostende-Douvres, des services de passages d'eau, les bâtiments affectés à la surveillance de la police de la navigation, du pilotage, etc. Il possède également le navire-école stationnaire *Comte de Smet de Naeyer*. Aucun navire de commerce proprement dit (ex allemands attribués à la Belgique) ne navigue plus pour son compte.

d) Il y a un navire de commerce appartenant encore à l'Etat qui est affrété sous charte-partie « coque nue » à une firme particulière.

II. — Votre Etat emploie-t-il pour des services publics des navires appartenant à des particuliers ?

Pas actuellement. Mais tel a été le cas pour le pilotage, après l'armistice, lorsque deux navires hollandais ont été affrétés. Il en a été question aussi pour le service Ostende-Douvres, mais le projet n'a pas reçu de suite.

III. — Votre loi nationale confère-t-elle quelque immunité :

- a) aux navires d'Etat mentionnés sub I, *a, b, c* et *d* ?
- b) aux navires appartenant à des particuliers mais employés par l'Etat ainsi qu'il est indiqué sub II ?

IV. — Si quelque immunité est accordée :

- a) quelle est son étendue ?
- b) de quelle façon la fait-on valoir ?
- c) sur quel principe est-elle basée ?

SOMMAIRE :

1° Il résulte de la jurisprudence belge que l'Etat Belge ne pourrait exciper de l'immunité de juridiction ni pour les navires de guerre, ni pour les navires de commerce.

2° L'Etat étranger pourrait échapper à la juridiction belge pour ses navires de guerre mais non pour ses navires de commerce.

3° Les navires d'Etat ne peuvent en aucun cas être saisis en Belgique.

Il n'existe dans l'arsenal des lois belges aucun texte formel qui accorde aux navires appartenant à l'Etat une immunité quelconque soit au point de vue de la juri-

diction des tribunaux soit au point de vue d'une saisie éventuelle.

La question ne peut donc être solutionnée qu'à la lumière des principes généraux du droit, et pour déterminer la solution il importe de distinguer.

Une première question est celle de savoir si les tribunaux belges peuvent exercer leur juridiction et condamner l'Etat propriétaire d'un navire à réparer le dommage qu'il aurait causé.

Une deuxième question est celle de savoir si en vertu du jugement ainsi rendu le créancier serait autorisé à saisir le navire de l'Etat.

Pour chacune de ces questions la solution peut être différente suivant qu'il s'agira de navires de guerre ou de navires appartenant à l'Etat mais affectés à des opérations commerciales, et aussi suivant qu'il s'agira de navires appartenant à l'Etat Belge ou à un Etat étranger.

Examinons d'abord la question de compétence.

Pendant très longtemps la jurisprudence belge a considéré comme un des principes fondamentaux du droit public le dogme de la séparation des pouvoirs. Faisant application de ce principe elle a décidé que les tribunaux étaient incompétents pour connaître des litiges qui pouvaient surgir entre des particuliers et l'Etat incarnant le pouvoir exécutif.

Il serait fastidieux de dresser la liste des décisions qui ont fait application de ce principe. Il suffisait que l'Etat ait agi en tant que puissance publique dans le domaine de ses attributions de pouvoir souverain pour qu'aussitôt les Cours et Tribunaux avec un fétichisme farouche se crussent obligés de se déclarer incompétents.

On a fini par comprendre que ce principe de la séparation des pouvoirs était en réalité une formule creuse et qu'il n'existe nullement entre les trois pouvoirs une cloison intangible. Le pouvoir exécutif représenté par le Roi et ses ministres n'est-il pas une des branches du pouvoir législatif ? N'est-ce pas l'exécutif qui recrute et nomme les membres du pouvoir judiciaire ? Dans quel article de la Constitution Belge se trouve énoncé ce principe de la séparation des pouvoirs avec la portée que lui donnait la jurisprudence ? Sans doute la constitution interdit aux Cours et Tribunaux de faire des actes d'administration publique, de réformer les actes des autorités administratives, comme il est interdit à l'administration de juger les contestations qui ont pour objet des droits civils ; mais « la Constitution belge n'a nulle part reproduit la règle ancienne du droit public français qui, née au temps de l'absolutisme monarchique, interdisait aux corps judiciaires de juger les contestations où l'Etat était intéressé. La compétence judiciaire était réduite à la connaissance des litiges entre particuliers. Il résulte au contraire de l'ensemble de notre constitution essentiellement libérale que les gouvernants sont, comme les gouvernés, soumis à la loi, qu'ils sont limités dans leur activité par les lois et notamment par celles qui règlent les droits civils, et s'ils lèsent un de ces droits, le pouvoir judiciaire peut déclarer que leur acte a été accompli sans pouvoir, qu'il est illégal et constitutif de faute ».

