

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Versijnt elke zondag

Abonnementsprijs: 600 F per jaar

Postchekrekening nr. 3185.22

Beheer en Redactie: Prof. Mr. Ridder René VICTOR, Justitiestraat 21, Antwerpen

De nationaliteit van zeeschepen in het Volkenrecht en in de Belgische wetgeving

De Belgische wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen ⁽¹⁾ en die van 13 april 1965 op de zeebrieven ⁽²⁾ voeren inzake toekenning en bewijs van de nationaliteit van zeeschepen grondige wijzigingen in. Rekening houdend met de vereisten van het internationaal verkeer, beoogt deze hervorming de geldende reglementering te moderniseren en de leemten in onze wetgeving in overeenstemming met het volkenrecht aan te vullen. Alvorens de nieuwe regeling te bespreken, worden notie en gevolgen van de nationaliteit van schepen en de volkenrechtelijke beginselen dienaangaande toegelicht.

1. De nationaliteit van zeeschepen in het volkenrecht

1. Algemene beginselen

Nationaliteit, d.i. verbondenheid met een bepaalde staat, wordt doorgaans aan personen toegekend. Wat natuurlijke personen betreft, geeft de nationaliteits-toekenning normaal geen aanleiding tot moeilijkheden. Gaat het echter om rechtspersonen, bv. vennootschappen, dan is de toestand reeds heel wat ingewikkelder aangezien zij uiterst heterogene elementen kunnen behelzen, die blijkbaar onder meer dan één rechtsorde ressorteren. In zekere zin vertoont de nationaliteits-toekenning hier een « fictief » karakter.

Dit is nog veel meer het geval bij een andere categorie nationaliteitsdragers, die in se geen wilsautonomie hebben, die geen « personen » zijn, nl. bepaalde voorwerpen zoals schepen en vliegtuigen. Doordat zij uiteraard voortdurend met andere rechtsorden in aanraking komen, was het noodzakelijk ze eveneens en als zodanig met een Staat rechtstreeks te verbinden.

Daardoor verkrijgt het schip immers een status, wordt het drager van rechten en plichten, die variëren naar gelang het deel van de zee waar het zich bevindt, bv. in volle zee of in de territoriale zee van een vreemde Staat. Dank zij de fictie van de nationaliteit is het schip onderworpen aan de rechtsmacht van zijn Staat, wat ten andere handhaving van de orde in volle zee mogelijk maakt: de vlaggestaat moet immers voor de

gedragingen van het schip instaan en het tegen eventuele misbruiken beschermen. Voorts speelt de nationaliteit een essentiële rol in de oplossing van wetskonflikten. In oorlogstijd heeft zij desgevallend de neutraliteit van het schip tot gevolg ⁽³⁾.

Ook is het voeren van een bepaalde vlag een volkenrechtelijke verplichting. Een schip zonder nationaliteit mag door gelijk welk oorlogsschip opgebracht worden ⁽⁴⁾. Voorts is het een schip niet toegelaten de vlag van twee of meer Staten te voeren, op gevaar af als een schip zonder nationaliteit te worden behandeld ⁽⁵⁾. Beide regels steunden op het beginsel van de vrijheid der zee, die rechtszekerheid vergt.

2. Toekenning van het nationaal karakter

Ieder Staat bepaalt autonoom onder welke voorwaarden een schip zijn nationaliteit verkrijgt en dus zijn vlag mag voeren. Dit beginsel is neergelegd in art. 5 van de Conventie van Genève inzake de volle zee (1958), die aldus naar het interne recht verwijst. Volkenrechtelijk dient echter één punt in acht te worden genomen: tussen schip en Staat moet een wezenlijke band (lien substantiel, genuine link) bestaan, die onder meer impliceert dat de Staat op administratief, technisch en sociaal gebied zijn rechtsmacht en toezicht op doeltreffende wijze dient uit te oefenen.

Het loont de moeite even na te gaan waarom en hoe een dergelijke vereiste in een internationaal verdrag werd opgenomen.

Om een schip zijn nationaliteit toe te kennen en het dus het recht te verlenen hun vlag te voeren, stellen de meeste Staten bepaalde voorwaarden, die betrekking hebben op de plaats waar het schip gebouwd werd, de nationaliteit van de eigenaars, van de kapitein of van de bemanning ⁽⁶⁾. Die voorwaarden zijn natuurlijk ingegeven door particuliere staatsbelangen, economische en andere. Hoewel op verre na niet gelijklopend, beogen die staatsreglementeringen meestal het schip aan het toezicht van de vlaggestaat te onderwerpen.

Sommige landen echter tonen zich in dat opzicht bijzonder ruim en verlenen het recht hun vlag te voeren aan schepen, die klaarblijkelijk niet met hen verbonden zijn. Ook door vlagverandering kan aan de normale

verbondenheid tussen schip en Staat afbreuk worden gedaan. Deze operatie is mogelijk wanneer de vlaggestaat tegen de overdracht geen bezwaar heeft (dikwijls is zijn toestemming vereist) en als de Staat, waar de nieuwe inschrijving gebeurt, inzake voorwaarden laks optreedt. Zo ontstond het probleem der goedkope vlaggen (pavillons de complaisance, flags of convenience) (7).

3. Goedkope vlaggen

Sommige Staten (o.a. Panama, Liberia en Hondou-ras) stellen opvallend geringe voorwaarden voor de toekenning van hun nationaliteit aan schepen (8): hun maritieme reglementering is beperkt, hun sociale wetgeving soms rudimentair en de winsten van de reders worden er heel wat minder belast. Zo wordt de vlagverandering een zuiver administratieve formaliteit en is de inschrijving in het nationaal register van die landen mogelijk zonder enige band tussen het schip en die Staten (9).

Die toestand heeft natuurlijk in de traditionele landen protest uitgelokt: vanwege de redersverenigingen wegens de fiscale voordelen die hun concurrenten genoten en vanwege de vakbonden inzake arbeidsvoorwaarden en sociale zekerheid (10).

Een grootscheepse actie tegen de Panlibhonstaten, zoals bv. het verbod van toegang tot de havens of boycot, is evenwel moeilijk, omdat het beginsel van de niet-discriminatie en dat van de vrije mededinging zich, op het eerste gezicht althans, ertegen verzetten. Voorts belet de staatssoevereiniteit elke rechtstreekse inmenging in de nationale belangensfeer. Ten slotte kunnen retorsiemaatregelen van de traditionele landen hen zelf, o.a. financieel, gevoelig treffen (11). Wel heeft art. 6, par. 1 van de Conventie inzake de volle zee tot doel de vlagverandering binnen bepaalde perken te houden, door de bepaling: «Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation», maar daarmee is de moeilijkheid nog niet opgelost.

Slechts een internationale regeling van de toekenningsvoorwaarden van de nationaliteit van zeeschepen kan de praktijk van de goedkope vlaggen doen eindigen (12). Het vereiste neergelegd in art. 5 van de Conventie inzake de volle zee betekent echter het maximum waarover de Staten het eens konden worden (13).

4. Het ontwerp van de Commissie voor Internationaal Recht

In het ontwerp van artikelen dat de Commissie voor Internationaal Recht in 1956, in haar verslag aan de Algemene Vergadering der Verenigde Naties had voorgelegd, had zij ervan afgezien criteria voor de toekenning van de vlag op te nemen (14). Zij was van oordeel dat de bestaande nationale wetgevingen te zeer van elkaar afweken (15), zodat een reglementering talrijke problemen onopgelost zou laten en misbruiken niet zou voorkomen. Daarom heeft zij zich ertoe beperkt een algemeen, zij het vaag beginsel voorop te zetten, waardoor de toekenning van de vlag aan het schip alleszins niet mag worden gelijkgesteld met een eenvoudige administratieve maatregel, die het bestaan van een werkelijke band tussen schip en Staat niet waarborgt (16).

De tekst die zij uiteindelijk goedkeurde luidde als volgt (art. 29):

«1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres Etats, il doit exister un lien réel entre l'Etat et le navire.

2. Le droit d'un navire de commerce de battre le pavillon d'un Etat se prouve par des documents émanant des autorités de cet Etat (17).

Hoewel tijdens de bespreking werd opgeworpen dat de internationale praktijk met de derde zin van paragraaf 1 niet overeenstemde, aangezien de band tussen schip en Staat meestal uit de nationaliteitstoekenning voortspoot (18), werd deze passus door de Commissie met 9 tegen 3 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen (19).

5. De Conferentie van Genève

De Conferentie, die in 1958 te Genève bijeenkwam, zou het ontwerp van de Commissie voor Internationaal Recht nog grondig wijzigen. In de schoot van de tweede commissie, die het regime van de volle zee bestudeerde, werd genoemd art. 29 zonder veel bijval onthaald. Werd het beginsel van de «genuine link» doorgaans goedgekeurd, toch onderstreepten talrijke afgevaardigden de noodzakelijkheid van een nadere omschrijving (20).

De vertegenwoordiger van de Duitse Bondsrepubliek, Pfeiffer, betoogde zelfs dat art. 29 de heimatloosheid der schepen in de hand werkte. Zijns inziens kon men zich inderdaad het geval inbeelden van schepen die, bij gebrek aan werkelijke band, in «ruimdenkende» landen voor teboekstelling niet in aanmerking komen, terwijl zij evenmin teboekgesteld kunnen worden in Staten waarmee zij wel verbonden zijn, wegens de strenge voorwaarden die aldaar zijn opgelegd. Daarom diende de Conferentie bepaalde beginselen voor de herziening der nationale wetgevingen aan te bevelen, ten einde teboekstelling te vergemakkelijken van schepen die een werkelijke band met de Staat vertonen (21). Daarentegen wees de Liberiaanse afgevaardigde, Weeks, erop dat de voorgestelde tekst een tegenstrijdigheid inhield, daar hij aan iedere Staat het recht toekende de voorwaarden tot teboekstelling zelf te bepalen, maar tevens de mogelijkheid openliet van een betwisting van het nationaal karakter ondanks de authenticiteit van de scheepspapieren. Naar zijn mening kon een dergelijke bepaling tot conflicten van publiek- en privaatrechtelijke aard aanleiding geven en diende zij uit dien hoofde geschrapt te worden (22).

Ook door Professor François, verslaggever van de Commissie voor Internationaal Recht en deskundige bij het secretariaat van de Conferentie, werd een interessante verklaring afgelegd. Hij beklemtoonde dat de vrijheid van de zee geenszins soevereine staatsrechten inzake toekenning van de vlag impliceerde, aangezien de belangen van de internationale gemeenschap hieronder zouden te lijden hebben. Die vrijheid houdt integendeel in dat de Staten op hun schepen in volle zee dezelfde rechtsmacht en toezicht uitoefenen als op hun eigen grondgebied. Daarom kwam de bevestiging van de werkelijke band hem zo belangrijk voor; de uitwerking ervan kon, zo meende hij, later plaatsvinden (23).

Bij de bespreking gaven verscheidene landen, o.a. Panama, Liberia, Verenigde Staten en Brazilië, hun verzet te kennen tegen de zinsnede waarin aan Staten het recht werd erkend unilateraal de aan een schip toegekende nationaliteit te betwisten (24). Het in die zin opgestelde Liberaanse amendement werd echter

met 36 tegen 16 stemmen bij 6 onthoudingen verworpen⁽²⁵⁾. Wel keurde de tweede commissie een door Italië ingediend en door Frankrijk aangevuld amendement goed, waarbij de band tussen schip en Staat, die in plaats van «werkelijk» als «wezenlijk» werd gekwalificeerd⁽²⁶⁾, in dier voege nader werd omschreven dat de Staat onder meer op doeltreffende wijze zijn rechtsmacht en toezicht op zijn schepen diende uit te oefenen⁽²⁷⁾. Voorts werd paragraaf 2 van art. 29, op voorstel van Nederland, gewijzigd, ten einde goed te laten uitkomen dat de scheepsdocumenten geen doorslaggevend bewijs van de nationaliteit leveren⁽²⁸⁾. Alle andere amendementen werden verworpen.

De tweede Commissie nam dus volgende tekst aan:

«1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres Etats, il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet».

In plenaire zitting greep echter een ommekeer plaats. Op voorstel van Salvador werd afzonderlijk gestemd over de zinsnede «Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres Etats», die door dat land onverenigbaar met de nationale soevereiniteit werd geacht. Genoemde passus werd met 30 tegen 15 stemmen bij 17 onthoudingen verworpen en dus uit de definitieve tekst geschrapt⁽²⁹⁾.

Artikel 5 van de Conventie inzake de volle zee beperkt er zich dus toe het beginsel van de wezenlijke band te bevestigen en het op een wel niet afdoende, maar toch nuttige wijze te omschrijven. Over de gevolgen van de niet-naleving van deze regel wordt met geen woord gerept. Ter zake dient bijgevolg naar de algemene volkenrechtelijke beginselen betreffende inbreuken op normatieve verdragen te worden verwezen⁽³⁰⁾.

6. Het advies van het Internationaal Gerechtshof inzake de I.M.C.O.

In dat verband dient nog melding te worden gemaakt van een advies van het Internationaal Gerechtshof dd. 8 juni 1960. Ter gelegenheid van de Maritieme Conferentie der Verenigde Naties werd op 6 maart 1948 te Genève een Conventie ondertekend ter oprichting van de Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.). Die instelling heeft tot doel de veiligheid ter zee te bevorderen en discriminatie inzake zeevaart geleidelijk op te heffen⁽³¹⁾. Volgende organen waren voorzien: een Vergadering, een Raad en een Comité voor maritieme veiligheid, dat door de Vergadering, overeenkomstig art. 28 a) van de Conventie wordt samengesteld⁽³²⁾.

Volgens de tabel van de ingeschreven tonnemaat (Lloyd's register of shipping) hadden Liberia (derde op de lijst) en Panama (achtste) aangeduid moeten worden. Op voorstel van Groot-Brittannië heeft de Vergadering echter op 15 januari 1959 de twee Staten uit het Comité verwijderd gehouden. De verkiezing werd betwist en men besloot aan het Internationaal Gerechtshof te vragen of het Comité in overeenstemming met de Conventie was samengesteld.

Voortgaande op overwegingen van formele aard (de tekst van art. 28 a) en het criterium van de inschrijving in het nationaal register, heeft het Hof met 9 tegen 5 stemmen negatief geantwoord⁽³³⁾.

De vraag mag worden gesteld of de door het Hof voorgehouden oplossing wel strookt met het doel van de Conventie, nl. de samenwerking tussen de landen die bij de maritieme veiligheid het meest betrokken zijn. Het probleem van de wezenlijke band terzijde latend, heeft het Hof inderdaad het bestaan van een belangrijke koopvaardijvloot eenvoudig met de ingeschreven tonnemaat gelijkgesteld, zonder op de complexiteit van de eerste notie in te gaan⁽³⁴⁾.

Er dient evenwel toegegeven te worden dat de tekst van art. 28 a) niet al te duidelijk was opgesteld. De houding van het Hof is niettemin weinig bevredigend, te meer daar het op 6 april 1955 in de Nottebohm-zaak het beginsel van de effectieve afhankelijkheid inzake nationaliteit van natuurlijke personen had gehuldigd⁽³⁵⁾.

7. Probleemstelling

Deze bondige schets van de discussies waartoe de nationaliteit van schepen aanleiding gaf, wijst op een treffende evolutie van het volkenrecht. Sinds meer dan een eeuw werd aanvaard dat de Staat praktisch eigenmachtig optrad bij het aanwenden van criteria voor de toekenning van het nationaal karakter. Voor zover hij zijn nationaliteit niet toekende aan schepen die er reeds een hadden, was dat recht onbetwist⁽³⁶⁾, te meer daar de Staten het recht hun vlag te voeren in de regel slechts toekenden aan schepen die, zij het onder verschillende modaliteiten, klaarblijkelijk met hen verbonden waren. Het systeem was eenvoudig en gaf geen aanleiding tot grote toepassingsmoeilijkheden⁽³⁷⁾.

Met de verschijning van goedkope vlaggen, kwam echter een kink in de kabel. Zodra bleek dat Staten zich bij de toekenning van het internationaal karakter aan schepen al te ruim toonden, werd hun recht om ter zake gans autonoom op te treden betwist⁽³⁸⁾.

Om dat te verhelpen, wilde men de verbondenheid tussen schip en Staat hechter maken. Het vereiste van de wezenlijke band is de uiting van dit streven naar meer waarheid en effectiviteit. Aldus opgevat is de poging begrijpelijk en zelfs goed te keuren⁽³⁹⁾. Dat zij op tegenstand stuit, is geen wonder. Telkens als het volkenrecht, gedreven door de groeiende onderlinge toenadering en afhankelijkheid van de Staten, in de tot dan toe autonome nationale sfeer ingrijpt, zetten de betrokken Staten zich schrap. Principieel dus, verdient de wil om achter het formele de werkelijkheid te vatten, alle lof. Het middel dat daartoe in de Conventie inzake de volle zee werd aangewend, laat echter vrij veel te wensen over. Niet helemaal ten onrechte werd het in de rechtsleer scherp geheld⁽⁴⁰⁾.

8. Inhoudsbepaling van de wezenlijke band

Het inlassen in een internationale conventie van een notie, waarvan de draagwijdte in de voorbereidende werkzaamheden, noch tijdens de besprekingen kon worden omschreven, is wellicht als een eerste stap te begroeten, maar is, op zich zelf bekeken, toch ook onbevredigend. Hoe dan ook, de wezenlijke band is nu verdragsrecht en hieraan kan niet zonder meer voorbijgegaan worden.

a) Betekenis van de wezenlijke band

Zeër gevat schrijft Riphagen dat de wezenlijke band

twee aspecten heeft: ten eerste: de aanknopingspunten tussen schip en Staat uit hoofde van eigendom of nationaliteit der gezagvoerders, en ten tweede, de band tussen schip en Staat wegens de bemoeiingen van deze laatste inzake zeewaardigheid, uitrusting, sociale voorziening enz. (41).

De beide verplichtingen, nl. het verlenen en doen behouden van het recht om de vlag te voeren en het zich op een bepaalde wijze gedragen met betrekking tot het schip, behoren bij de Staat (42).

