(N° 7.)

Chambre des Représentants.

Séance du 20 Juillet 1892.

Convention conclue, le 31 juillet 1891, entre la Belgique et le Portugal, pour résoudre les conflits de loi en matière de droit maritime privé.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Par suite du renouvellement intégral des Chambres, les projets de loi déposés, mais non votés, dans le courant de la dernière session, ont disparu de l'ordre du jour.

Au nombre de ces projets figurait celui qui avait pour objet l'approbation de la Convention conclue, le 31 juillet 1891, entre la Belgique et le Portugal, pour résoudre les conflits de loi en matière de droit maritime privé.

J'ai l'honneur, Messieurs, d'après les ordres du Roi, de vous présenter un nouveau projet de loi ; j'y joins un exemplaire de l'Exposé des motifs déposé par l'honorable Prince de Chimay, dans la séance du 14 août 1891 (Documents de la Chambre des Représentants, n° 263). Je ne puis que me référer en tout point à cet Exposé.

Le Ministre des Affaires Étrangères ad interim,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.

Léopold II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention conclue, le 31 juillet 1891, entre la Belgique et le Portugal pour résoudre les conflits de loi en matière de droit maritime privé, sortira son plein et entier effet.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à traiter, le cas échéant, sur les mêmes bases avec d'autres pays.

Donné à Ostende, le 15 juillet 1892.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères ad. int.

A. BEERNAERT.

CONVENTION

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves, désirant arrêter de commun accord des règles pour la solution des conflits de loi en matière de droit maritime privé, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, M. le Prince de Chimay, Officier de l'Ordre de Léopold, Grand'Croix de l'Ordre de Saint-Jacques et Grand'Croix de l'Ordre de la Conception de Villa Viçosa de Portugal, etc., etc., etc., Son Ministre des Affaires Étrangères,

et Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves, M. le Baron de Sendal, Commandeur de l'Ordre du Christ de Portugal, Commandeur de l'Ordre Royal du Lion de l'Etat Indépendant du Congo, Officier de l'Ordre de Léopold de Belgique, etc., etc., etc., Chargé d'Affaires *ad interim* de Portugal à Bruxelles,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier.

Les tribunaux de chacun des deux pays appliqueront aux navires de l'autre la loi de son pavillon lorsqu'il s'agira de déterminer :

1° Les droits réels dont le navire est susceptible ;

2° Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction, sauf en ce qui est dit au § 7° ci-dessous ;

3° Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite ;

4° Les créances privilégiées sur le navire et leur rang ;

5° Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage ;

6° L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ;

7° Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités ;

8° Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures ;

9° Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement, ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans les cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.

ART. 2.

En cas d'abordage en mer ou d'assistance commencée en mer, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le navire aborde.

ART. 3.

Le règlement des avaries se fait d'après la loi du port de reste.

ART. 4.

Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon, la loi applicable est celle du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit à pris naissance.

ART. 5.

La présente convention entrera en vigueur trois mois après l'échange des ratifications.

Elle demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration d'une année à compter du jour où l'une des Hautes Parties contractantes aura déclaré vouloir en faire cesser les effets.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Bruxelles dans le délai d'un an, ou plus tôt si faire se peut.

En fois de quoi, les soussignés ont signé la présente convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait en double à Bruxelles, le 31 juillet 1891.

(*L. S.*) Le Prince DE CHIMAY. (*L. S.*) Baron DE SENDAL.

Protocole additionnel à la convention du 31 juillet 1891.

Les soussignés s'étant réunis pour procéder à la signature de la convention ci-dessus, ont également, étant dûment autorisés à cet effet, arrêté de commun accord les dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

En matière maritime, les tribunaux des pays contractants ne pourront refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises aux fins d'ordonner toutes mesures provisoires et conservatoires, même entre étrangers, dès qu'un navire de mer, portant le pavillon d'un de ces pays, sera engagé dans la contestation.

ART. 2.

Quand, dans un sauvetage, chacun des navires qui ont donné ou reçu assistance et, dans un abordage, chacun des navires qui ont participé à la collision, porte le pavillon d'un des pays contractants, l'action en indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être intentée devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le tribunal saisi du litige soit :

1° Celui du domicile personnel du défendeur;
2° Celui du port d'attache du navire assigné;
3° Celui dans le ressort duquel le navire assigné a été trouvé;
4° Celui dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu.

ART. 3.

Le présent protocole additionnel sera ratifié, entrera en vigueur et cessera ses effets, en même temps que la convention à laquelle il se rapporte.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 31 juillet 1891.

(*L. S.*) Le Prince DE CHIMAY. (*L. S.*) Baron DE SENDAL.

ANNEXE

Exposé des motifs du projet de loi présenté le 14 août 1891.

MESSIEURS,

Le Congrès international de droit commercial réuni à Anvers en 1885 et à Bruxelles en 1888 avait inscrit à son programme l'élaboration d'une loi-type en matière de droit maritime privé. Il a adopté dans cet ordre d'idées une série de résolutions concernant : l'abordage et l'assistance, les navires de mer, la responsabilité des propriétaires de navires, le contrat d'affrètement, les avaries.

Le but que le Congrès s'est proposé est de faire pénétrer peu à peu les principes auxquels il s'est arrêté dans les diverses législations nationales. Mais, avant d'arriver à ce résultat, bien des conflits de loi devaient encore surgir ; c'est pourquoi les jurisconsultes qui s'occupaient de la question songèrent à tracer, pour résoudre autant que possible les difficultés qui pouvaient se produire, des règles destinées à être adoptées par la voie de conventions internationales.

Le Gouvernement du Roi n'a pas hésité à faire sien le projet d'arrangement contenant les propositions arrêtées par le Congrès, et c'est sur ces bases qu'il a conclu avec le Portugal la convention qui a été signée le 31 juillet 1891.

L'article 1er constitue la partie principale de cet acte international ; il détermine les cas dans lesquels la loi du pavillon paraît susceptible d'une application immédiate.

L'article 2 donne, en cas d'abordage, au capitaine et aux intéressés la faculté de choisir soit la loi du pavillon, soit celle du débiteur ou celle du premier port où le navire aborde, en ce qui concerne la forme et les délais pour réclamer leurs droits.

L'article 3 stipule, conformément, du reste, aux usages établis, que le règlement des avaries se fait d'après la loi du port de reste.

Enfin, l'article 4 indique les deux conditions de droit et de fait requises pour l'application de la loi du pavillon : le navire doit, au moment où le droit a pris naissance, porter le pavillon d'un des pays contractants, et il doit le porter légalement.

Les dispositions relatives aux conflits sont suivies d'un protocole additionnel qui règle des questions de compétence, de manière à favoriser le prompt et facile règlement des contestations.

Le Gouvernement espère que les stipulations de la convention conclue

entre la Belgique et le Portugal serviront de bases à des arrangements ultérieurs entre toutes les Puissances maritimes.

C'est dans cet ordre d'idées que la disposition de l'article 2 a été inscrite dans le projet de loi destiné à approuver la convention du 31 juillet. Elle a pour objet d'autoriser le Gouvernement à traiter, le cas échéant, dans les mêmes conditions, avec d'autres pays désireux de se rallier aux conclusions du Congrès international de droit commercial.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Le Prince DE CHIMAY.