Tel est le dogme nouveau que la Cour de Cassation consacrait dans son arrêt du 5 novembre 1920 et qui a fait craquer le vieux principe derrière lequel s'abritait l'Etat pour se soustraire à toute responsabilité.

Ainsi, d'après la jurisprudence actuelle de la Cour de Cassation l'Etat Belge même agissant comme pouvoir public ne peut se soustraire à la juridiction des tribunaux s'il commet une faute qui lèse des droits privés.

Faisons maintenant l'application du principe.

L'Etat Belge possède actuellement certains navires qui ne peuvent être affectés qu'à des buts militaires. Si un de ces navires entre en collision avec un navire de commerce et lui occasionne des avaries, l'Etat pourra être attiré devant les tribunaux sur base de l'art. 1382 du Code Civil.

Au point de vue de la juridiction il n'y a donc plus aucune immunité.

Il en serait a fortiori ainsi lorsqu'il s'agira non plus de navires affectés exclusivement à des buts militaires mais de navires qui tout en appartenant à l'Etat sont affectés à un but commercial tel que le transport de marchandises ou de passagers.

La jurisprudence avait d'ailleurs déjà apporté cette dérogation à la règle de l'incompétence des tribunaux à l'égard des pouvoirs publics et elle décidait que les tribunaux étaient compétents toutes les fois que l'Etat ou la Commune au lieu d'agir comme pouvoir public dans l'exercice de sa souveraineté avait agi comme simple particulier.

Les tribunaux belges sont compétents à l'égard de l'Etat exploitant les chemins de fer. Ils le sont également à l'égard de l'Etat exploitant la ligne de passagers Ostende-

Douvres. Ils le sont encore à l'égard de l'Etat exploitant un service de remorqueurs ou d'allèges.

* * *

Quelle serait maintenant la situation qui serait faite à l'Etat étranger propriétaire soit de navires de guerre soit de navires de commerce, assigné devant les tribunaux belges ? Pourrait-il décliner la compétence de nos juridictions ?

Ici intervient non plus seulement le droit public belge mais le droit des gens.

Examinons d'abord la question des navires de guerre et supposons qu'un navire de guerre britannique coule un navire belge. Pourrait-on traduire l'Etat Anglais devant les tribunaux belges ?

La jurisprudence belge n'offre aucun exemple et il semble qu'en vertu des principes fondamentaux du droit des gens, aucune action judiciaire ne soit possible. En effet le principe de l'indépendance réciproque des Etats est ici en jeu. En vertu de l'adage : Par in parem non habet jurisdictionem l'Etat Belge, représenté par son pouvoir judiciaire, s'abstiendra d'exercer son pouvoir de juridiction à l'égard de l'Etat Britannique. Cette règle est basée sur une sorte de courtoisie réciproque.

L'Etat Belge la respectera dans l'espoir d'être traité de même par les Cours étrangères.

* * *

Mais il en est tout autrement lorsqu'il s'agit d'un navire appartenant à un Etat étranger mais affecté à un but mercantile.

Ici la doctrine et la jurisprudence admettent que les tribunaux belges peuvent exercer leur juridiction.

Lorsque l'Etat, dit Rollin (t. I, p. 219) est assigé à raison d'actes accomplis par lui, non comme puissance publique, mais comme personne civile, d'actes qui constituent, par exemple, la gestion de son patrimoine ou de contrats ordinaires, semblables à ceux que pourrait accomplir un simple particulier, et qu'il a posés non *jure imperii*, mais *jure gestionis*, suivant les expressions assez heureuses de M. Gianzana, il n'y a aucune raison pour que les tribunaux étrangers déclinent leur compétence, si d'ailleurs ils sont compétents *ratione loci*.