Geen van die beide «stark ineinander übergreifende Komponenten» (43) zijn thans in abstracto te definiëren, maar, wat het eerste aspect betreft, zal onzes inziens onvermijdelijk moeten teruggegrepen worden naar de oude, traditionele criteria van de nationaliteit van de eigenaars en van de bemanning of, eventueel, van de plaats waar het schip gebouwd werd. Uit de verschillende nationale wetgevingen een synthese opmaken, bleek tijdens de Conferentie van Genève onmogelijk en voorgesteld werd hiermede een gespecialiseerde organisatie, zoals de I.M.C.O. te gelasten. Voorlopig nochtans valt daar weinig van te verwachten en dient men met de eenmakingspoging van de rechtsleer genoegen te nemen (44).

Al werkt het gebrek aan duidelijke omschrijving van de inhoud van de «genuine link» hinderend, het is geenszins uitgesloten dat de rechtspraak, en meer bepaald de internationale rechter, de gelegenheid krijgt dit begrip te precisieren als uitgemaakt moet worden of een Staat de voorschriften van art. 5 in acht genomen heeft (45). Riphagen meent dat men in voorkomend geval te rade moet gaan «bij de volkenrechtelijke jurisprudentie over overeenkomstige situaties, te weten de toepassing van volkenrechtelijke regels waarin een status, die (mede) het onderwerp van nationale regeling uitmaakt, een rol speelt». Steunend op het Nottebohm-arrest is schrijver van oordeel dat «de internationale rechter bevoegd is in concreto, aan de hand van objectieve criteria, te bepalen of het schip deze status heeft, ook al staat het bezit van deze status naar het nationale recht van die Staat vast» (46). Voor zover de internationale rechter daartoe de gelegenheid krijgt, zou de rechtspraak aldus het hare tot de begripsbepaling van de wezenlijke band kunnen bijdragen, in afwachting van een vooralsnog niet te voorzien, hoewel hoogst wenselijke, internationale regeling.

b) *Relatie tussen wezenlijke band en doeltreffende rechtsmacht en toezicht*

Wel heeft men gepoogd de wezenlijke band gedeeltelijk te omschrijven in de laatste zinsnede van art. 5 par. 1. Deze precisering wordt op uiteenlopende wijze uitgelegd. Sommigen herleiden de genuine link tot doeltreffende rechtsmacht en toezicht, terwijl anderen in deze laatste elementen een aanvulling zien van het op zich zelf bestaande vereiste van de band tussen schip en Staat.

Aldus houdt Boczek ten onrechte staande dat het vereiste van de wezenlijke band niets meer is dan doeltreffende uitoefening van rechtsmacht en toezicht. Zijns inziens vormen die beide bepalingen geen eigenlijke criteria voor het al dan niet bestaan van de genuine link. Het bepalen der criteria behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van iedere Staat, terwijl rechtsmacht en toezicht slechts het gevolg zijn van de (niet nader bepaalde) wezenlijke band (47). Uiteindelijk dient volgens Boczek art. 5 te worden gelezen als werd het «genuine link» vereiste eenvoudig niet gesteld... (48). Deze restrictieve interpretatie lijkt ons niet steekhoudend. Klaarblijkelijk betekenen «notam-

ment» in de Franse en «in particular» in de Engelse tekst niet «dit is» (49).

Ook voor Pinto is de wezenlijke band met een doeltreffende uitoefening van rechtsmacht en toezicht gelijk te stellen (50). Hij legt er de nadruk op dat de ruimste toekenningsvoorwaarden op zich zelf nog geen bewijs leveren dat doeltreffende rechtsmacht en toezicht ontbreken. De uitoefening hiervan dient te worden vermoed, vermits, bij onderstelling, Staat en regering erkend zijn. De korrekte uitoefening van die rechtsmacht betwisten is, volgens schrijver, ongeoorloofd en komt erop neer de staatssoevereiniteit te schenden. Nogmaals gaat die stelling van het axioma uit dat de Staat in de toekenning van het nationaal karakter aan het schip over een absolute vrijheid beschikt. Het argument van de staatsautonomie en de staatssoevereiniteit is misleidend. Wel is de vlagverlening een daad die tot de uitsluitende bevoegdheid van de Staat behoort, die hij alleen kan en mag verrichten. Aangezien echter de gevolgen daarvan buiten het staatsgebied reiken, worden derden door die beslissing getroffen. Het lijkt dan ook geen twijfel dat de Staat, bij de toekenning van zijn nationaliteit aan schepen zo moet optreden dat de redelijke belangen van derden daardoor niet geschaad worden (51).

Zoals Goldie in zijn kritiek op Boczeke's opvattingen op treffende wijze heeft betoogd, kan men toch bezwaarlijk aanvaarden dat eensdeels Staten het absolute recht opeisen hun vlag «for all purposes» toe te kennen en anderdeels van de overige Staten verwachten dat zij daarmede akkoord gaan, zelfs indien bedoelde toekenning gevolgen heeft die tegen hun nationale wetgeving of politiek indruisen (52). Het Internationaal Gerechtshof heeft niet anders geredeneerd in de visserijzaak tussen Groot-Brittannië en Noorwegen. Al heeft een Staat het recht autonoom de breedte van zijn territoriale zee te bepalen, toch moet hij daarbij de regels van het volkenrecht in acht nemen (53).

De stelling van Pinto heeft ook verstrekkende gevolgen, vermits, bij de registratie, doeltreffende rechtsmacht en toezicht onmogelijk reeds uitgeoefend kunnen zijn, zodat de Staat volledig vrij tot vlagverlening zou mogen overgaan (54) (55).

Genuanceerder is Vinar, voor wie doeltreffende rechtsmacht en toezicht is «the most important, if not the only form of the genuine link... at least a part of the standard of article 5» (56).

Riphagen schrijft daarover: «Deze woorden (in particular) duiden wel aan een vooronderstelling waarop de beperking van de gezagsuitoefening door andere Staten is gebaseerd, doch bevatten geen omschrijving van de voorwaarden voor verlening van de vlag» (57). Schrijver ziet in art. 5 een beperking van de staatsvrijheid inzake de regeling van de status van het schip en tevens een verplichting om effectief gezag uit te oefenen en, zijns inziens, zou men uit de boven aangehaalde termen kunnen afleiden dat de uitoefening van effectief gezag een element van de genuine link is. Het verband tussen beide lijkt hem echter niet duidelijk o.a. wegens de op het laatste ogenblik gewijzigde redactie van art. 5, waardoor «beperking en verplichting als het ware in de lucht zijn komen te hangen» (58).

McDougal en Burke menen dat de toevoeging der termen «in particular...» enz. de zaak slechts ingewikkelder maakt, omdat men zich het geval kan inbeelden dat een schip aan deze bijkomende criteria niet voldoet, hoewel het wezenlijk met de Staat verbonden is wanneer men de traditionele criteria in acht neemt zoals bv. de plaats waar het schip gebouwd werd, waar het teboekgesteld is en de nationaliteit van eigenaars, kapitein en bemanning (59).

Neemt men echter de tekst zoals hij geschreven staat, dan lijkt de meest voor de hand liggende interpretatie wel dat wezenlijke band *onder meer* impliceert dat er op administratief, technisch en sociaal gebied vanwege de vlaggestaat rechtsmacht en toezicht op een doeltreffende wijze worden uitgeoefend. Bij afwezigheid van dergelijke controle is er dus van wezenlijke band geen sprake (60). Dit verheldert enigszins de notie van wezenlijke band, maar verscherpt ongetwijfeld de vereisten inzake verbondenheid van het schip met de Staat.

c) Betekenis van doeltreffende rechtsmacht en toezicht

De betekenis van deze termen is ook niet zo duidelijk. Boczek schrijft: «One can only suggest that in this context, it means such an exercise of jurisdiction and control in the specified matters as satisfies the provisions of international conventions on navigation and certain minimum standards of safety and maintenance of order at sea» (61). Vinar spreekt zich in dezelfde zin uit: inzake toezicht erkent hij wel dat het moet gaan om meer dan een administratieve formaliteit, zoals de teboekstelling of om het bestaan van een «paper corporation» in de vlaggestaat, maar zijns inziens heeft de Conventie met de genuine link niet zo heel veel bedoeld, aangezien het recht van Staten zonder zeekust om schepen hun vlag te laten voeren, niet in twijfel werd getrokken; nochtans kunnen zij rechtsmacht en toezicht niet zeer streng uitoefenen, daar de schepen zich nooit in hun territoriale jurisdictie bevinden (62). Dit laatste argument is niet doorslaggevend: heel wat Staten zonder zeekust oefenen op hun schepen een veel strengere controle uit dan landen met zee-kust (63).

Volgens Schulte impliceert het effectiviteitsbeginsel het bestaan van een nationale scheepvaartwetgeving, het toetreden tot en toepassen van de internationale scheepvaartconventies en het inrichten van een administratief apparaat om de uitvoering van nationale en internationale voorschriften te controleren (64). Maar schrijver gaat verder en onderstreept — naar onze mening zeer logisch en terecht — dat bovenstaand beginsel onderstelt dat criteria van wezenlijke band reeds voorhanden zijn, wanneer de feitelijke «Höheits-verhaltenis» tussen schip en Staat nog niet is ingetreden (65). Die criteria moeten het juist mogelijk maken op een doeltreffende wijze rechtsmacht en toezicht uit te oefenen. Eenmaal dat de registratie heeft plaatsgegrepen, zijn die twee ook een middel om de aanwezigheid van de wezenlijke band te testen (66).

9. Sancties

Ook wat de gevolgen van de afwezigheid van wezenlijke band betreft, tast men in het duister: van een sanctie wordt in de Conventie met geen woord gerept. Zal, in voorkomend geval, het schip als heimatloos behandeld mogen worden, zal men het de toegang tot de havens mogen ontzeggen, het recht van onschadelijke doorvaart mogen weigeren, aan discriminatie mogen doen op handelsgebied, het right of approach mogen uitoefenen of tot visit and search mogen overgaan (67)? Toegegeven moet worden dat een radicale toepassing van dergelijke maatregelen een geweldige ontreding tot gevolg zou hebben en het beginsel zelf van de vrije zee zou aantasten (68).

a) Geoorlooftheid

Wel is het zo dat men, in de tekst van art. 5 de woorden «Toutefois, aux fins de reconnaissance du

caractère national du navire par les autres Etats» heeft laten vallen, maar welke betekenis dient aan deze weglating te worden gehecht?

Boczek is de mening toegedaan dat de weglating de niet-erkenning als sanctie uitsluit (69). Ook Vinar verdedigt die stelling. Voor hem heeft de Conventie veeleer een «goal», een «principle» willen vooropzetten, waarnaar de Staten bij het toekennen van hun nationaliteit aan schepen moeten streven (70).

Aangezien het beginsel van de wezenlijke band gehandhaafd bleef, komt het daarentegen, voor Mender op het zelfde neer of bovenvermelde zin weggevallen is of niet (71). Simonnet meent zelfs dat de weglating de draagwijdte van de genuine link paradoxaal heeft versterkt. In haar voorstel had de Commissie voor Internationaal recht een onderscheid willen maken tussen de gevolgen van de registratie inter pares (tussen Staat en reder) en erga omnes (ten aanzien van derden). Slechts erga omnes zou, bij afwezigheid van wezenlijke band, de beslissing van de vlaggestaat door andere Staten niet erkend kunnen worden, terwijl de staatssoevereiniteit onverminderd zou blijven in de betrekkingen tussen de Staat en de reder. Door de verdwijning van de beperking, is nu de vlaggestaat ertoe gehouden het genuine link vereiste te eerbiedigen, zelfs inzake de verlening van het nationaal karakter aan het schip. Schrijver concludeert als volgt: «Par ce qu'il faut bien appeler une fausse manoeuvre, ceux qui voulaient restreindre la portée du lien effectif l'ont au contraire dégagé de toute limitation et en ont fait un principe général, applicable par tous les Etats et à tous les navires» (72).

Voor Verzijl heeft de weglating tot gevolg dat «...the legal requirement of a «genuine link», though now defined as to its main purport, threatens to remain a nudum praeceptum, since it lacks any form of even a general sanction». Maar schrijver voegt er onmiddellijk aan toe: «However, under these conditions, international tribunals, municipal legislatures and municipal courts would seem to have been given a free hand to attach to the general requirement of a genuine link the legal consequences they deem fit and proper» (73).

Ook Schulte is de mening toegedaan dat aan de weglating van de niet-erkenningsclausule geen verregaande gevolgen gehecht mogen worden. Uitgaande van het feit dat internrechtelijke handelingen die door volkenrechtelijke bepalingen zijn beperkt, door andere Staten niet erkend hoeven te worden, als zij tegen deze bepalingen indruisen, stelt schrijver dat de toelaatbaarheid van de niet-erkenning van de vlag reeds uit de codificatie van het genuine link vereiste voortvloeit. De niet-erkenningsclausule, die in het ontwerp van de Commissie voor Internationaal Recht voorkwam, was declaratoir; zij onderstreepte slechts een recht dat in de overige bepalingen van het voorschrift reeds vervat lag. De weglating ervan heeft alleen tot gevolg dat de bewijslst zal vallen op de Staat die de korrektheid van de vlagverlening in twijfel trekt. Ten slotte legt Schulte er de nadruk op dat niet-erkenning moet toegelaten zijn, wil men aan het genuine link beginsel enig belang zien hechten. Zoniet loopt men gevaar dat «illegal conduct» nooit wordt gesanctioneerd en uiteindelijk rechtsgeldig wordt... (74).

Het komt ons voor dat het genuine link vereiste door bovenvermelde weglating niet ongedaan gemaakt werd. Per slot van rekening zijn er tal van volkenrechtelijke regels waarvoor geen specifieke sanctie werd bepaald (75). De weglating van de niet-erkennings-sanctie betekent alleszins niet dat de auteurs van de Conventie aan het ontbreken van de genuine link geen rechtsgevolgen hebben willen verbinden.

Volgens Riphagen geeft de schrapping «wel enige aanduiding in de richting van bezwaar tegen een regel, volgens welke bij gebreke van een genuïne link met de vlaggestaat, een schip in *alle* opzichten als niet behorende tot enige Staat zou mogen worden behandeld». Een genuanceerde opvatting is dus geboden (78). Die stelling treden wij bij. De radicale toepassing van het genuïne link beginsel is ten andere onmogelijk uit hoofde van allerlei verdragsrechtelijke bepalingen. Men denke aan de I.M.C.O. zaak waar het Internationaal Gerechtshof de wezenlijke band buiten beschouwing heeft gelaten.

b) Modaliteiten

Welke maatregelen van niet-erkenning komen in aanmerking?

Uitgaande van de maatregelen die ten aanzien van schepen zonder nationaliteit genomen kunnen worden, wijst Schulte vooreerst de gelijkstelling met zeeroof van de hand, omdat heimatloosheid niet als een volkenrechtelijk delikt mag beschouwd worden. Confiscatie is dus uitgesloten (77). Aanhouding, onderzoek en opbrenging door oorlogsbodems of staatsschepen van iedere Staat acht hij principieel wel toegelaten (78). Riphagen daarentegen meent dat de uitsluitende rechtsmacht van de vlaggestaat op schepen waaraan hij het recht heeft verleend zijn vlag te voeren, in volle zee volledig blijft, zelfs indien de genuïne link ontbreekt (79). Op grond van het feit dat de toekenning van het nationaal karakter, wat Riphagen de «primaire afbakening» noemt, fundamenteel bij de Staat zelf berust en dat in volle zee de belangen van derden daardoor niet of althans in zeer geringe mate in het gedrang komen, lijkt de opvatting van die schrijver juist. Overigens, het is kenschetsend dat ook Schulte, wegens de verwickelingen die aanhouding, onderzoek en opbrenging kunnen meebrengen, die maatregelen als betwistbaar aanziet en dan ook de voorkeur geeft aan een andere mogelijkheid n.l. de weigering van toegang tot de havens. Dan immers grijpt de interventie plaats in het «Höheits-bereik des Staates» (80).

Riphagen is eveneens de mening toegedaan dat in de binnenwateren of in de territoriale zee (81), daar n.l. waar het gezag van de vlaggestaat in beginsel dat van de kuststaat beperkt, deze laatste die beperking niet hoeft in acht te nemen indien de wezenlijke band ontbreekt (82). Schulte voert hierbij aan dat er geen volkenrechtelijke verplichting bestaat aan alle schepen van alle naties toegang tot de havens te verlenen. Slechts wanneer toegang ontzegd wordt, dient de kuststaat de andere Staten daarvan in kennis te stellen (83).

Op het eerste gezicht druist de in overweging genomen maatregel in tegen het Verdrag van Genève over het statuut en het internationaal regime van zeehavens, in de mate waarin art. 2 van dat statuut elke discriminatie tussen schepen der ondertekenende partijen verbiedt: «*Sous condition de réciprocité et avec la réserve prévue au premier alinéa de l'article 8, tout Etat contractant s'engage à assurer aux navires de tout autre Etat contractant un traitement égal à celui de ses propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, dans les ports maritimes placés sous sa souveraineté ou son autorité, en ce qui concerne la liberté d'accès du port, son utilisation et la complète jouissance des commodités qu'il accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour les navires, leurs marchandises et leurs passagers*». Schulte wijst erop dat Liberia, noch Honduras dit statuut hebben bekrachtigd. Panama heeft dit wel gedaan, maar het statuut

geldt niet voor heimatloze schepen «*wenn die Staatszugehörigkeit des Schiffes eines Vertragspartners als völkerrechtlich wirkungslos nicht anerkannt werden kann*» (84). Onzes inziens, zou ook de mogelijkheid moeten worden onderzocht een beroep te doen op art. 17, alinea 3 van het statuut dat bepaalt: «*Rien, dans ce présent statut, ne saurait non plus affecter les mesures que l'un quelconque des Etats contractants est ou pourra être amené à prendre en vertu de conventions internationales générales auxquelles il est partie, ou qui pourraient être conclues ultérieurement, en particulier celles conclues sous les auspices de la Société des Nations, relativement à la traite des femmes et des enfants, au transit, à l'exportation ou à l'importation d'une catégorie particulière de marchandises, telles que l'opium ou autres drogues nuisibles, et les armes, ou le produit de pêcheries, ou bien de conventions générales qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique, ou qui auraient trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal*». Het systeem der goedkope vlaggen lijkt toch wel het normale handelsverkeer in de war te sturen?