La Cour de Cassation a eu à trancher la question à l'occasion d'une réclamation formulée par la Compagnie des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois qui poursuivait l'Etat Néerlandais en paiement de sa quote part dans les frais d'extension d'une gare commune. L'action était basée sur une convention souscrite par l'Etat Néerlandais.

La Cour de Cassation (arrêt du 15 juin 1903, *Bel. Jud. Col.* 1266) décide que le principe de l'indépendance réciproque des nations ne s'applique que si l'Etat étranger a agi comme pouvoir souverain. Sa souveraineté n'est engagée que par les actes de la vie politique mais l'Etat ne se confine pas dans son rôle politique. En vue des besoins de la collectivité, il peut acquérir, posséder des biens, contracter, faire le commerce, se réserver des monopoles ou la direction de services d'utilité générale. Dans la gestion de ce domaine ou de ces services l'Etat ne met pas en œuvre la puissance publique, il fait ce que des particuliers peuvent faire et partant n'agit que comme personne civile ou privée. Lorsqu'en cette qualité il est engagé dans un différend après avoir traité d'égal à égal avec son cocontractant, ou a encouru la responsabilité

d'une faute étrangère à l'ordre politique la contestation a pour objet un droit civil du ressort exclusif des Tribunaux.

Pour les Etats étrangers, dit la Cour, la souveraineté n'est pas en jeu quand ils sont en cause non pas comme pouvoir mais uniquement pour l'exercice ou la défense d'un droit privé.

Le même principe fut consacré par la Cour d'Appel de Bruxelles dans son arrêt du 22 novembre 1907. (Pas. 1908 II, p. 57).

Ainsi donc l'Etat étranger ne pourra exciper de l'immunité de juridiction s'il s'agit de navires affectés à un but mercantile. La jurisprudence est maintenant fixée à cet égard.

Il nous reste à examiner la question de savoir si l'on peut saisir en Belgique des navires de l'Etat Belge ou d'un Etat étranger.

M. Hennebicq (t. I, p. 509) enseigne que les navires d'Etat peuvent être saisis s'ils sont affectés exclusivement à un but commercial.

Mais à s'en tenir à la jurisprudence actuelle il faut répondre négativement à cette question soit qu'il s'agisse de navires de guerre ou de navires de commerce appartenant à l'Etat Belge ou à un Etat étranger.

C'est ainsi que le Tribunal de Commerce d'Anvers dans un jugement du 9 février 1920 (Belg. Jud. 1920, col. 211) a ordonné la main-levée de la saisie conservatoire du steamer *Joulan*, appartenant à l'Etat Finlandais.

La Cour d'Appel de Bruxelles, par arrêt du 27 juin 1921 (Jur. Anv., p. 496), a déclaré nulle et de nul effet

la saisie de deux navires appartenant à l'Etat portugais et affectés par cet Etat au transport de marchandises.

Voyons sur quels principes est basée cette immunité.

- Le principe sur lequel se fonde l'insaisissabilité des navires appartenant à l'Etat Belge est un principe de droit public. Les créanciers de l'Etat ne peuvent en saisissant les propriétés ou les fonds de l'Etat entraver la marche des services publics auxquels le Gouvernement est obligé de pourvoir.

Voyons comment est justifiée l'immunité accordée aux Etats Etrangers.

Le Tribunal de Commerce d'Anvers dans le jugement prérapporté fait observer qu'un Etat souverain échappe à la juridiction des tribunaux étrangers et que l'idée même de la juridiction des Tribunaux d'un Etat à l'égard de l'Etat étranger est incompatible avec la notion de la souveraineté des Etats et de leur indépendance réciproque.

Il résulte de la jurisprudence que nous avons exposée plus haut que ce principe ainsi énoncé est trop absolu, qu'il faut distinguer et que les tribunaux sont parfaitement compétents si le litige est relatif à un navire de commerce.

L'argument est donc erroné.

La Cour d'Appel, elle, a basé la décision rappelée plus haut uniquement sur un principe de réciprocité.

« Attendu dit-elle, que la législation belge n'ouvre pas les voies d'exécution forcée contre l'Etat Belge, parce que ses créanciers ne peuvent pas entraver la marche des services publics auxquels le gouvernement est obligé de pourvoir.

« Attendu que d'après les principes du droit international qui reconnaît l'égalité des Etats cette immunité doit être accordée de même aux autres Etats, pour leurs biens qui se trouvent dans les limites de notre territoire, tout au moins lorsque ces pays admettent l'insaisissabilité chez eux de leurs biens nationaux, et il n'est pas prétendu que tel ne serait pas le cas dans l'espèce.

» Attendu qu'il doit en être ainsi à plus forte raison lorsque ces biens ont l'affectation déterminée ci-avant.

» Attendu que cette restriction de la souveraineté nationale trouve son fondement dans la courtoisie entre nations et dans leur devoir réciproque de ne pas troubler les conditions de leur existence; que les intérêts particuliers, si respectables soient-ils doivent, sous ce rapport céder à cet intérêt supérieur ».

Cet arrêt est donc basé sur des considérations de courtoisie internationale, c'est-à-dire sur les raisons invoquées par la jurisprudence belge pour refuser de juger des conflits auxquels sont mêlés des Etats étrangers agissant en tant que pouvoirs souverains.

Mais nous avons vu la Cour suprême proclamer que la souveraineté n'était pas en jeu lorsque l'Etat étranger au lieu d'agir comme pouvoir souverain se livre à des opérations commerciales. Dans ces cas la Cour Suprême a cru que l'on pouvait sans violer les règles de la courtoisie internationale, prononcer à charge de l'Etat étranger une condamnation.

On se demande vainement dans ces conditions pourquoi l'intervention des autorités belges doit se limiter à l'exercice de la juridiction et pourquoi la décision rendue par nos tribunaux ne pourrait être exécutée.

Tout jugement régulièrement rendu possède un double caractère. Il a l'autorité de la chose jugée et est revêtu d'une force exécutoire.

Comme l'enseigne Weiss (p. 543) « ce n'est pas assez que le juge ait proclamé ce qu'il croit être la vérité, qu'il ait manifesté sa préférence pour l'une des prétentions rivales qui se sont heurtées devant lui. Il faut encore que sa sentence soit obéie, qu'elle ne demeure pas une simple affirmation de principe, une simple thèse juridique sans portée et sans efficacité pratique. Autrement l'injustice n'en serait pas moins finalement victorieuse et le plaideur condamné se rirait à bon droit d'une magistrature impuissante à faire respecter ses arrêts ».

Dans le remarquable avis qu'il avait été appelé à donner à la Cour Suprême à l'occasion de l'arrêt prérappelé Monsieur le Procureur Général Terlinden avait déjà déclaré qu'à son sens le pouvoir de juridiction impliquait le pouvoir d'exécution.

Nous exprimons l'opinion qu'il est possible que si l'arrêt de la Cour d'Appel avait été déféré à la Cour de Cassation, celle-ci fidèle aux principes énoncés dans son arrêt de 1903, eût cassé la décision.

V. — Si pareille immunité est reconnue pensez-vous qu'il convienne de l'abolir ou de la modifier :

a) en ce qui concerne les navires de guerre ?

b) en ce qui concerne les autres navires mentionnés dans les questions I et II.

Nous sommes d'avis qu'il convient d'assujettir au droit commun, tant au point de vue de la juridiction que des mesures de saisie (conservatoires ou d'exécution) tous les

biens de nature maritime appartenant aux Etats, à la seule exception des navires de guerre et des navires d'Etat exclusivement attachés à un service public. En ce qui concerne cette dernière catégorie de navires, il conviendrait que des accords particuliers soient conclus entre tous — ou quelques uns — des Etats signataires de la convention internationale à intervenir, portant des stipulations relatives à un cautionnement donné d'avance, lequel rendrait inutile toute saisie à charge de navires de guerre ou de navires exclusivement affectés à des services d'Etat. De cette façon les droits des intéressés, notamment en ce qui concerne l'abordage et l'assistance, se trouveraient sauvegardés. Il y a lieu de signaler que de pareils arrangements supposent également des règles à établir quant à la compétence que les Etats signataires de ces accords particuliers reconnaîtraient à leurs Tribunaux réciproques.