Ten slotte, verdedigen zowel Schulte (85) als Riphagen (86) de stelling dat diplomatieke bescherming de wezenlijke band veronderstelt. Aangezien evenwel de Staat, die ten aanzien van een schip zonder genuïne link intervenieert, dan over een buitengewoon ruime vrijheid beschikt, die zelfs tot willekeur kan gaan, acht Schulte het raadzaam een beschermingsrecht te erkennen dat ten bate van de eigenaars van het schip door de Staat, waarvan zij de onderhorigen zijn, uitgeoefend kan worden (87). Wettige middelen ter bestrijding van de goedkope vlaggen zijn dus wel voorhanden. De vraag rijst echter of de Staten ze zullen willen en kunnen aanwenden.

10. De lege lata?

Een belangrijk punt verdient nog aandacht: behoorde het vereiste van de wezenlijke band reeds tot het gewoonterecht, m.a.w. werd het bij art. 5 van de Conventie inzake de volle zee als de lege lata slechts omschreven?

Hoewel het Institut de Droit International reeds in 1896 de nationaliteit van de eigenaars als criterium vooropstelde, antwoorden Boczek (88) en Vinar (89) daarop negatief. Het laten varen van dat criterium door de Commissie voor Internationaal Recht en de onmogelijkheid waarin zij zich bevond een ander in de plaats te stellen, verschaft hun natuurlijk een argument. Meestal echter spreekt de rechtsleer zich positief uit (90).

Op welke gronden?

De preambule van de Conventie inzake de volle zee geeft de doorslag niet.

Hij luidt als volgt:

«*Les Etats parties à la Convention,*

Désireux de codifier les règles du droit international relatives à la haute mer,

Reconnaissant que les dispositions ci-après, adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958, sont pour l'essentiel déclaratoires de principes établis du droit international,

Sont convenues des dispositions suivantes: (91)».

Klaarblijkelijk houden de woorden «pour l'essentiel», «generally declaratory», een beperking in, in die zin dat ten minste sommige bepalingen van de Conventie verder reiken dan het geldende volken-

recht (92). De besprekingen, die in plenaire vergadering te Genève plaats hadden, werpen op de betekenis van de preambule geen noemenswaardig licht (93). Om te weten of art. 5 tot de *lex lata* behoort, dienen andere overwegingen onder de loep te worden genomen.

Uiteraard speelt de praktijk der Staten ter zake een belangrijke rol. Sommige schrijvers hebben gesteld dat een gewoonterechtelijke regel was ontstaan door de in talrijke verdragen voorkomende bepaling, dat vlag en scheepsdocumenten, als bewijs van registratie, het criterium van de nationaliteit waren (94). Daarbij wordt echter uit het oog verloren dat die verdragen meestal gesloten werden in een periode waarin doorgaans een wezenlijke band aanwezig was. Bovendien sluit een dergelijke bepaling, in een specifiek verdrag, niet uit dat met de *genuine link* geen rekening gehouden dient te worden (95).

Wat de hedendaagse praktijk betreft, komt het er juist op aan te weten of de houding van bepaalde Staten, die de wezenlijke band afwijzen, niet wederrechtelijk is in de mate waarin volkenrechtelijke beginselen over het hoofd worden gezien. Ontstentenis aan retorsiemaatregelen of sancties vanwege de overige Staten betekent niet noodzakelijk dat zij zich bij de door hen afgetekende handelwijze neerleggen. Feitelijk is ingrijpen moeilijk, omdat zij daarmee hun eigen belangen in het gedrang kunnen brengen. Over de opvattingen van de meeste Staten is echter geen twijfel mogelijk (95bis).

Voorts mag het feit niet worden verwaarloosd dat de meeste nationale wetgevingen inzake nationaliteitstoekenning in wezen overeenstemmende normen bevatten. Zolang die bepalingen niet in internationaal verband zijn aangenomen, zijn zij volkenrechtelijk wel irrelevant, maar dit belet niet dat daaruit volkenrechtelijke beginselen zijn gegroeid. Alleszins blijkt dat «Staatszuehörigkeit» zonder enig verband tussen schip en Staat niet is toegelaten (96).

Ten slotte is er nog het beginsel van de vrijheid van de zee...

Zowel de tegenstanders als de partijgangers van de goedkope vlaggen doen er een beroep op. De eerste beweren dat de Staten, juist krachtens dat beginsel, volkomen vrij tot registratie van schepen mogen overgaan (97). Afgezien van de kritiek die daartegen reeds werd uitgebracht (98), staat daartegenover dat de houding der Panlithonlanden, hoewel zij het vrije gebruik van de zee niet rechtstreeks onmogelijk maakt, toch indruist tegen een beginsel dat er impliciet in vervat ligt of er althans zeer nauw mee verbonden is, dat nl. van de vrijheid en de gelijkheid van concurrentie. Al is heden ten dage discriminatie op dit gebied schering en inslag, toch meent Schulte dat voor een normale ontwikkeling van de scheepvaart de wezenlijke band als een minimaal vereiste in het raam van de vrije zee dient te worden beschouwd en als zodanig van het gewoonterechtelijk volkenrecht deel uitmaakt (99). Mocht de praktijk der goedkope vlaggen nog op grotere schaal ingang vinden, dan komt inderdaad heel het systeem waarop de «juridicité» van de zee is gevestigd, op losse schroeven te staan.

11. Besluit

Uit de uiteenzetting die voorafgaat blijkt hoe weinig een notie, die feitelijk nog in een groeistadium verkeert, voor omschrijving vatbaar is. De talrijke betwistingen waartoe de opneming van het vereiste van de wezenlijke band in een internationale conventie aanleiding heeft gegeven, doen onvermijdelijk de vraag rijzen of men daar niet al te licht is omge-

sprongen met een ander, even eerbiedwaardig vereiste van het internationaal verkeer, dat van de rechtsveiligheid, van de zekerheid in de internationale betrekkingen. In dat opzicht is men met het criterium van de teboekstelling alleszins beter gediend (100). De oppositie tussen de beide overwegingen, effectiviteitsbetrachting en rechtszekerheid, heeft in zekere mate een tweeslachtige toestand in het leven geroepen. De mening werd dan ook geopperd dat «the *genuine link* remains in the article as apparently nothing more than a stated goal, or an ideal» (101). Die stelling lijkt niet gegrond. Nu reeds staat de betekenis van de wezenlijke band gedeeltelijk vast door de codificatie van de noodzakelijke uitoefening van doeltreffende rechtsmacht en toezicht. Voorts is het ook zo dat van wezenlijke band geen sprake is wanneer, buiten de registratie, geen andere feitelijke banden tussen schip en Staat voorhanden zijn. De omvang van deze banden blijft vooralsnog niet behoorlijk bepaald. De latere evolutie, waartoe de rechtspraak normaal het hare zal bijdragen, moet een nadere omschrijving van het begrip mogelijk maken. Met Schulte komt men tot het besluit dat het niet verantwoord is het vereiste van de wezenlijke band tot een «Programmsatz» te herleiden en dat deze notie, hoewel in beperkte mate, «*funktionsfähig*» is en in concrete gevallen aanwendbaar (102).

II. De nationaliteit van zeeschepen in de Belgische wetgeving

1. De toestand vóór 1965

Inzake nationaliteit van zeeschepen was onze zeevaartwetgeving uiterst rudimentair (103). Wel had een wet van 10 februari 1908 (104) de teboekstelling van zeeschepen ingevoerd, maar de formaliteit was facultatief en beoogde slechts de inschrijving van op zeeschepen verleende zakelijke rechten te vergemakkelijken.

Vroeger inderdaad hield de bewaarder der scheepshypotheken krachtens de wet van 21 augustus 1879 een reeks registers, waarvan elk aan een verschillend doel beantwoordde en waarin alle akten van dezelfde aard werden opgenomen. Dit systeem berustte op de naamlijst van de eigenaars van zeeschepen, wat allerlei moeilijkheden veroorzaakte wanneer de hypothecaire toestand der zeeschepen moest worden onderzocht.

De wet van 1908 ging omgekeerd te werk en bepaalde dat voortaan scheepshypotheekregisters, met als grondslag de naam van de zeeschepen, zouden aangelegd worden, waarin de hele juridische geschiedenis van het vaartuig sedert de opening van zijn rekening te vinden zou zijn. Teboekstelling was dus niets anders dan inschrijving in het register van de bewaarder der scheepshypotheken en gaf slechts openbaarheid aan akten waarmede de eigendom van het vaartuig bezwaard was (105). Niet-registratie had alleen tot gevolg dat de op het vaartuig verleende rechten niet aan derden konden tegengeworpen worden (106).

Onder voorwendsel dat de belangen van Staat en politie door de wet van 20 september 1903 op de zeebrieven (107) gevrijwaard waren, ging de wet van 1908 het probleem van het juridisch statuut van het schip eenvoudig — en doelbewust — voorbij (108).

Art. 1 van de wet van 1903 bepaalde inderdaad dat zeeschepen in het bezit van een zeebrief moesten zijn om de Belgische vlag te voeren. Dat bescheid mocht slechts worden afgeleverd na voorlegging door de eigenaar van zijn titels van eigendom en van een vóór de vrederechter onder eed bevestigde verklaring dat het vaartuig voor meer dan de helft toebehoorde:

« A. aan Belgen,

B. aan handelsvennootschappen waaraan de wet rechtspersoonlijkheid erkent en die in België zijn gevestigd,

C. aan vreemdelingen die een jaar onafgebroken verblijf in België hielden of die, met 's Konings toestemming, zich metterwoon in België hebben gevestigd » (art. 3).

Van nationaliteitstoekenning werd nergens melding gemaakt. Praktisch verkreeg het schip het nationaal karakter, dus het recht de vlag te voeren en de bescherming van de Belgische wetten en overheid, door de aflevering van de zeebrief ⁽¹⁰⁹⁾. Aangezien alleen de eigenaars van het schip de zeebrief konden aanvragen, hing de Belgische nationaliteit van hun initiatief af.

Het grote verwijt dat de wetgeving van 1903-1908 treft, is natuurlijk dat zij het schip voor toe te kennen rechten vatbaar maakte, nog voor het een juridisch en nationaal bestaan had gekregen. Klaarblijkelijk werd aan de uitreiking van de zeebrief een betekenis gehecht die dat document niet mocht hebben, vermits het als een bewijs van nationaliteit dient opgevat te worden, dat het recht de Belgische vlag te voeren staat ⁽¹¹⁰⁾. De nationaliteit zelf dient aan de hand van andere, objectieve, criteria, o.m. eigendomsriteria, te worden bepaald en, éénmaal verworven, het schip voor teboekstelling vatbaar te maken.

2. De hervorming van 1965

De hervorming, die bij de wetten van 2 en 13 april 1965 is ingevoerd, heeft tot doel nationaliteit, teboekstelling, zeebrief en het recht de Belgische vlag te voeren in een logisch verband te ordenen.

Zodra bepaalde voorwaarden vervuld zijn, bezit het vaartuig voortaan de Belgische nationaliteit, waardoor het tevens aan de nationale wetgeving onderworpen is. Hieruit vloeit de verplichting voort het schip te boek te stellen, maar indien de eigenaar, om welke reden ook, die formaliteit poogt te vermijden, zal het nationaal karakter van het schip niettemin vaststaan. Ook moet het Belgische schip van een zeebrief voorzien zijn en de Belgische vlag voeren.

a) Verkrijging van de Belgische nationaliteit.

Grosso modo zijn de bij de wet van 1903 gestelde voorwaarden ter verkrijging van de zeebrief thans vereist voor het verwerven van de nationaliteit. Zij werden echter verscherpt en anders voorgesteld. Art. 1 van de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen maakt een onderscheid tussen twee wijzen van verkrijging van de Belgische nationaliteit.

Zij wordt van rechtswege toegekend aan ieder zeeschip, in de zin van het eerste artikel van Boek II van het Wetboek van Koophandel, dat « voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort

1° aan Belgen die in België hun woonplaats en hun gewone verblijfplaats hebben;

2° aan handelsvennootschappen wier hoofdinrichting in België gelegen is » (art. 1, par. 1). Zijn die voorwaarden vervuld, dan wordt het schip Belgisch krachtens de wet.

Par. 2 van hetzelfde artikel bepaalt dat, op aanvraag van de eigenaars, de nationaliteit van overheidswege kan verleend worden, wanneer het gaat om een zeeschip dat « voor meer dan de helft in volle of blote eigendom toebehoort :

1° aan Belgen niet bedoeld in par. 1, 1°

2° aan vreemdelingen die bij de indiening van de aanvraag ten minste een jaar hun gewone en werkelijke verblijfplaats hebben in België » ⁽¹¹¹⁾.

De Minister, tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort, beslist over deze aanvraag ⁽¹¹²⁾.

Ten slotte stelt par. 3 dat elk zeeschip, dat in België in aanbouw is, geacht wordt de Belgische nationaliteit te bezitten tot bij de aflevering en van zodra met de bouw begonnen is.

Als criterium voor het verkrijgen van de Belgische nationaliteit, wordt dus de eigendom in aanmerking genomen. Bij het uitwerken van dit criterium is echter terdege rekening gehouden met de praktische mogelijkheid om daadwerkelijke jurisdictie op schip en eigenaar uit te oefenen. Wanneer nationaliteit van rechtswege wordt toegekend, dienen de Belgen « hun woonplaats en hun gewone verblijfplaats » in België te hebben. Aldus heeft men de gekozen woonplaats willen weren. Eveneens dienen de handelsvennootschappen hun hoofdinrichting, d.i. de zetel van de maatschappij vanwaar de algemene leiding van de onderneming daadwerkelijk uitgaat, in België te hebben. Is dit niet het geval, dan komen die handelsvennootschappen, al zijn zij opgericht en in stand gehouden met behulp van Belgisch kapitaal, niet in aanmerking voor het verkrijgen van de Belgische nationaliteit « niet zozeer omdat naar alle waarschijnlijkheid een vreemde wetgever die schepen als nationaal zal beschouwen, doch veeleer omdat die schepen in de regel ontsnappen aan elke door de Belgische maritieme diensten te verrichten controle » ⁽¹¹³⁾.

Behoudens uitzondering in bijzondere gevallen, indien de behoeften van de handel of van de scheepvaart het wettigen, mag, krachtens art. 2, alleen een Belg over een Belgisch zeeschip het bevel voeren ⁽¹¹⁴⁾. De Belgische nationaliteit van de kapitein is evenwel geen voorwaarde tot verkrijging van het nationaal karakter.

De huidige regeling is alvast niet in strijd met art. 5 van de Conventie inzake de volle zee ⁽¹¹⁵⁾. In het verslag van de heren Dekeyser en Lilar werd nochtans onderstreept dat de ministeriële bevoegdheid om de nationaliteit te verlenen (art. 1, par. 2) of om van de regel van art. 2 af te wijken, in die zin dient uitgelegd te worden dat daardoor de wezenlijke band niet verbroken wordt ⁽¹¹⁶⁾. Voor zover de Belgische overheid met de nodige voorzichtigheid te werk gaat, lijkt de wezenlijke band tussen het Belgische zeeschip en de Staat voldoende gewaarborgd. Alles hangt echter af van de wijze waarop de Minister van de hem toegekende bevoegdheid zal gebruik maken.

b) Verlies van de Belgische nationaliteit.

Het schip verliest zijn nationaliteit wanneer het materieel voor de Belgische economie verloren gaat (sloping of schipbreuk) of indien de voorwaarden gesteld bij art. 1, par. 1 en 2 niet meer vervuld zijn of nog indien de Minister zijn machtiging intrekt (art. 3).

De machtiging is inderdaad aan de eigenaar persoonlijk verleend. Voldoet deze laatste niet meer aan de voorwaarden van art. 1, par. 2, dan verliest het schip zijn Belgische nationaliteit. Bij overdracht zal de nieuwe verkrijger, die aan dezelfde voorwaarden voldoet, een nieuwe machtiging mogen vragen. Voldoet hij echter aan de voorwaarden van art. 1, par. 1, dan is geen ministeriële machtiging vereist en verkrijgt het schip de Belgische nationaliteit van rechtswege ⁽¹¹⁷⁾.

De Minister oordeelt soeverein of hij de machtiging intrekt. Niet ten onrechte heeft de Raad van State

opgemerkt dat de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven, in art. 5, de gevallen heeft bepaald waarin de zeebrief kan worden ingetrokken. Intrekking van nationaliteit, hoewel een gewichtiger beslissing, is aan geen enkele beperking onderworpen (118).

In het regeringsontwerp was bepaald dat het schip de Belgische nationaliteit verloor « wanneer het door de vijand is prijsgemaakt en die prijsmaking bij vonnis geldig is verklaard » (119). Op verzoek van de Senaatscommissie heeft de regering die bepaling geschrapt omdat, voor zover België de geldigheid van een prijsvonnis erkent, het prijsgemaakt schip automatisch de Belgische nationaliteit verliest (120).

In dit verband dient de aandacht te worden gevestigd op het koninklijk besluit van 14 oktober 1937 betreffende het behoud en de uitbreiding van de nationale vloot (121), gewijzigd bij koninklijk besluit van 10 mei 1940 (122). Behoudens voorafgaande ministeriële toelating, verbiedt art. 1 van dat besluit « elke rechtstreeks of onrechtstreeks aan vreemdelingen gedane vrijwillige of gedwongen afstand, onder een bezwarende of kosteloze titel, van koopvaardischepen of vissersvaartuigen of andere zeevaartuigen die aan Belgen toebehoren. » Hetzelfde geldt voor het geheel of gedeeltelijk bevrachten of elke andere afstand aan vreemdelingen. Ook voor de aankoop door Belgen met het oog op exploitatie onder Belgische vlag is ministeriële toelating vereist.