L'Association, en limitant l'immunité aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement attachés à un service public, s'est inspirée de la formule même qui a été employée dans la convention du 23 septembre 1910 sur l'abordage (art. 11) et sur l'assistance (art. 14).

Il y a lieu de remarquer que lors des travaux préparatoires de ces conventions, la question s'est posée de savoir si les malles belges faisant le service Ostende-Douvres rentraient dans cette catégorie de navires d'Etat exclusivement affectés à un service public. M. Louis Franck (rapporteur de la Commission à la Conférence Diplomatique de Bruxelles) répondit négativement. Les malles belges sont, d'ailleurs, en toutes matières soumises au droit commun. Il n'y a d'autre exception à cet égard que celle

qui frappe toutes les propriétés de l'Etat et qui soustrait ces propriétés à la saisie. D'autre part, M. Lyon-Caen, délégué de la France, pensait que l'on doit considérer comme affectés à un service public les bâtiments destinés à effectuer les services postaux, mais il se demandait quelle serait la situation des paquebots faisant les transports postaux accessoirement à leur trafic habituel. M. Beernaert, président, répondit que la question était résolue par les termes mêmes de l'article 11. Cet article ne formule d'exception que pour les navires de guerre et les navires d'Etat exclusivement affectés à un service public. Les paquebots exclusivement affectés à des services postaux sont dès lors compris dans ce texte, mais non ceux qui font le transport postal accessoirement à d'autres opérations. (Procès verbaux de la Conférence Diplomatique de Bruxelles 1905, p. 121).

Il est assez curieux de remarquer que, précisément par l'effet de l'immunité, les articles 11 et 14 des conventions sur l'abordage et l'assistance sont restés lettre morte. En effet, même pour leurs navires qui ne sont ni des navires de guerre, ni des navires affectés exclusivement à un service d'Etat, les Etats signataires sont en droit d'opposer une immunité tirée de leur caractère souverain, ce qui a comme conséquence de rendre ces conventions inapplicables en ce qui les concerne. C'est ce qui s'est produit notamment à Hambourg, à propos des navires *Iceking* et *Jonas Sell*, appartenant à l'United States Shipping Board (Tribunal Supérieur Hanséatique, 28 février 1921, Revue Internationale de Droit Maritime 1922, p. 866).

VI. — *Votre Etat réclame-t-il quelque immunité du chef d'obligations maritimes en ce qui concerne les cargaisons :*

a) *lui appartenant, ou*

b) *appartenant à des particuliers, mais transportés par lui ?*

Le principe étant le même pour toutes les propriétés de l'Etat, l'immunité pourrait être invoquée aussi bien pour les cargaisons que pour les navires.

VII. — *Votre loi nationale reconnaît-elle quelque autre immunité à l'une des catégories de navires indiqués ci-dessus, faisant le commerce de ou vers votre pays, comme par exemple l'exemption d'impôts en tout ou en partie ?*

Il y a, en effet, exemption d'impôts en faveur de l'Etat belge et, par convention internationale, en faveur des Etats étrangers.

VIII. — *Avez-vous quelque autre observation à formuler ?*

Il conviendrait de préciser les catégories d'actions qui peuvent donner lieu à condamnation d'Etats étrangers ou à saisie de leurs biens. Cet ordre d'idées n'est pas rencontré dans le questionnaire. Il pourrait en résulter qu'une fois l'immunité écartée, des navires d'Etat pourraient se trouver saisis du chef par exemple d'emprunts d'Etat ou d'exécution de contrats qui n'auraient rien de commun avec le navire saisi. Il faut donc déterminer que seules seront en cause, les créances résultant de la naviga-

tion, de la gestion (management) ou de l'exploitation commerciale du navire, sans préjudice aux droits et exonérations résultant pour les États, soit de la loi ou des conventions des parties.

Anvers, le 15 juillet 1922.