Dit besluit werd genomen « gezien de wet van 16 juni 1937 waarbij de Koning er toe gemachtigd wordt de nodige maatregelen te nemen om 's lands mobilisatie en de bescherming van de bevolking in geval van oorlog te verzeekeren (123) en gelet op het levensbelang van het behoud en de uitbreiding van de vloot die in tijd van oorlog onontbeerlijk is om in de ravitailering van het leger en de bevolking te voorzien ».

Genoemd besluit paste in het raam van het vroeger bestaande regime waarin nationaliteit praktisch uit de verlening van de zeebrief voortvloeide (124). Al is het met de nieuwe regeling die sinds 1965 van kracht is, niet strijdig, het loopt toch gevaar aan doeltreffendheid in te boeten. Inderdaad, toekenning en verlies van de Belgische nationaliteit hangt en nu grotendeels van objectieve criteria af. Zijn de vereisten in artt. 1 en 2 van de wet van 2 april 1965 niet meer vervuld, dan verliest het schip de Belgische nationaliteit en ont-snapt het, in beginsel, aan de Belgische rechtssfeer. Zo zal het b.v. zijn, wanneer een zeeschip aan Belgen toebehoort, die zich bij het uitbreken van de oorlog in het buitenland gaan vestigen en geen aanvraag doen om het schip de Belgische nationaliteit te verlenen krachtens art. 2 van bovengenoemde wet. Verbod van overdracht aan vreemdelingen helpt hier niet. Maar eventueel mag de Belgische Staat dan het jus angariaal uitoefenen.

c) Teboekstelling

Eenmaal dat de Belgische nationaliteit aan het schip is toegekend, kan zijn burgerlijke stand, in de vorm van een algemeen verplichte teboekstelling worden opgemaakt. Die vormt dan de grondslag voor de inschrijving van titels van eigendom en zakelijke rechten. Meteen steunen alle rechten, die vroeger ten onrechte werden beschouwd als voortvloeiende uit de zeebrief en het recht tot vlagvoering, op de toekenning van de nationaliteit en de daaropvolgende teboekstelling (125).

De verplichte teboekstelling wordt in art. 4 van de wet van 2 april 1965 voorgeschreven: « Elk gebouwd of in aanbouw zijnde schip van Belgische nationaliteit moet, onder een speciaal nummer, teboekgesteld wor-

den ten kantore van de bewaring der scheepshypotheken te Antwerpen ».

Krachtens art. 5 berust bedoelde verplichting bij de eigenaars, die in hun aangifte alle elementen betreffende het vaartuig moeten vermelden en tevens de bewijzen van nationaliteit, hun titels van eigendom en de meetbrief moeten voorleggen. Elke latere wijziging van de aard, het vermogen of de status van het schip (b.v. overgang van eigendom, verandering van naam, van thuishaven enz.) moet tegen voorlegging der nodige bewijsstukken, in het register worden vermeld.

Belangrijk is ook art. 6, al. 2 dat bepaalt: « Teboekstelling in het buitenland van een in België teboekgesteld zeeschip wordt als nietig aangemerkt zolang de teboekstelling in België niet is doorgehaald ». In dat verband heeft de Raad van State onderstreept dat het ontwerp daarmee dubbele nationaliteit, noch dubbele teboekstelling uitsloot. In de vroeger in het Parlement ingediende ontwerpen kwam nochtans een bepaling voor, volgens welke geen enkel schip in het Rijk wordt teboekgesteld vooraleer het in het vreemde register is geschrapt. De Raad van State merkt hierbij op: « Zulk een bepaling past wel in een regeling waarin, zoals in beide genoemde ontwerpen van wet, de nationaliteit afhangt van de voorafgaande teboekstelling, doch uiteraard minder wanneer, zoals in het onderhavige ontwerp, de teboekstelling volgt op de verkrijging van de nationaliteit en vooral wanneer die nationaliteit van rechtswege wordt verkregen (126). Dit standpunt werd door de Senaatscommissie bijgetreden (127).

Omgekeerd mag de vraag worden gesteld of de huidige wet het een schip, dat wezenlijk met de Belgische Staat verbonden is, onmogelijk maakt onder goedkope vlag te varen. Een zeeschip, dat van rechtswege de Belgische nationaliteit bezit, kan die niet verliezen door inschrijving in het register van een Panlibhon-land. Evenzo verliest een zeeschip, dat krachtens ministeriële beslissing de Belgische nationaliteit bezit en in een Panlibhon-land wordt teboekgesteld, zijn nationaliteit niet, tenzij de minister zijn machtiging intrekt. In de beide gevallen kan het schip dan wel een dubbele nationaliteit hebben, maar, van Belgisch oogpunt uit, wordt zijn teboekstelling elders nietig geacht en blijft de teboekstelling in België bestaan, krachtens het van rechtswege of door ministeriële machtiging verkregen Belgische karakter van het schip. Slechts indien de minister zijn machtiging intrekt, hoewel de voorwaarden van art. 1, par. 2 vervuld zijn en het schip wezenlijk met de Belgische Staat verbonden is, wordt een volgens het volkenrecht onrechtmatige overgang naar een Panlibhon-vlag mogelijk. Ook hier hangt alles van de overheid af.

d) Zeebrief

De wet van 13 april 1965 hecht aan de zeebrief de betekenis die hij steeds had moeten hebben, « een soort van pas waarbij de nationaliteit bevestigd wordt » (120).

Art. 1, par. 1 schrijft voor dat zeeschepen « welke beantwoorden aan de voorwaarden om teboekgesteld te worden of welke teboekgesteld zijn overeenkomstig art. 3 van Boek II van het Wetboek van Koophandel moeten voorzien zijn van een overeenkomstig deze wet afgegeven zeebrief en moeten de Belgische vlag voeren ». De reden van deze omslachtige bepaling is tweevoudig. Had men geschreven, zoals de Raad van State voorstelde, « Zeeschepen van Belgische nationaliteit moeten enz... » dan vielen de Staatsschepen ipso facto onder die bepaling, hetgeen de regering niet wenste (129). Voorts heeft die tekst tot gevolg dat de

eigenaar van een zeeschip, die zich aan de verplichting tot teboekstelling heeft onttrokken, op de koop toe strafbaar is krachtens de wet op de zeebrieven.

Zonder zeebrief mag een zeeschip geen gebruik maken van de Belgische vlag (art. 1, par. 2) (130). Evenwel kan de Koning bepaalde categorieën van zeeschepen ontslaan van de verplichting tot het voeren van de Belgische vlag (131).

De zeebrief, die namens de Koning wordt afgegeven door de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort (art. 2), wordt aangevraagd door één van hen op wier naam het vaartuig is teboekgesteld (art. 3) en vermeldt alle kenmerken van het vaartuig alsmede de naam en de nationaliteit van de kapitein, de namen, voornamen en woonplaats (eventueel de plaats van de hoofdinrichting en de maatschappelijke zetel) van de eigenaars (art. 4).

Art. 5 schrijft voor: § 1. De zeebrief wordt geweigerd of ingetrokken:

1° indien daarvan een ongeoorloofd of verkeerd gebruik werd of wordt gemaakt, dat aan de goede betrekkingen tussen België en een ander land kan afbreuk doen of de eer van de vlag in het gedrang kan brengen, of indien er ernstige vermoedens bestaan dat daarvan zodanig gebruik is gemaakt;

2° indien de kapitein of de schipper niet van Belgische nationaliteit is en niet geniet van de afwijking bepaald in art. 2, tweede lid van de wet betreffende de nationaliteit van de zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

§ 2 De zeebrief kan worden ingetrokken wanneer de eigenaar van het vaartuig de bepalingen van deze wet overtreedt».

In de twee gevallen waarvan sprake in par. 1 van dit artikel is de Minister ertoe gehouden de zeebrief te weigeren of in te trekken. Hij kan dit doen wanneer de eigenaar deze wet overtreedt (132). Par. 1 laat ongetwijfeld aan de Minister nog een vrij ruime beoordelingsbevoegdheid inzake het ongeoorloofd of verkeerd gebruik van de zeebrief. In de Memorie van toelichting wordt gezegd dat men met die bepaling de overheid heeft willen wapenen tegen de talrijke gevallen van Belgische zeeschepen, die voor een bij door België ondertekende internationale verdragen verboden verkeer werden gebruikt (133).

Krachtens art. 6 vervalt de zeebrief zodra een wijziging intreedt in de gegevens die er volgens art. 4 in moeten vermeld worden (met uitzondering van de verandering van kapitein) (al. 1) en wanneer het zeeschip de Belgische nationaliteit verliest (al. 2).

Voorlopige zeebrieven kunnen afgeleverd worden «1° voor pas in het buitenland gekochte of gebouwde zeeschepen die de Belgische nationaliteit verkrijgen; 2° voor zeeschepen die onderweg zijn op het tijdstip dat hun zeebrief krachtens art. 6, 1° al., vervalt» (art. 8).

Buitengewone zeebrieven kunnen afgegeven worden «voor de in België voor rekening van vreemdelingen verkregen of uitgerede zeeschepen, opdat deze zich onder Belgische vlag naar een buitenlandse haven kunnen begeven» of nog «voor de proefvaartperiode van enig in België gebouwd zeeschip» (art. 9).

Art. 10 voorziet in de mogelijkheid om zeebrieven uit te reiken «voor de vaartuigen welke met binnenschepen gelijkgesteld zijn, overeenkomstig het laatste lid van art. 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel en teboekgesteld zijn overeenkomstig de

voorschriften van art. 272 bis van hetzelfde Wetboek, alsook voor de vaartuigen van gelijk welke aard of inhoud welke in zee toevallig of bij uitzondering of om bijzondere redenen de in voornoemd art. 271 bedoelde verrichtingen uitvoeren» (134) (135).

Naar luid van art. 19, par. 2 is de kapitein strafbaar «die ten onrechte gebruik heeft gemaakt van de Belgische vlag of, aan boord van een aan de voorschriften van deze wet onderworpen schip, een andere vlag dan de nationale vlag ofwel een niet door de reglementen of door de zeevaartoverheid erkende vlag heeft gehezen». Strikt opgevat, belet die bepaling het voeren van de vlag van een internationale organisatie naast de Belgische vlag. Gezien de ratio legis van deze tekst, nl. de beteugeling van misbruiken, lijkt het voeren van de U.N.O.-vlag bv., samen met de nationale vlag, toch niet onmogelijk.

De nieuwe regeling heeft tussen nationaliteit en zeebrief een scherp onderscheid gemaakt. Het beste bewijs hiervan vindt men in het feit dat de zeebrief, zowel voor zeeschepen die de Belgische nationaliteit door ministeriële machtiging als voor die welke ze van rechtswege verkregen, kan worden ingetrokken, zonder dat de nationaliteit ontnomen wordt (136).

De aldus opgevatte zeebrief beantwoordt dan ook volkomen aan het voorschrift van art. 5, par. 2 van de Conventie inzake de volle zee: «Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet».

e) Werkingssfeer

Vallen niet onder de wetten van 2 en 13 april 1965, de pleziervaartuigen en de vaartuigen van het Staatswezen (137). Aan de eerste wordt een speciaal statuut voorbehouden (138). Wat de laatste betreft, was de regering van oordeel dat zij uiteraard niet in de werkingssfeer van voormelde wetten vielen. Daartegen had de Raad van State bezwaar geopperd. De formulering van art. 1, par. 1 van de wet van 2 april 1965, «De Belgische nationaliteit bezit ieder zeeschip in de zin van art. 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel...» (139), zo betoogde hij, sluit de vaartuigen van het Rijkswezen en de pleziervaartuigen wel uit, vermits zij niet bestemd zijn voor «winstgevende verrichtingen van scheepvaart», maar niet de zeeschepen die de Staat quasi-commercieel exploiteert, zoals bv. die van de lijn Oostende-Dover. Krachtens art. 1 van de wet van 28 november 1928 (140) zijn die schepen inderdaad met particuliere zeeschepen gelijkgesteld «ten opzichte van vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of het vervoer van zulke ladingen...».

Om iedere dubbelzinnigheid te voorkomen, stelde de Raad van State voor in de beide wetten een artikel in te lassen, waarin uitdrukkelijk werd gezegd dat zij op de vaartuigen van het Rijkswezen niet van toepassing waren (141).

Overwegende dat schepen die aan de Belgische Staat toebehoren, reeds in se de Belgische nationaliteit bezitten en, ongeacht hun bestemming, op grond van de hoedanigheid van hun eigenaars een eigen nationale status hebben en dat zij dus ook buiten het bestek van de wet van 2 april 1965 zijn gesloten krachtens art. 1, 4 en 5 van deze wet, heeft de regering een dergelijke bepaling overbodig geacht. Zodanige schepen hoeven ook niet teboekgesteld te worden, vermits zij niet behoren aan fysische of morele personen bepaald bij art. 1, par. 1 en 2 van voornoemde wet, die alleen ertoe gehouden zijn aangifte van hun schepen met het

oog op de teboekstelling te doen (142). Ook voor zeebrieven in de zin van de wet van 13 april 1965 komen zij dus niet in aanmerking.

Yves VAN DER MENSBRUGGHE

Lector aan de
Katholieke Universiteit
te Leuven

- (1) B.S. 6 mei 1965, blz. 5170.
(2) B.S. 16 juni 1965, blz. 7278.
(3) *Gidel G.*, Le droit international public de la mer, Parijs, I, 1932, blz. 320, drukt het kernachtig uit: « La nationalité du navire est le moyen d'organiser la juridiction de la haute mer ». Zie voorts *Cantillon de Tramont P.*, De la nationalité des navires, Parijs (proefschrift), 1907, blz. 11 v.v.; *Cavare L.*, Le droit international public positif, Parijs, Pédone, II, 1962, blz. 472; *Colombo G.J.*, The international law of the sea, Londen, 1962, blz. 272-273; *De Ferron, O.*, Le droit international de la mer, Genève, Droz, I, 1958, blz. 87; *De Schutter B.*, « The United Nations flag, a full-fledged seaflag? ». Studies in Voordrachten, 1963, I, blz. 65 v.v.; *Eynard, J.*, La loi du pavillon, Parijs, Sirey, 1926, blz. 12 v.v.; *Fauchille, P.*, Traité de droit international public, Parijs, Rousseau, 1925, I, 2, blz. 897 v.v.; *Florio F.*, Nazionalità della nave e legge della bandiera, Milano, Giuffrè, 1957; *Pallua E.*, « La nationalité des navires de commerce en droit international public et privé » *Jugoslovenska Revije za Medunarodno Pravo*, 1958, blz. 81-83; *Roux J.M.*, Les pavillons de complaisance, Parijs, L.G.D.J., 1961, blz. 25 v.v.; *Scerni M.*, « La nazionalità delle navi come oggetto della norme internazionali » *Comunicazioni e Studi*, 1963, blz. 89-101; *Watts, A.D.*, « The protection of merchant ships », *B.Y.I.L.*, 1957, blz. 54 v.v.; *Werner A.R.*, Traité de droit maritime général, Genève, Droz, 1964, blz. 51 v.v. en 194 v.v.; *Schulte H.*, Die billigen Flaggen im Völkerrecht zur Frage des genuine link, Frankfurt, Berlin, Menzner 1962, blz. 34-39; schrijver legt de nadruk op het feit dat voor schepen de band met de Staat beter met de term « Staatszuehörigkeit » aangeduid wordt, terwijl de term « Staatsangehörigkeit » liefst voor personen voorbehouden blijft.
(4) *Schulte*, op. cit. blz. 40.
(5) Art. 6, Conventie inzake de volle zee; *Schulte*, op. cit. blz. 42; *Simonnet M.R.*, La convention de Genève sur la haute mer, Parijs, L.G.D.J., 1966, blz. 75-76. Het geval van schepen die de vlag van een intergouvernementele organisatie voeren werd in de Conventie inzake de volle zee open gelaten (art. 7). Zie over dit probleem *De Schutter*, op. cit. blz. 39-134; *Rosmarin F.*, Le droit au drapeau et au pavillon des organisations internationales, Parijs, (Proefschrift), 1962; *Sambailo B.*, « The problem of a United Nations Flag on vessels », *Annuaire de l'Association des Auditeurs et anciens auditeurs de l'Académie de Droit International de la Haye*, 1961, blz. 43-55; *Simonnet*, op. cit. blz. 82-83; *Voelckel M.*, « Les navires à équipages multinationaux dans la force multilatérale », *A.F.D.I.*, 1965, blz. 734-749; « Vessels to be used in the U.N. Special Fund Caribbean Fishery Project », *U.N. Juridical Yearbook*, 1963, blz. 180-181.
(6) Zie *S.D.N.*, Journal Officiel, aug. 1931, blz. 1631 v.v. en de publicatie der V.N.: « Laws concerning the nationality of ships » *ST/LEG*, ser. B. 5. 1955 en « Supplement to laws and regulations on the regime of the high seas and laws concerning the nationality of ships », 1959; *Boczek B.A.*, Flags of convenience, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1962, blz. 40 v.v.; *Brakovic V.*, en *Pallua E.*, « Les conditions dans lesquelles les Etats accordent aux navires le droit d'arborer le pavillon national », *Rapports généraux au 5^e Congrès international de droit comparé*, Bruxelles, 1958, Bruylant, 1960, blz. 869-891; *Demaurex C.*, La nationalité des navires de mer, étude de droit suisse, Lausanne, Jaunin, 1958; *De Schutter*, op. cit. blz. 86 v.v.; *Dumke G.*, « Die Flagge des Heiligen Landes », *Jahrbuch für internationale Recht*, 1957-1958, blz. 101-126; *Helguera E.*, « Condiciones en las cuales los estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el pabellon nacional », *Boletín del Instituto de derecho comparado de Mexico*, 1958, nr. 32, blz. 73-83; *Heyck H.*, Die Staatszuehörigkeit der Schiffe und Luftfahrzeuge, Göttingen (proefschr.), 1935, blz. 47-63; *Lindenmaier*, « Das Flaggenrecht » *Rechtvergleichendes Handwörterbuch*, Berlin, III, 1931, blz. 433-44; *Malek C.*, « Les lois régissant la nationalité des navires dans les Etats du Proche-Orient », *Revue de droit international pour le Moyen Orient*, 1955, blz. 448-456; *Müller R.*, « Das Flaggenrecht von Schiffen und Luftfahrzeugen nach Völkerrecht und Landesrecht », *Zeitschrift für Völkerrecht*, 1926, blz. 233-273 en 353-397; *Noltemeyer W.*, Flaggenrecht und Flaggenpflicht nach deutschem Recht, Göttingen (proefschr.), 1930, blz. 159 v.v.; *Pallua E.*, « La nationalité des navires », *Jugoslovenska Revija*, 1956, blz. 71-75; *Riphagen W.*, « De betekenis van de vlag van schepen voor het volkenrecht », *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Internationaal Recht*, 1959, nr. 41, blz. 8-12; *Roux*, op. cit. blz. 65 v.v.; *Schulte*, op. cit. blz. 84 v.v. en 112 v.v.; *Van Bogaert E.*, « Le droit que possède l'Etat pour déterminer les conditions d'après lesquelles les navires ont le droit d'arborer son pavillon », *Revue de droit international et de droit comparé*, 1958, blz. 485-492; *Vignes D.*, « Les conditions dans lesquelles les Etats accordent aux navires le droit d'arborer leur pavillon national », *Etudes de droit contemporain*, Parijs, Ed. Cujas, 1963, blz. 559-568; *Watts*, op. cit. blz. 56 v.v. Vluchten of vechten? De registratie van schepen onder goedkope vlag, Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, Den Haag, 1957, blz. 9-10.
(7) *Boczek*, op. cit. blz. 2 v.v.; *De Ferron*, op. cit. blz. 88-90; *Gabriele M.*, Panlibhono en NATO, Milaan, Giuffrè, 1961; *Goldie L.*, « Flags of convenience », *I.C.L.Q.*, 1963, blz. 989-1004; *Mender P.G.*, « Nationality of ships », *Arkiv for sjorret*, 1961,

blz. 271-289; *Pinto R.*, « Les pavillons de complaisance », *Journal du droit international*, 1960, blz. 345-369; *Roux*, op. cit. blz. 7 v.v.; *Sörensen M.*, « Law of the sea », *International Conciliation*, 1958, blz. 202 v.v.; *Schulte*, op. cit. blz. 7-24; *Werner*, op. cit. blz. 199 v.v.; The role of flags of necessity op. cit. blz. 7-24; *Werner*, op. cit. blz. 199 v.v.; The role of flags of necessity, a study prepared by the American Committee for flags of necessity, New York, 1962.

(8) *Boczek*, op. cit. blz. 40-63. Kenschetsend is de houding van deze auteur, voor wie registratie is « ... the only test of a ship's nationality. The test of registration is independent of any requirements which may be, and in most cases are, imposed by national law before a vessel is admitted to a particular merchant marine, and are dictated by exclusive national policies of the states », op. cit. blz. 106. In dezelfde zin *McDougal, M.S.* en *Burke W.T.*, The public order of the oceans, Yale University Press, 1962, blz. 1113 v.v. (Zie kritiek bij *Mender*, op. cit. blz. 340-342). Zie voorts *Roux*, op. cit. blz. 39 v.v. en de auteurs aangehaald onder de vorige noot.

Tot het in 1958 zijn wetgeving terzake wijzigde, behoorde ook Costa-Rica tot die groep. Nieuwe Staten nl. Libanon, Tunesië en Marokko zijn ze echter komen versterken. Zie *Goldie L.*, « Recognition and dual nationality, a problem of flags of convenience », *B.Y.I.L.*, 1963, blz. 200, noot 1. Ook *Schulte*, op. cit. blz. 43 gewaagt van de de facto dubbele « Staatszuehörigkeit » der Panlibhonschepen.

(9) Vele schepen, die eigendom zijn van U.S.A. onderhorigen, voeren een goedkope vlag, in casu een Panlibhonnvlag. « In case of emergency » blijven zij echter onder « effective control » van de Verenigde Staten. Over de redenen, modaliteiten en gevolgen van die transfer, zie *Boczek*, op. cit. blz. 26-39, 156-187 en 188-208; *Bonassies P.*, noot onder twee arresten van de Supreme Court of the U.S. d.d. 13 februari 1963 in *Revue critique de droit international privé*, 1963, blz. 743-772; *Harolds L.R.*, « Some legal problems arising out of foreign flag operations » *Fordham Law Review*, 1959, blz. 295-315; *Mender*, op. cit. blz. 304-333; *Romans T.J.*, « The American merchant marine - flags of convenience and international law », *Virginia Law Journal*, 1963, blz. 121-132, 137-152; « The effect of U.S. Labor legislation on the flag of convenience fleet : regulation of shipboard labor relations and remedies against shoreside picketing », *Yale Law Journal* 1959-1960, blz. 499-530; « Panlibhon registration of american-owned merchant ships : government policy and the problem of the courts » *Columbia Law Review*, 1960, blz. 711-737; « Flags of convenience and National Labor Relations Board » *Northwestern University Law Review*, 1965, blz. 195-211; The role of flags of necessity, op. cit. blz. 71 v.v.; *Journal du droit international*, 1966, blz. 184-188.

(10) *Boczek*, op. cit. blz. 64-90; *Roux*, op. cit. blz. 125 v.v.; The role of flags of necessity, op. cit. blz. 110 v.v.; Vluchten of vechten, op. cit. blz. 16 v.v.; Er dient echter te worden opgemerkt dat, althans wat arbeidsvoorwaarden en zeeveiligheid betreft, in de loop der jaren merkelijke verbeteringen zijn ingetreden. Dat de havenarbeiders ondertussen hun verzet niet hebben opgegeven, blijkt uit de motie die, op 12 november 1965, door de *Fair Practices Committee* van de International Transport Federation werd goedgekeurd. Zie hierover *Walter R.*, « Le rapport 1964-1965 du Havenarbeidersbond », *Lloyd Anversois*, 17 augustus 1966.

(11) Zie het antwoord van de Franse onderstaatssecretaris voor de koopvaardij op een schriftelijke vraag van de heer Pieven in A.F.D.I., 1958, blz. 837 en een analoge reactie van Lord Mancroft in de House of Lords, 208 Parl. Deb., House of Lords 370 (20 maart 1958).

(12) *Pallua*, op. cit. 1958, blz. 90-94. Uit onderstaande tabel blijkt dat de ontwikkeling der goedkope vlaggen alvast geen dalende tendens aanwijst :

	1960	1962	1964	1965
Honduras	153.625	112.886	89.978	81.008
Liberia	11.282.240	10.573.153	14.549.645	17.539.462
Panama	4.235.983	3.851.159	4.269.452	4.465.407

(Bruto register-ton)

(13) Reeds in 1907 schreef *Cantillon de Tramont* « La divergence des règles s'explique par la divergence des intérêts », op. cit. blz. 197.

(14) In 1955 had de Commissie, in een licht gewijzigde vorm, de criteria overgenomen, die het Institut de Droit International in 1896 in zijn « Règles relatives à l'usage du pavillon national pour les navires de commerce » (XV Annuaire I.D.I., 1896, blz. 201-203) in aanmerking had genomen. Zie A.G. Doc. Off. 10^e sess., Suppl. nr. 9 (A/2934), Rapport de la Commission du Droit International, blz. 4 waar de tekst van het desbetreffende artikel als volgt luidde :

« Chaque Etat fixe sur son territoire les conditions d'immatriculation de ses navires et du droit de battre son pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance de son caractère national par les autres Etats, le navire devra :

- 1) soit être un navire appartenant à l'Etat; ou
- 2) soit être pour plus de la moitié la propriété :
 - a) de nationaux ou de personnes légalement domiciliées et résidant effectivement sur le territoire de l'Etat; ou
 - b) d'une société en nom collectif ou en commandite, dont la majorité des membres personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes légalement domiciliées et résidant effectivement sur le territoire de l'Etat; ou
 - c) d'une société par actions constituée conformément à la législation de cet Etat et y ayant son siège effectif ».

Zie nog hierover *Boczek*, op. cit. blz. 209-242; *Schulte*, op. cit. blz. 71-72 en 101-109.

(15) Zie U.N. ST/LEG, ser B/5.

(16) *Annuaire de la Commission du Droit International*, 1956, 72-78, 283.

(17) In haar commentaar, *ibid.* II, blz. 278-279, verklaarde de Commissie : « Chaque Etat fixe les conditions auxquels est subordonné l'octroi de son pavillon aux navires. Il est constant

que l'Etat jouit d'une liberté complète lorsqu'il s'agit de navires dont il est propriétaire ou de navires qui sont la propriété d'une société nationalisée. Quant aux autres navires, l'Etat doit s'imposer certaines restrictions. De même que dans le cas de l'attribution de la nationalité aux personnes, il faut que la législation nationale en cette matière ne s'écarte pas trop des principes qui ont été adoptés par la majorité des Etats et qui peuvent être considérés comme faisant partie du droit international. A cette condition seulement, la liberté reconnue aux Etats ne donnera pas lieu à des abus et à des frictions avec d'autres Etats. En ce qui concerne l'élément national nécessaire à l'octroi du pavillon au navire, une grande variété de modalités sont possibles, mais un minimum doit être assuré.

(18) O.a. door de heren Padilla Nervo, Faris Bey el-Khouri en Salamanca, *ibid.* I, blz. 76-78.

(19) *Ibid.* blz. 78.

(20) Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Genève, 1958, Doc. Off., IV, blz. 3-39.

(21) *Ibid.* blz. 13 en amendement blz. 136.

(22) *Ibid.*, blz. 24 en amendement blz. 128.

(23) *Ibid.*, blz. 38-39. Prof. François verklaarde o.a.: «Ce régime est basé sur l'idée que le navire, pour la plus grande partie, doit appartenir à des ressortissants de l'Etat du pavillon, que les armateurs doivent résider dans cet Etat, que les officiers ou du moins la majeure partie de l'équipage, doivent être des nationaux de l'Etat, que dans les ports étrangers les fonctionnaires consulaires de l'Etat exercent le contrôle nécessaire sur les navires qui touchent ces ports, et, le cas échéant, accordent la protection nécessaire, et finalement, que les navires rentrent régulièrement dans leurs ports d'attache. C'est ce que la Commission du droit international entend par le lien entre le navire et l'Etat du pavillon». Zie commentaar bij Riphagen, op. cit. blz. 10-11 en *Simmonet*, op. cit. blz. 64-65.

(24) *Ibid.* blz. 69, 70, 72, 73.

(25) *Ibid.* blz. 83.

(26) De Engelse term «genuine link» bleef ongewijzigd. Zie *Simmonet*, op. cit., blz. 66.

(27) *Ibid.* blz. 83, 133, 150.

(28) *Ibid.* blz. 71, 131.

(29) *Ibid.* blz. 160. De termen «Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres Etats» werden afzonderlijk, met 39 tegen 13 stemmen bij 6 onthoudingen, goedgekeurd, *ibid.* blz. 83.

(30) Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Genève, 1958, Doc. off. II, blz. 23. Zie ook *Mender*, op. cit. blz. 355.

(31) *Johnson D.H.N.*, «I.M.C.O.: the first four years (1959-1962)», I.C.L.Q., 1963, blz. 31-55; *Padue D.J.*, «The curriculum of I.M.C.O.» International Organization, 1960, blz. 524-547.

(32) Art. 28 a): «Le Comité de sécurité maritime se compose de quatorze membres, élus par l'Assemblée, parmi les membres, Gouvernements des pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime. Huit au moins de ces pays doivent être ceux qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes; l'élection des autres doit assurer une représentation adéquate, d'une part aux membres, Gouvernements des autres pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime, tels que les pays dont les ressortissants entrent, en grand nombre, dans la composition des équipages ou qui sont intéressés au transport d'un grand nombre de passagers de cabine et de pont, et d'autre part, aux principales régions géographiques».

(33) Rec. 1960, blz. 150. In april 1961 heeft de I.M.C.O.-Verzameling eindelijk de leden van het Comité, waaronder Liberia, aangewezen. Panama was intussen op de elfde plaats geraakt.

(34) Het advies werd in de rechtsleer met gemengde gevoelens onthaald. Het wordt goedgekeurd door *Boczek*, op. cit. blz. 125 v.v. die het beschouwt als «a victory for the countries representing the flag of convenience point of view» en door *Verzijl J.H.W.*, «The International Court of Justice: Constitution of the Maritime Safety Committee», N.T.I.R., 1960, blz. 243-248. Scherpe kritiek leveren *Colliard C.A.*, «L'avis consultatif de la Cour Internationale de Justice sur la composition du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime», A.F.D.I., 1960, blz. 338-362; *Kolodkin, A.L.*, «The nationality of ships and the principle of real connection», Sovjet Yearbook of International Law, 1961, blz. 239-240; *Roux*, op. cit. blz. 75 v.v.; *Simmonet*, op. cit. blz. 66; *Simmonds, K.R.*, «The constitution of the Maritime Safety Committee of I.M.C.O.», I.C.L.Q., 1963, blz. 56-87; *Campos, J.D.G.*, «El dictamen del tribunal internacional de justicia de 8 junio 1960 y la composición de los órganos de las instituciones internacionales», Revista española de derecho internacional, 1962, blz. 143-176; *Monaco R.*, «Sulla composizione del Comitato della Sicurezza Marittima del I.M.C.O.», «Revista di Diritto internazionale», 1960, blz. 679-685; *Touscoz J.*, Le principe d'effectivité dans l'ordre international, Parijs, L.G.D.J., 1964, blz. 219-220; *Goldie*, op. cit. B.Y.I.L., blz. 269 v.v. onderstreept dat het advies «turned on a question of treaty interpretation, not of the substantive rights of States under general international law». In dezelfde zin *Simmonds*, op. cit. blz. 85; *Scheffer H.E.*, in N.T.I.R., 1965, blz. 70; *Schulte*, op. cit. blz. 77; *Mender*, op. cit. blz. 366; *Rosenne S.*, «La Cour Internationale de Justice en 1960», R.G.D.I.P., 1961, blz. 511 en 515.

(35) Rec. 1955, blz. 4. Zie *De Visscher P.*, «L'affaire Nottebohm», R.G.D.I.P., 1956, blz. 238-266; *Kunz J.L.*, «The Nottebohm judgment», A.J.I.L., 1960, blz. 536-571. Vinden in dit arrest een argument voor hun stelling *Goldie*, op. cit. B.Y.I.L., blz. 267; *Schulte*, op. cit. blz. 63-65; contra spreken zich uit *Boczek*, op. cit., blz. 116 v.v. *Vinar B.*, «Effect of the genuine link principle of the 1958 Geneva Convention on the national character of a ship», New York University Law Review, 1960, II, blz. 1061-1064; *McDougal en Burke*, op. cit., blz. 1029-1033, die menen dat het Nottebohm arrest «slightly overextrapolated» wordt.

(36) De staatsautonomie inzake de bepaling der voorwaarden om de vlag te voeren werd in de rechtspraak herhaaldelijk bevestigd. Zie de uitspraken in de zaken *Muscat Dhows*, Per-

manent Arbitragehof, 8 aug. 1905, *Scott J. B.*, Hague Court Reports, 1916, blz. 93 v.v.; *Montijo*, 25 juli 1875, *Moore J.B.*, History and Digest of the international arbitrations to which the U.S. has been a party, II, 1898, blz. 1421 v.v.; *Virginius*, *Moore J.B.*, A Digest of international law, 1906, II, blz. 895; *Lauritzen v. Larsen*, U.S. Supreme Court, 25 mei 1953, 345 U.S., blz. 571. Zie nochtans de uitspraken in de *I'm alone*, 5 januari 1935 A.J.I.L., 1935, blz. 329 en in de *Ausma* 18-8-1944, Oberprisenhof Berlin, Jahrbuch für internationales Recht, 1954, blz. 155 en noot van *Böhmert V.*, *ibid.* blz. 157-160. Ook in de rechtsleer was dit algemeen aanvaard. Zie *Boczek*, op. cit. blz. 91 v.v., 102-105; *Schulte*, op. cit. blz. 46 v.v. en 80; *Vinar*, op. cit. blz. 1049-1051; *Heyck*, op. cit. blz. 40-44. Over het verband tussen nationaliteit, registratie en recht tot vlagvoering zie *Jenks G.W.*, «Nationality, flag and registration as criteria for demarcating the scope of maritime conventions» Journal of Comparative Law and International Legislation, 1937, blz. 245-252 en *Simmonet*, op. cit. blz. 58-61. Vele auteurs hebben evenwel onderstreept dat de staatsautonomie ook vroeger door de belangen van de internationale gemeenschap beperkt was en dat een bepaalde «Anknüpfungsmöglichkeit» tussen schip en Staat voorhanden diende te zijn; voorbeelden bij *Schulte*, op. cit. blz. 51-59.

(37) *Pinto*, op. cit. blz. 355; *Schulte*, op. cit. blz. 25.

(38) *Scheffer*, op. cit. blz. 67-68; *Schulte*, op. cit. blz. 66-67.

(39) *Schulte*, op. cit. blz. 81; *Touscoz*, op. cit. blz. 216-217.

Inzake de uitoefening van de diplomatieke bescherming en in het prijsrecht is deze tendens om met de werkelijke verhouding tussen schip en Staat rekening te houden reeds aanwezig, *Schulte*, op. cit., blz. 93.

(40) De scherpste kritiek vindt men bij *Mc Dougal en Burke*, op. cit. blz. 1008; zie ook *Vinar*, op. cit. blz. 1067; *Malvagni A.*, «Los buques de bandera de conveniencia y la jurisdicción del mar», Revista jurídica de Buenos Aires, 1961, blz. 121; *Romans*, op. cit., blz. 135-136.

(41) Hierbij dient nog melding te worden gemaakt van staats-ingrijpen in verband met het bezit van een vloot als oorlogspotentieel.

(42) Op. cit. blz. 19. In dezelfde zin spreekt *Schulte*, op. cit. blz. 130 van «die doppelte Funktion des Effektivitätsgrundsatzes, die ihm im Hinblick auf den Begriff des 'genuine link' zukommt: eine konstituierende und eine bewahrende Funktion».

(43) *Schulte*, op. cit. blz. 134.

(44) *Ibid.* blz. 110 v.v. en de daar aangehaalde literatuur: voorstel van schrijver blz. 117-118.

(45) *Riphagen*, op. cit. blz. 13; *Verzijl J.H.W.*, «The U.N. Conference on the law of the sea, Geneva 1958», N.T.I.R., 1959, blz. 115-118.

(46) *Riphagen*, op. cit. blz. 13-14. Schrijver legt er evenwel de nadruk op dat het in de Nottebohm-zaak slechts ging om één rechtsgevolg, nl. de diplomatieke bescherming en dat de door het Hof toegepaste objectieve criteria alleen betrekking hadden op de band tussen individu en Staat, afgezien van de effectieve gezagsuitoefening van de Staat op het individu. *Jessup P.C.*, «The U.N. Conference on the law of the sea», Columbia Law Review, 1959, blz. 256 spreekt zich voorzichtig, doch niettemin zeer duidelijk uit: «It is an area in which the law is in the process of development; the most that can be said is that, in the light of the Court's opinion in the Nottebohm case, it is probable that, if the issue were presented to it, that tribunal would sustain the link theory in its application to the nationality of ships».

(47) Op. cit. blz. 261.

(48) Op. cit. blz. 275 en 284.

(49) *Scheffer*, op. cit. blz. 69; *-Schulte*, op. cit. blz. 124-125. De officiële, in het Tractatenblad der Nederlanden opgenomen, vertaling luidt overigens zeer korrekt: «in het bijzonder».

(50) Op. cit. blz. 365-367; in dezelfde zin *Malvagni*, op. cit. blz. 121-122.

(51) In dezelfde zin *Schulte*, op. cit. blz. 82; *Simmonet*, op. cit., blz. 68-69.

(52) Op. cit. I.C.L.Q., blz. 1003-1004. In dezelfde zin *Mender*, op. cit. blz. 356 «the use of discretion must, in order to prevent misuse, be subjected to challenge by other states. Full discretion for any State to challenge and refuse to accept the challenged State's discretion could also make way for misuse of rights. Therefore, the exercise of discretion to ascribe nationality to ships and to challenge such ascription must both be subjected to the ultimate supervision of the International Court». Zie ook *Sørensen*, op. cit., blz. 204 en *Van Zijst W.A.*, De nationaliteit van schepen beschouwd uit een internationaal-rechtelijk oogpunt, Utrecht, 1897, blz. 151.

(53) Arrest van 18 december 1951, Rec. 1951, blz. 116.

(54) *Schulte*, op. cit. blz. 124-125. Een variant van de hierboven bestreden opvattingen biedt *Scerri*, op. cit. blz. 107-108, die een onderscheid maakt tussen de eerste twee zinnen van art. 5, par. 1, waarin de nationaliteit in se en per se wordt beschouwd (rechten van de Staten ten aanzien van de schepen die hun vlag voeren) en de laatste zin, waar de nationaliteit van het oogpunt van het volkenrecht wordt bekeken (plichten van de Staten i.v.m. hun schepen). Schrijver drukt zich uit als volgt: «... il genuine link non è qualcosa che deve essere accertato al momento di concedere la nazionalità quasi che esso fosse un requisito per poter accordare tale nazionalità e quindi un limite a tale concessione. (questa tesi, come si è visto, fu apertamente respinta) ma è qualcosa che riassume gli obblighi di ogni Stato verso gli altri Stati circa le navi nazionali e che si estrincherà in una serie di provvedimenti legislativi ed organizzativi per fare sì che il doveroso controllo amministrativo tecnico e sociale sulle proprie navi si attui concretamente ed efficacemente».

(55) Tot staving van zijn betoog haalt *Pinto*, op. cit. blz. 363, art. 14 van de Conventie inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de volle zee aan. Dit artikel luidt: «Dans les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 8, le terme «nationaux» désigne les bateaux ou embarcations de pêche de tout tonnage qui ont la nationalité de l'Etat en cause».

d'après la législation dudit Etat, quelle que soit la nationalité des membres de leur équipage». Dat het genuine link vereiste hier niet vermeld wordt, is nog geen argument. Art. 14 kan inderdaad worden uitgelegd als een bevestiging van de fundamentele regel, die in de eerste zinsnede van art. 5 van de Conventie inzake de volle zee is neergelegd. Dat de Staat daarom over een absolute vrijheid in de toekenning van de nationaliteit zou beschikken, volgt niet a priori uit de tekst. Hoe dan ook, een bepaling, die voorkomt in een specifiek verdrag, doet niets af aan het algemeen beginsel dat in de ter zake fundamentele regeling van art. 5 is opgenomen. Zie hierover *Riphagen*, op. cit. blz. 22 en noot 63.

- (56) Op. cit. blz. 1053.
- (57) Op. cit. blz. 9.
- (58) Op. cit. blz. 12-13.
- (59) Op. cit. blz. 1015.
- (60) *Sørensen*, op. cit. blz. 205.
- (61) Op. cit. blz. 262. Alleszins omschrijft dezelfde Conventie in art. 10 dit toezicht nader op het stuk van de veiligheid op zee.
- (62) Op. cit. blz. 1054. Zie hierover *Spiropoulos, J.*, «Das Recht des Binnenstaates auf Flaggenführung zur See», Zeitschrift für Völkerrecht, 1926, blz. 109-111.
- (63) *Hayoz, F.*, Die Ausübung der Staatsgewalt über Schweizerische Schiffe auf hoher See, Freiburg (proefs.), 1948, blz. 53 v.v.; *Huber, M.*, Die rechtlichen Verhältnisse einer Schweizerischen Meerschiffahrt unter Schweizerflagge, Zürich, Schweizerische Vereinigung für internationales Recht, 1918, blz. 11 v.v.; contra *Quadri R.*, Le navi private nel diritto internazionale, Milaan, Giuffrè, 1939, blz. 43.
- (64) Op. cit. blz. 122. Elders, blz. 131-132, schrijft *Schulte*: «Von der geforderten Effektivität von Jurisdiktion und Kontrolle ist dann auszugehen, wenn es dem Flaggenstaat gelingt, seine Vorschriften auf dem Gebiet des Zivil-, Straf-, Arbeits-, Sozial- und öffentlichen Rechts (Steuerrecht), sowie die völkerrechtlichen Bestimmungen auf den ihm zugehörigen Schiffen wirksam zur Anwendung zu bringen, wenn sein Einfluss und seine Macht so weit reichen, Verstöße gegen diese Vorschriften zu bestrafen bzw. die Befolgung seiner Gesetze im Zwangswege durchzusetzen».
- (65) Op. cit. blz. 125.
- (66) Op. cit. blz. 126-127.
- (67) *McDougal en Burke*, op. cit. blz. 1033-1034, 1138; *Boczek*, op. cit. blz. 277-280; *Van Zwanenberg, A.*, «Interference with ships on the high seas», I.C.L.Q., 1961, blz. 789.
- (68) *McDougal en Burke*, op. cit. blz. 1022; *Boczek*, op. cit. blz. 280-281.
- (69) Op. cit. blz. 282. Is dit werkelijk zo, dan kan toch moeilijk worden gesteld dat het behoud van de genuine link in de tekst van elke betekenis onthloot is...
- (70) Op. cit. blz. 1055-1056.
- (71) *Mender*, op. cit. blz. 356.
- (72) Op. cit. blz. 68-70.
- (73) Op. cit. blz. 118.
- (74) Op. cit. blz. 152-156.
- (75) *Scheffer*, op. cit. blz. 70.
- (76) Op. cit. blz. 19.
- (77) Op. cit. blz. 157-158.
- (78) Een gegronde vermoeden is voldoende om op te treden, maar indien door de interveniërende Staat geen bewijs van heimatoosheid, in casu van afwezigheid van genuine link, kan geleverd worden, bestaat recht op schadevergoeding.
- (79) Op. cit. blz. 20.
- (80) Op. cit. blz. 153-159.
- (81) De onschuldige doorvaart uitgezonderd.
- (82) Op. cit. blz. 20.
- (83) Op. cit. blz. 159.
- (84) Ibid.
- (85) Op. cit. blz. 160.
- (86) Op. cit. blz. 20.
- (87) Op. cit. blz. 160.
- (88) Op. cit. blz. 241. Elders (blz. 283), schrijft *Boczek* «the requirement of effective jurisdiction and control must be regarded as les lata, a provision generally declaratory of an established principle of international law».
- (89) Op. cit. blz. 1056-1058.
- (90) Zie *Schulte* op. cit. blz. 140-141, en de door hem aangehaalde auteurs.
- (91) De cursief gedrukte zinsnede luidt in het Engels: «adopted the following provisions as generally declaratory of established principles of international law» en in het Nederlands: «als algemene verklaring van vaststaande beginselen van het volkenrecht».
- (92) *Jessup*, op. cit. blz. 256; *Schulte*, op. cit. blz. 140, noot 2.
- (93) Doc. Off. Vol. II, blz. 69-70; *Simonet*, op. cit. blz. 211-214.
- (94) *Boczek*, op. cit. blz. 95-100; *Dumaurex*, op. cit. blz. 38-39; *Vinar*, op. cit. blz. 1058-1059; *Rienow, R.*, The test of the nationality of a merchant vessel, New York 1937.
- (95) Zie *Goldie*, op. cit. B.Y.I.L., blz. 262 v.v. en 277 v.v.; *Riphagen*, op. cit. blz. 15; *Schulte*, op. cit. 65-66 en 80-81, die nog wijst op een reeks verdragen waarin de registratie niet als doorslaggevend criterium in aanmerking genomen werd, ibid. blz. 67-70.
- (95bis) In dezelfde zin *Schulte*, op. cit. blz. 138 die meent «... dass eine an sich unzulängliche Praxis durch ausdrückliche Erklärungen oder durch ein Konkordantes Verhalten der Staatenmehrheit — ohne dass es bereits zu einer tatsächlichen Anwendung im zwischenstaatlichen Bereich kommt — so weit unterstützt werden kann, dass die Annahme eines völkerrechtlichen Rechtssatzes gerechtfertigt erscheint». Voor het al dan niet bestaan van een gewoonterechtelijke regel acht schrijver, op. cit. blz. 145 de houding van «politisch, wirtschaftlich und kulturell bedeutungslose Staaten» eenvoudig irrelevant. Daarmee maakt hij zich wel wat gemakkelijk van de moeilijkheid af. Er dient inderdaad niet alleen rekening te worden gehouden met landen die goedkope vlaggen toekennen, maar ook met die

welke zulks toelaten of zelfs in de hand werken. *Schulte* antwoordt daarop op. cit. blz. 147, dat in de Verenigde Staten een «einheitliche Rechtsüberzeugung» niet te bespeuren valt en hij besluit: «Somit kann die Frage unbefruchtet bleiben, ob die abweichende Rechtsüberzeugung eines Kulturstaates die Begründung eines völkergewohnheitsrechtlichen Satzes verhindert». Feit is evenwel, dat de Panlbhion landen zonder steun van de Verenigde Staten, hun houding wellicht nooit hadden kunnen handhaven.

- (96) *Schulte*, op. cit. blz. 27-29, 112 en 144-145; *Quadri*, op. cit. blz. 40-41.
- (97) *Boczek*, op. cit. blz. 257.
- (98) Zie het standpunt van de Commissie voor Internationaal Recht onder n° 5 en de weerlegging van de stellingen van *Boczek* en *Pinto* onder n° 8 a).
- (99) Op. cit. blz. 31-34 en 80.
- (100) *De Visscher, C.*, Théories et réalités en droit international public, Parijs, Pédone, 1960, blz. 400.
- (101) *Columbia Law Review*, op. cit. blz. 724.
- (102) Op. cit. blz. 149-150; in dezelfde zin *Mender*, op. cit. blz. 356.
- (103) Het probleem der binnenschepen valt buiten het bestek van deze studie.
- (104) B.S. 25 september 1908, blz. 5421.
- (105) Rep. Prat. Droit Belge, Bd. VIII, V° Navire-navigation, n° 19 v.v.
- (106) Opgemerkt dient te worden dat de inschrijving van bepaalde akten verplicht was, wat teboekstelling onderstelde. Zie *Smeesters, C.*, en *Winkelmolen, G.*, Droit maritime et fluvial, Brussel, Larcier, 1929, I, blz. 40; *Collard, J.*, Aperçu du droit maritime belge, Antwerpen, 1931, blz. 14.
- (107) B.S. 21-22 december 1903, blz. 6185.
- (108) Sen. Doc. 336 (1963-1964) Ontwerp van wet betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen — Memorie van toelichting, blz. 2-3.
- (109) Sen. Doc. 337 (1963-1964) Ontwerp van wet op de zeebrieven — Memorie van toelichting, blz. 1-2; *Van Bogaert*, op. cit. blz. 489; *Van Bladel, G.*, Eléments de droit maritime administratif belge, Brussel, Larcier, Parijs, Challamel, 1912, blz. 7; *Collard*, op. cit. blz. 12; *Smeesters* en *Winkelmolen*, op. cit. blz. 36; Rep. Prat. op. cit. n° 42 v.v.; *Hennebicq, L.*, Principes de droit maritime comparé, Brussel, Larcier, Parijs, Pédone, I, 1904, n° 22, 30-32, 58.
- (110) De verplichte teboekstelling was nochtans sinds lang door de maritieme kringen noodzakelijk geacht. Ook in het Parlement had die overtuiging ingang gevonden. Wegens allerlei omstandigheden kwam het voorstel er nooit door. Zo werd België het enige land waar teboekstelling niet verplichtend was. Sen. Doc. 336, blz. 1 en 4-5.
- (111) Art. 3 van de wet van 1903 op de zeebrieven bepaalde: «Zeebrieven worden slechts uitgereikt voor schepen, die voor meer dan de helft toebehoren...». Nu spreekt de tekst van «volle of blote eigendom». Die verduidelijking betekent geen verruiming en bevestigt slechts de vroegere toestand.
- (112) Het valt op te merken dat de Minister hier autonoom optreedt en niet namens de Koning, zoals bij uitreiking van de zeebrief (art. 2 van de wet van 13 april 1965). Op het eerste gezicht lijkt dit verschil niet verantwoord.
- (113) Sen. Doc. 336, blz. 5.
- (114) Deze bepaling is niet nieuw. Zij kwam reeds voor in het Koninklijk Besluit van 17 maart 1958 houdende uitvoering van de wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen, Sen. Doc. 336, blz. 22.
- (115) Sen. Doc. 122 (1964-1965), Verslag van de heren Dekeyser en Lilar, blz. 1. Kam. Doc. 983 (1964-1965), Verslag van de Heer Loos, blz. 2.
- (116) Sen. Doc. 122, blz. 2.
- (117) Sen. Doc. 336, blz. 22.
- (118) Ibid., blz. 19-20.
- (119) Ibid., blz. 13.
- (120) Sen. Doc. 122, blz. 2.
- (121) B.S. 7 november 1937, blz. 6763.
- (122) B.S. 13 mei 1940, blz. 2919.
- (123) B.S. 8 juli 1937, blz. 4275.
- (124) Terloops mag erop worden gewezen dat slechts schepen die aan Belgen toebehoren hier bedoeld zijn. Naar de letter van de tekst, worden schepen, die eigendom zijn van handelsvennootschappen of van vreemdelingen die in België verblijft houden, niet door die beperkende maatregelen getroffen.
- (125) Sen. Doc. 336, blz. 6.
- (126) Sen. Doc. 336, blz. 24.
- (127) Sen. Doc. 122, blz. 3.
- (128) Sen. Doc. 337, blz. 2. Een koninklijk besluit van 30 september 1966, ter uitvoering van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven, verscheen in het B.S. van 10 november 1966, blz. 11326.
- (129) Zie verder: werkingsfeer.
- (130) Men lette op de verschillende termen gebruikt in par. 1 en 2: het zeeschip moet de Belgische vlag voeren en zonder zeebrief mag het van de Belgische vlag geen gebruik maken. Met deze laatste woorden heeft men elke concrete, materiële aanwending van de vlag willen beletten.
- (131) Bv. in het geval van vissersvaartuigen of zeeschepen waaraan krachtens art. 10 van dezelfde wet speciale zeebrieven worden gegeven.
- (132) Ibid. blz. 12.
- (133) Ibid. blz. 3.
- (134) Art. 271 luidt als volgt: «Met het oog op de toepassing van deze wet, worden als binnenschepen beschouwd de vaartuigen gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot vissen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart in de territoriale wateren. Met het oog op de toepassing van deze wet, worden met de binnenschepen gelijkgesteld al de vaartuigen van minder dan 25 ton, die gewoonlijk op de zeewateren voor soortgelijke verrichtingen worden gebruikt».

(135) Komen dus voor die speciale zeebrieven in aanmerking: vaartuigen van minder dan 25 ton, binnenschepen die uitzonderlijk aan zeevaart doen en dgl.

(136) Sen. Doc. 336, blz. 20.

(137) Ibid. blz. 6.

(138) Een koninklijk besluit van 15 maart 1966 (B.S. 6 april 1966, blz. 3668) en een ministerieel besluit van 16 maart 1966 (B.S. ibid. blz. 3672) betreffende de vlaggebrieven en de uitrusting van pleziervaartuigen regelen hun administratieve status.

(139) Art. 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel luidt als volgt: «Met het oog op de toepassing van deze wet, worden als zeeschepen beschouwd alle vaartuigen van tenminste 25 ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de zeevateren».

(140) B.S. 11 januari 1929, blz. 107.

(141) Sen. Doc. 336, blz. 21 en 31; Sen. Doc. 337, blz. 15.

(142) Sen. Doc. 336, blz. 6 en 11; Sen. Doc. 337, blz. 4.

RECHTSPRAAK

HOF VAN CASSATIE

1ste Kamer. — 22 september 1966.

Voorzitter: M. Moriamé.

Raadsheer-verslaggever: M. Valentin.

Procureur-generaal: M. Hayoit de Termicourt.

Advocaten: Mrs. Demeur en Dassesse.

1. **Afstamming. — Natuurlijk kind en grootouders. — Bloedgemeenschap. — Verplichtingen en rechten.**
2. **Bezoekrecht. — Natuurlijk kind en grootouders. — Grondslag.**

1. *De bloedgemeenschap tussen natuurlijke kinderen en hun grootouders, waaraan verscheidene bepalingen een wettelijke inhoud geven, doet bij de verwanten in de opgaande lijn de verplichting ontstaan zich te interesseren voor hun afstammelingen en houdt dan ook voor hen, mits het door de wet niet uitgesloten wordt, het recht in ze te leren kennen, ze te beschermen en op hen de invloed uit te oefenen die de genegenheid en toewijding hun voorschrijven.*

2. *Daar het bezoekrecht zijn grondslag en zijn rechtvaardiging vindt in de aan de bloedgemeenschap tussen een kind en de verwanten in de opgaande lijn verbonden verplichtingen en rechten, kan het karakter van de afstamming geen beletsel vormen voor de uitoefening, door de grootouders van een natuurlijk kind, van dat recht dat uit de aard zelf der zaken spruit.*

De Koster t./ De Smaele en De Koster.

Gelet op het bestreden arrest, op 2 juni 1965 gewezen door het Hof van Beroep te Brussel:

Over het middel afgeleid uit de schending van de artikelen 158, 159 (gewijzigd bij artikel 2 van de wet van 7 maart 1938) tot 162, 371, 372, 374, 756, 757 en 766 van het Burgerlijk Wetboek;

doordat het bestreden arrest de rechtsvordering van verweerster heeft ontvangen, die ertoe strekte een bezoekrecht uit te oefenen zij het natuurlijk kind van haar dochter tegen de wil van deze laatste en hiervoor het beginsel aanneemt dat «het bezoekrecht van de natuurlijke grootouders, zoals dit van de wettige ouders, steunt op de natuurwet en op de banden van genegenheid die voortvloeien uit de afstamming, zodanig dat dit recht niet zou kunnen «verhinderd worden» dan onder de verplichting van te bewijzen dat de uitoefening ervan schadelijk is voor het kind;

terwijl deze gelijkstelling verkeerd is, de wet dergelijk recht niet toekent aan de natuurlijke verwanten boven de eerste graad en, bij ontstentenis van bewijs, (dat door de natuurlijke verwanten moet geleverd worden) of zelfs van een bewering, dat eiseres zou misbruik maken van haar moederlijke macht door ze uit te oefenen ten nadele van het kind, deze macht haar toelaat haar kind te onttrekken aan de betrekkingen met derden, die niet door of krachtens de wet zijn opgelegd;

Overwegende dat de wetgever, al heeft hij op zekere gebieden, en inzonderheid in het erfrecht, de verminderde gevolgen die hij toekent aan de wettelijke vastgestelde natuurlijke afstamming tot de betrekkingen van het kind met zijn ouders beperkt, daarentegen in verscheidene bepalingen deze afstamming, na de eerste graad, dezelfde gevolgen als de wettige afstamming heeft doen voortbrengen, namelijk inzake beletsel voor het huwelijk en lijfswang;

Overwegende dat, zonder aan de rechtstoestand van de wettige familie afbreuk te doen, deze teksten aan de banden tussen het natuurlijk kind en zijn grootouders een wettelijke inhoud geven, die berust op de aan de bloedgemeenschap verschuldigde betrekkingen van genegenheid, eerbied en toewijding;

Overwegende dat deze bloedgemeenschap bij de verwanten in de opgaande lijn de verplichting doet ontstaan zich te interesseren voor hun afstammelingen en dan ook voor hen, mits het door de wet niet uitgesloten wordt, het recht inhoudt ze te leren kennen, ze te beschermen en op hen de invloed uit te oefenen die de genegenheid en toewijding hun voorschrijven;

Overwegende dat het bezoekrecht zijn grondslag en zijn rechtvaardiging in deze elementen vindt en het karakter van de afstamming dan ook geen beletsel kan vormen voor de uitoefening van een recht dat uit de aard zelf der zaken spruit; dat in principe het bezoekrecht weigeren aan een bloedverwant in de opgaande lijn van het natuurlijk kind, erop zou neerkomen aan de natuurlijke vader en moeder uitgebreidere rechten toe te kennen dan die waarvan de wettige ouders genieten, daar dezen zich slechts kunnen verzetten tegen het bezoekrecht van de grootouders, indien zij dit recht onwaardig zijn;

Overwegende dat het middel naar recht faalt;

Om die redenen:

Verwerpt de voorziening;

Veroordeelt eiseres in de kosten.

HOF VAN CASSATIE

2e Kamer. — 6 december 1965.

Voorzitter: M. Van Beirs.

Raadsheer-verslaggever: M. Moriamé.

Advocaat-generaal: M. Mahaux.

Verzekeringen. — Art. 22 van de wet van 11 juni 1874. — Indeplaatsstelling. — Gevolg. — Compensatoire interessen.

De indeplaatsstelling, bepaald bij art. 22 van de wet van 11 juni 1874 ten voordele van de verzekeraar die de verzekeringsvergoeding heeft betaald, heeft ten gevolge, ten belope van deze vergoeding, de schuldvordering zelf van de verzekerde tegen de derde die voor de schade aansprakelijk is, te doen

overgaan uit het vermogen van de verzekerde naar dat van de verzekeraar.

Daaruit volgt enerzijds dat die schuldvordering in handen van de indeplaatsgestelde persoon dezelfde aard heeft als in de handen van de vergoede schuldeiser, en anderzijds dat zij aan de indeplaatsgestelde verzekeraar vervalt met alle bestanddelen en toebehoren die de vergoede schuldeiser kon doen gelden.

Wanneer de oorsprong van die schuldvordering in een oneigenlijk misdrijf te vinden is, heeft ze tot voorwerp de algehele vergoeding van het nadeel dat aan de getroffen betrokkene is door een ongeoorloofde handeling; ze kan derhalve een vergoedingsrente opbrengen als vergoeding voor een bestanddeel van de door genoemde handeling veroorzaakte schade.

Vereniging der Belgische Eigenaars t/
De Cousemaecker en L'Aigle de Paris.

Gelet op het bestreden vonnis, op 12 december 1964 in hoger beroep gewezen door de Correctionele rechtbank te Brussel;

Over het middel afgeleid uit de schending van artikel 22 van de wet van 11 juni 1874 op de verzekeringen, die titel X, boek I, van het Wetboek van koop-handel uitmaakt, doordat het bestreden vonnis de draagwijdte van het voornoemde artikel 22 miskent door het de betekenis te geven dat de verzekeraar van een beschadigde zaak, ook al heeft hij aan zijn verzekerde de verzekerde som betaald, van de voor de schade aansprakelijke dader slechts de hoofdsom kan vorderen van de door laatstgenoemde verschuldigde schadevergoeding, met uitsluiting van de vergoedingsrente, zelfs van die welke loopt na de datum van de door de bedoelde verzekeraar gedane uitkering:

Overwegende dat uit het bestreden vonnis en uit de stukken waarop het Hof vermag acht te slaan, blijkt dat eiseres, burgerlijke partij, op grond van artikel 22 van de wet van 1 juni 1874 de hoofdelijke veroordeling vordert van De Cousemaecker, verdachte, en van «L'Aigle de Paris», vrijwillig tussenkomende partij, om hem, behalve de som van 5.765 frank, bedrag van de verzekeringsvergoeding door haar aan haar verzekerde gestort ten gevolge van de stoffelijke schade die aan deze onrechtmatig veroorzaakt is door De Cousemaecker, te betalen de vergoedingsrente van de genoemde som sinds de datum van de storting ervan;

Dat het voornoemde vonnis door de bevestiging van de beroepen beslissing deze laatste vordering heeft verworpen;

Overwegende dat de indeplaatsstelling, bepaald bij artikel 22 van de wet van 11 juni 1874 ten voordele van de verzekeraar die de verzekeringsvergoeding heeft betaald, ten gevolge heeft, ten belope van deze vergoeding de schuldvordering zelf van de verzekerde tegen de derde die voor de schade aansprakelijk is, te doen overgaan uit het vermogen van de verzekerde naar dat van de verzekeraar;

Dat daaruit enerzijds volgt dat de genoemde schuldvordering in handen van de indeplaatsgestelde persoon dezelfde aard heeft als in handen van de vergoede schuldeiser en anderzijds dat zij aan de indeplaatsgestelde verzekeraar vervalt met alle bestanddelen en toebehoren die de vergoede schuldeiser kon doen gelden;

Dat in het onderhavige geval die schuldvordering, waarvan de oorsprong in een oneigenlijk misdrijf te vinden is, tot voorwerp heeft de algehele vergoeding van het nadeel dat aan de getroffen betrokkene is door een ongeoorloofde handeling; dat zij derhalve vergoedingsrente kan opbrengen, als vergoeding voor een bestanddeel van de door de genoemde handeling

veroorzaakte schade;

Overwegende dat de betaling van de schadevergoeding door de verzekeraar de schuld van de derde, dader van de schade, in geen enkel van haar bestanddelen teniet doet;

Overwegende dat het vonnis de verwerping van de vordering van vergoedingsrente, berekend vanaf de betaling van de verzekeringsvergoeding, ten onrechte hierop doet steunen dat «het recht van de verzekeraar om in de rechten van de verzekerde te worden gesteld onderworpen is aan de beperking dat de verzekeraar nooit meer mag trekken dan hij heeft uitgegeven»; dat die regel immers betekent dat het verhaal van de verzekeraar beperkt wordt tot de waarborg waartoe deze gehouden is jegens zijn verzekerde, wat geen enkel deel mag uitsluiten van de schade waarvan de verzekeraar in de plaats van de verzekerde werkelijk de last draagt;

Overwegende dat het vonnis, als het de voorgedragen vordering van vergoedingsrente alleen op de hierboven overgenomen grond verwerpt, zijn beslissing niet wettelijk heeft gerechtvaardigd;

Overwegende dat de voorziening niet gericht is tegen de ambtenaar van het openbaar ministerie, zodat de kosten van de aan deze gedane betekening ten laste moeten blijven van de eisers;

Om die redenen,

Vernietigt het bestreden vonnis, doch enkel in zover het ten gronde uitspraak doet over het hoger beroep van eiseres en deze veroordeelt in de helft van de kosten van hoger beroep;

Beveelt dat van het thans gewezen arrest melding zal worden gemaakt op de kant van de gedeeltelijk vernietigde beslissing;

Veroordeelt de verweerders in de kosten, behalve in die van de betekening van de veroordeling aan het openbaar ministerie die ten laste van eiseres blijven;

Verwijst de aldus beperkte zaak naar de Correctionele Rechtbank te Nijvel, rechtdoende in hoger beroep.

HOF VAN CASSATIE

1e Kamer. — 28 mei 1965.

Voorzitter: M. Bayot.

Raadsheer-Verslaggever: M. Perrichon.

Advocaat-generaal: M. Mahaux.

Advocaten: Mrs. Van Ryn en Simont.

1. Tussenkost en vrijwaring in burgerlijke zaken en in zaken van koophandel. — a) Rechtsvormen van art. 339 Rv. — Niet substantieel. — b) Vrederechter. — Vrijwillige tussenkost. — Vorm. — c) Vrijwillige tussenkost van de arbeidsongevallenverzekeraar om de plaats van zijn verzekerde in te nemen. — Geldigheid van de dagvaarding tot gedwongen tussenkost van de dader van het ongeval. — Tijdstip van beide tussenkosten.
2. Arbeidsongevallen. — Strekking van art. 9 arbeidsongevallenwet.

1. a) De bij art. 339 bepaalde rechtsvormen tot regeling van de vrijwillige tussenkost voor de rechtbank van eerste aanleg zijn niet substantieel noch op straffe van nietigheid voorgeschreven.

b) Geen wetsbepaling regelt de rechtsvormen van vrijwillige tussenkost voor de vrederechter en niets verzet er zich tegen dat, onder voorbehoud van de

rechten van verdediging van de reeds in de zaak betrokken partijen, de vrijwillige tussenkomst door een verschijning ter terechtzitting en voor de rechter genomen schriftelijke conclusies tot stand komt.

- c) Nadat het slachtoffer van een arbeidsongeval zijn werkgever heeft gedagvaard, kan de verzekeraar van de werkgever die dezes plaats wenst in te nemen, de derde persoon welke hij voor het ongeval verantwoordelijk acht evenals diens verzekeraar tot gedwongen tussenkomst oproepen, als hij maar zelf in de tegen zijn verzekerde gericht instantie vrijwillig tussenkomst ten laatste op de terechtzitting waarvoor hij de derde en diens verzekeraar heeft opgeroepen.
2. De arbeidsongevallenverzekeraar van het bedrijfshoofd neemt rehtens dezes verplichtingen over. Hij heeft het recht zijn verzekerde van zijn eventuele verplichtingen jegens het slachtoffer te ontslaan. Hij kan, door vrijwillige tussenkomst, in het geding van het slachtoffer tegen het bedrijfshoofd buiten de zaak worden gesteld. Zijn hoger beroep tegen de beslissing, die dit laatste verzoek verwerpt, is bijgevolg ontvankelijk.

L'Etoile t/ Bonet, Lloyd continental en Tumelaire in tegenwoordigheid van Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling, opgeroepen tot tussenkomst en gemeenverklaring.

Gelet op het bestreden vonnis, op 19 september 1962 door de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi in hoger beroep gewezen;

Over het eerste middel, afgeleid uit de schending van de artikelen 1319, 1320, 1322 van het Burgerlijk Wetboek, 9, 13, 61, 75, 339 van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering, de artikelen 9, 339 zoals zij respectievelijk gewijzigd werden door de artikelen 1 en 18 van het koninklijk besluit nr. 300 van 30 maart 1936 tot wijziging van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering, en 97 van de Grondwet,

doordat het bestreden vonnis de eis tot gedwongen tussenkomst en tot bindendverklaring van het vonnis, welke aanlegster en de Verzekeringskas «Le Lloyd continental français» tegen Bonet gericht hebben, niet-ontvankelijk verklaard heeft, omdat eiseres, verzekeraarster van de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid,

doordat zij een onbetwistbaar belang had bij het geschil tussen Tumelaire en deze Dienst, zeker ontvankelijk zou geweest zijn om haar vrijwillige tussenkomst aan partijen te betekenen in de bij artikel 339 van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering voorziene rechtsvormen, dit wil zeggen door een verzoekschrift gericht tot de kantonale magistraat, aan de partijen zelf betekend, aangezien zij vóór het vrederecht door geen pleitbezorger vertegenwoordigd zijn, en omdat noch aan de oorspronkelijke eiser Tumelaire, noch aan de oorspronkelijke verweerder, de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid een betekening gedaan werd, en omdat, aangezien eiseres dus, in het geschil tussen Tumelaire en de Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid niet betrokken was, zij niet ontvankelijk was om Bonet en de Verzekeringskas «Le Lloyd continental français» tot gedwongen tussenkomst en tot bindendverklaring van het vonnis op te roepen,

terwijl de bij artikel 339 van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering voorgeschrevene rechtsvormen, zonder substantieel noch op straffe van nietigheid voorgeschreven te zijn, zodanig dat zij door gelijkwaardige rechtsvormen kunnen vervangen worden, slechts op de vrijwillige tussenkomst voor de recht-

bank van eerste aanleg toepasbaar zijn, in elk geval, daar geen wetsbepaling de rechtsvorm bepaalt van de vrijwillige tussenkomst vóór de vrederechter, de bij artikel 339 van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering voorgeschrevene rechtsvormen op deze tussenkomst slechts behoeven toegepast te worden in zover zij niet onverenigbaar zijn met procedure-regels, welke gelden vóór de vrederechter, onder meer, de vrijwillige verschijning van partijen, indien zij het wensen, en de afwezigheid van de pleitbezorgers, welke ermee belast zijn hen te vertegenwoordigen, terwijl eruit volgt dat vóór het vrederecht de vrijwillig tussenkomende partij geen verzoekschrift behoeft in te dienen en dergelijk verzoekschrift aan de partijen niet behoeft te betekenen, ten deze, uit de procedurestukken blijkt dat eiseres vrijwillig vóór de vrederechter verschenen is; zij bovendien, in de vóór die magistraat genomen conclusies, verklaard heeft zich in de plaats te stellen van haar verzekeraarster tegen arbeidsongevallen, de Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid, waarvan zij vroeg dat hij buiten zaak zou gesteld worden; terwijl die conclusies, welke niet moesten betekend worden en waarvan noch het beroepen vonnis noch het bestreden vonnis aanvoeren, dat zij noch aan Tumelaire noch aan de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid betekend werden, vóór de vrederechter onbetwistbaar dezelfde waarde hebben als het verzoekschrift tot tussenkomst, voorzien bij artikel 339 van burgerlijke rechtsvordering, betreffende de tussenkomst vóór de rechtbank van eerste aanleg en, derhalve, het bestreden vonnis ten onrechte beslist dat eiseres niet betrokken was in het door Tumelaire tegen de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid gevoerde geschil en, om die reden, de dagvaarding tot vrijwillige tussenkomst en tot bindendverklaring van het vonnis, die zij aan Bonet en aan de Verzekeringsmaatschappij «Le Lloyd continental français» betekend had, niet ontvankelijk verklaart;

Overwegende dat uit de regelmatig aan het Hof overgelegde stukken volgt dat verweerder Tumelaire, slachtoffer van een verkeersongeval dat voorviel toen hij plaats genomen had in het door verweerder Bonet bestuurde voertuig, zijn werkgever, de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid, thans Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, hier opgeroepen tot tussenkomst en tot betaling van de vergoedingen, voorzien bij de gecoördineerde wetten betreffende de vergoeding der schade voortvloeiende uit de arbeidsongevallen op 2 juni 1960, vóór de Vrederechter gedaagd heeft;

Dat eiseres, verzekeraarster tegen arbeidsongevallen van de werkgever, bij exploit dat zij op 29 juli 1960 betekend heeft aan Bonet en aan de verwerende vennootschap «Le Lloyd continental français», zijn verzekeraarster hun een copie van de hem toegezonden dagvaarding betekend en hen tot gedwongen tussenkomst opgeroepen heeft om er tijdens de terechtzitting, waarop het hoofdgeding verdaagd werd, het vonnis bindend te horen verklaren;

Dat steunende hierop, dat krachtens artikel 9 van de evengemelde gecoördineerde wetten, zij in de plaats trad van de rechten en verplichtingen van haar verzekerde, zij hen bij dit exploit op de hoogte ervan stelde dat, hoewel zij betwistte dat verweerder Tumelaire het slachtoffer van een arbeidsongeval geweest was of van een ongeval op de weg naar zijn werk, zij de zaak van haar verzekerde wou overnemen en zich in zijn plaats wou stellen en verweerder Bonet als de verantwoordelijke voor het ongeval beschouwde;

Dat eiseres ter terechtzitting van 23 november 1960

verschenen is en tegen eiser ten principale (verweerder Tumelaire) en tegen de door haar gedaagde partijen, die zij tot gedwongen tussenkomst en tot bindend-verklaring van vonnis opgeroepen heeft (verweerders Bonet en de Lloyd Continental français) schriftelijke conclusies genomen heeft; dat zij, onder meer, verklaard heeft zich in de plaats van haar verzekerde te stellen en gevraagd heeft dat hij zou buiten de zaak gesteld worden;

Overwegende dat het bestreden vonnis, hoewel het erop wees dat eiseres als verzekeraarster van de werkgever tegen arbeidsongevallen, een «onbetwistbaar» belang had waardoor haar vrijwillige tussenkomst gerechtvaardigd was, hierop steunt dat die tussenkomst niet geschied is in de bij artikel 339 van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering voorgeschrevene rechtsvormen, «namelijk bij een verzoekschrift gericht tot de kantonale magistraat en aan de partijen zelf betekend», om te beslissen dat «hoewel eiseres dus niet in de zaak betrokken was, zij niet ontvankelijk was om appellanten Bonet en «Lloyd Continental» tot gedwongen tussenkomst en tot bindendverklaring van het vonnis op te roepen»;

Overwegende dat aldus de rechtbank haar beslissing niet wettelijk gerechtvaardigd heeft;

Overwegende inderdaad, dat de bij artikel 339 van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering voorziene rechtsvormen tot regeling van de vrijwillige tussenkomst vóór de rechtbank van eerste aanleg niet substantieel noch op straffe van nietigheid voorgeschreven zijn;

Overwegende dat geen wetsbepaling de rechtsvormen van vrijwillige tussenkomst vóór de vrederechter regelt en zich ertegen verzet, onder voorbehoud van de rechten van verdediging van de reeds in de zaak betrokken partijen, dat de vrijwillige tussenkomst, zoals ten deze, door een verschijning ter terechtzitting en vóór de rechter genomen schriftelijke conclusies tot stand komt;

Dat niet blijkt dat partijen van het hoofdgeding zich verzet hebben tegen de vrijwillige tussenkomst van eiseres, welke in die voorwaarden geschied is;

Overwegende dat de dagvaarding tot gedwongen tussenkomst, welke eiseres op 29 juli 1960 aan de verweerders Bonet en «Lloyd continental français» betekend heeft, ongetwijfeld aan de vrijwillige tussenkomst ter terechtzitting van 23 november 1960 is voorafgegaan;

Doch overwegende dat de verzekeraar tegen arbeidsongevallen van het bedrijfshoofd, welke rechtens zijn verplichtingen overgenomen heeft, naar luid van artikel 9 van de gecoördineerde wetten van 28 september 1931, het recht heeft zijn verzekerde van zijn eventuele verplichtingen jegens het slachtoffer te ontslaan;

Dat de verzekeraar tegen arbeidsongevallen, die de plaats van de verzekerde, door het slachtoffer in de zaak betrokken wenst in te nemen, derhalve, de derde persoon, welke hij verantwoordelijk acht, evenals zijn verzekeraar tot gedwongen tussenkomst kan oproepen, van het ogenblik af dat zijn vrijwillige tussenkomst in de tegen zijn verzekerde gerichte instantie ten laatste ter terechtzitting, waartoe deze dagvaarding diende, tot stand komt;

Dat het middel gegrond is;

Over het tweede middel, afgeleid uit de schending van de artikelen 1319, 1320, 1322 van het Burgerlijk Wetboek en 97 van de Grondwet,

doordat het bestreden vonnis het incidenteel beroep van eiseres nietontvankelijk verklaart, om de redenen dat zij geen uitleg zou kunnen verschaffen betreffende dit verzoek en dat dit laatste in elk geval niet ontvankelijk is, daar het beroepen vonnis tegen eiseres

geen grief aanvoert, terwijl het beroepen vonnis, nadat eiseres gevraagd heeft, dat de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid buiten zaak zou gesteld worden, dat niet aanvaard heeft, terwijl het, in die mate, tegen eiseres grieven opleverde (schending van de artikelen 1319, 1320, 1322 van het Burgerlijk Wetboek en 97 van de Grondwet) en terwijl bovendien de rechters, alzo uitspraak doende, in het onzekere laten of zij beschouwen, dat het beroepen vonnis tegen eiseres geen grieven oplevert, omdat het wel de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid buiten zaak gesteld heeft of, integendeel, dat dit vonnis aan eiseres geen grieven oplevert hoewel het de evengemelde Dienst niet buiten zaak gesteld heeft, zoals eiseres de rechtbank in haar conclusies uitdrukkelijk ertoe aanzocht (schending van artikel 97 van de Grondwet):

Overwegende dat, in haar vóór de vrederechter genomen conclusies, eiseres gevraagd heeft dat haar verzekerde, de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid zou buiten zaak gesteld worden;

Dat het beroepen vonnis, dat artikel 25 van de gecoördineerde wetten van 28 september 1931 ingeroepen heeft, beslist heeft «dat de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid niet behoefde buiten zaak gesteld te worden»;

Overwegende dat eiseres, geïntimeerde op de beroepen van alle verweerders, en van evengemelde Dienst, geïntimeerde op het beroep van verweerder Tumelaire, door hun gemene conclusies, tegen die beslissing van de eerste rechter incidenteel beroep ingesteld hebben;

Overwegende dat, om dit incidenteel beroep niet ontvankelijk te verklaren, het bestreden vonnis hierop steunt dat het beroepen vonnis ten laste van de appellanten op tussengeschied geen grief ten laste gelegd heeft, hoewel het is ingegaan op het verzoek van de eiseres om de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid, zijn verzekerde, buiten zaak te stellen;

Overwegende dat inzake vergoedingen voortspruitende uit arbeidsongevallen, de verzekeraar tegen arbeidsongevallen ingevolge de hem opgelegde verplichtingen vragen kan dat het bedrijfshoofd, zijn verzekerde, die gedagvaard werd om dergelijke door het slachtoffer opgelopen schade te herstellen buiten zaak zou gesteld worden;

Dat eruit volgt dat door dergelijk verzoek te verwerpen, het beroepen vonnis tegen eiseres een grief ingebracht heeft;

Dat het middel derhalve gegrond is;

Om die redenen:

Vernietigt het bestreden vonnis, in zover het, het verzoek van eiseres, tot gedwongen tussenkomst en tot bindend verklaring van het vonnis, tegen de verweerders Bonet en «Lloyd continental français» en haar incidenteel beroep tegen de beslissing van het beroepen vonnis, waarbij haar verzoek om de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid buiten zaak te stellen verworpen wordt, niet ontvankelijk verklaart;

Beveelt dat van dit arrest melding zal gemaakt worden op de kant van de gedeeltelijk vernietigde beslissing;

Verklaart dit arrest bindend voor de Nationale Dienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid, thans genaamd Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, in tussenkomst opgeroepen;

Veroordeelt de verweerders Bonet en «Lloyd continental français» tot de twee derden van de kosten en

verweerder Tumelaire tot het overige derde, behoudens de kosten van het incidenteel beroep welke ten laste van evengemelde Dienst gelaten worden;

Verwijst de aldus beperkte zaak naar de Rechtbank van eerste aanleg te Bergen, in hoger beroep zitting houdende.

HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL

1ste Kamer. — 29 juni 1966.

Voorzitter : M. Paës.

Raadsheren : M.M. Sury en Jans.

Advocaat-generaal : M. Dykmans.

Advocaten : Mrs. A. Houtekier en H. Tobback.

Schadeloosstelling. — Loonsverhogingen. — Heraanpassing. — Ex aequo et bono-schatting. — Gebruikelijke tabellen der kapitalisatiecoëfficiënten.

De loonsverhogingen, die het gevolg zijn van een normale loonevolutie, dienen in de berekening van het basisloon begrepen te worden.

Een normale loonevolutie is het gevolg van een grotere beroepsbekwaamheid, die uiteraard te verwachten is na een langere beroepservaring. Ook met de bestendige stijging van de index der kleinhandelsprijzen, dient rekening gehouden.

Al is het bestaan van deze loonsverhogingen zeker, het kwantum ervan is voor geen mathematische berekening vatbaar. Bovendien, wegens de mogelijke, zij het dan ook geringe, heraanpassing van het slachtoffer, is een ex aequo et bono-schatting van de loonbasis, noodzakelijk.

De gebruikelijke kapitalisatiecoëfficiënten, met rentevoet 4,5 %, zijn deze van de tabellen Dillaerts 1946-1949.

Belgische Staat (Ministerie van Landsverdediging t./Moerman.

I. Betreffende de materiële schade :

a) Schadevergoeding wegens werkonbekwaamheid :

Overwegende dat, luidens het verslag van de door de eerste rechter aangestelde deskundige, wetgeneesheer De Schepper van Brugge, de werkonbekwaamheid voortvloeiend uit het ongeval op 100 % dient te worden vastgesteld; dat de consolidatie is ingetreden vanaf 27 mei 1963;

Overwegende dat het slachtoffer, dat geboren is op 29 juli 1941, vóór zijn oproeping om als militair het leger te vervolgen op 1 maart 1962, werkzaam was als schilder en toen een uurloon genoot groot 24,30 fr.

Overwegende dat het vanzelfsprekend van nu af als vaststaande te beschouwen is dat het uurloon van het slachtoffer na afloop van zijn militaire dienst, zou verhoogd zijn, overeenkomstig de ouderdom, de grotere beroepsbekwaamheid die het normaal zou verwerven, en zelfs eenvoudig ingevolge de stijging der lonen zoals deze zich in feite tijdens de laatste jaren, rekening gehouden met de index der kleinhandelsprijzen, heeft voorgedaan; dat dit uurloon overigens in maart 1965 reeds 44,70 fr. bereikte en sedertdien nog moet verhoogd zijn;

Overwegende dat het aldus niet opgaat het verlies wegens werkonbekwaamheid terzake te berekenen in verhouding met de inkomsten van de arbeid van belanghebbende, op grond van het hoger aangehaald uurloon van 24,30 fr.;

Overwegende dat, gelet op al de voorgebrachte appreciatielementen, ook rekening gehouden met een begrensde mogelijkheid van heraanpassing van het slachtoffer, en bij ontstentenis van gegevens die een preciese mathematische berekening zouden mogelijk maken, het verlies aan maandelijks inkomen uit hoofde van normaal te voorzien arbeidsloon van geïntimeerde tijdens zijn winstgevend levensduur — 44 jaar — naar billijkheid beraamd mag worden op 10.000 frank;

Overwegende dat op deze basis, rekening gehouden met een rentevoet van 4,5 % en bij toepassing van de gebruikelijke tabellen Dillaerts 1946-1949, het aan geïntimeerde wegens materiële schade spruitende uit zijn werkonbekwaamheid toe te kennen bedrag als volgt te bepalen is :

RECHTBANK VAN EERSTE AANLEG TE HASSELT

1e Kamer. — 17 januari 1966.

Voorzitter : M. Kranzen.

Rechters : M.M. Perilleux en Strauven.

Advocaten : Mrs. Aerts en Bas.

Erfdienstbaarheid. — Bestemming door de huisvader. — Toestand geschapen door de gemeenschappelijke eigenaar. — Betwisting. — Bewering dat de toestand reeds vooraf bestond. — Toepassing van art. 694 B.W.

Betreffende een erfdienstbaarheid was bewezen dat aan alle vereisten voor vestiging door bestemming van de huisvader was voldaan behalve aan het vereiste dat de toestand geschapen was door de gemeenschappelijke eigenaar; het was niet uitgesloten dat de toestand reeds bestond toen de eigenaar de twee erven verwierf.

In zulk geval kan art. 694 B.W. toepassing vinden : indien de erfdienstbaarheid reeds gevestigd was toen de gemeenschappelijke eigenaar de twee erven verwierf, heeft hij ze in alle geval bevestigd door zijn testament waarin hij aan elk van zijn twee dochters een der erven vermaakte en waarin hij bepaalde dat de huizen altijd moesten gebruikt worden « op de voet als dezelve altoos zijn gebezigd geweest door mij en wijlen mijn zuster en zwager ».

Theunis t/Stroobants.

Gelet op het bestreden vonnis van de vrederechter van het kanton Beringen, dd. 23.7.1965, regelmatig in vorm van uitvoerbare uitgifte overgelegd;

Overwegende dat de initiële eis van geïntimeerde er toe strekte te horen verklaren voor recht dat de eiser een recht van uitzicht op het erf van de gedaagde (hier appellant) heeft, met al de gevolgen van deze rechtstoestand verbonden;

dat de eerste rechter recht deed aan deze eis;

Overwegende dat geïntimeerde doet gelden dat na uitspraak van het vonnis appellant de in strijd met dit recht uitgevoerde werken voltooid met inachtneming van de door de vrederechter voorgeschreven afstand;

dat hij alzo in het vonnis zou hebben berust en zijn beroep niet ontvankelijk zou zijn;

Overwegende dat met alzo te handelen appellant niet duidelijk heeft te kennen gegeven dat hij voor altijd afzag van zijn recht om werken uit te voeren zonder eerbiediging van de door geïntimeerde geïste afstand;

dat hij dus niet ondubbelzinnig afstand heeft gedaan van zijn recht op beroep;

Overwegende dat voor het overige geen redenen van niet-ontvankelijkheid welke de rechtbank ambtshalve zou moeten opwerpen voorhanden zijn;

Overwegende dat bij testament van 2.8.1838 Martinus Daems aan elk van zijn twee dochters een huis vermaakte, het ene naast het andere gelegen, welke huizen thans eigendom zijn geworden van partijen;

dat het huis van geïntimeerde aan de westzijde een venster heeft, waarlangs onafgebroken lucht, licht en zicht wordt genomen ten behoeve van een slaapkamer;

dat dit venster voor wat de afstand betreft niet voldeed aan de vereisten van art. 678 B.W.B.;

Overwegende dat geïntimeerde voorhield dat de erfdienstbaarheid van lucht, licht en zicht door Martinus Daems werd gevestigd door bestemming van de huisvader;

Overwegende dat de eerste rechter terecht aannam en er trouwens niet betwist wordt, dat niets veranderd werd sedert de beschikking van Martinus Daems in 1838;

Overwegende echter dat diegene, die een erfdienstbaarheid door bestemming van de huisvader inroept, moet bewijzen dat het de eigenaar van de twee erven is, die de erfdienstbaarheid heeft gevestigd;

Overwegende dat niet bewezen is dat het Martinus Daems was die de twee erven gebouwd heeft, zoals ze nu bestaan;

dat het niet uitgesloten is dat hij die twee erven, zoals ze toen bestonden van twee verschillende eigenaars verwierf;

Overwegende echter indien reeds toen de erfdienstbaarheid gevestigd was, Martinus Daems deze in elk geval bevestigd heeft door zijn beschikking van 2.8.1838 wanneer hij hierin bepaalde dat de bedoelde huizen altijd moesten gebruikt worden; «op de voet als dezelfde altoos zijn gebezigt geweest door mij en wijlen mijn zuster en zwager»; en zodoende overeenkomstig art. 694 B.W.B. het voortbestaan van de erfdienstbaarheid werd vastgelegd;

Dat het beroep dus ongegrond is; (De Page Droit Civil tome VI nrs. 632 en volgende);

Gelet op de artikelen 2-30 tot 37 der wet van 15 juni 1935 welke werden nageleefd;

Om deze redenen:

en de niet tegenstrijdige redenen van de eerste Rechter;

De Rechtbank, zetelende in graad van beroep, rechtdoende op tegenspraak, de zetel regelmatig aangesteld zijnde, alle andere en tegenstrijdige besluiten als ongegrond verwerpend; verklaart het beroep ontvankelijk doch ongegrond;

Dienvolgens bekrachtigt het bestreden vonnis in al zijn beschikkingen;

Veroordeelt appellant in de kosten van beroep.

.....

Abonneert U op Rechtskundig Weekblad

RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE GENT

1e Kamer. — 15 oktober 1966.

Voorzitter: M. A. Taevernier.

Referendaris: M. F. Sabbe.

Advocaten: Mrs. A. Pilate en S. De Vos-Degrootte.

Verzekering. — Dubbele verzekering. — Volgorde.

De regel van art. 12 der wet van 11 juni 1874 is op de verzekeringen in het algemeen, o.m. op de aansprakelijkheidsverzekering toepasselijk. — De eerste verzekering is deze waarvan de polis de oudste datum draagt.

N.v. Belgische Bijstand t/N.V. Belgische Lloyd.

Overwegende dat de eis voor doel heeft te horen zeggen voor recht dat alleen verweerster dekking verschuldigd is voor het litigieuze ongeval bij uitsluiting van eiseres; derhalve verweerster te horen veroordelen om aan eiseres te betalen de som van 52.999 fr. met de vergoedende rente vanaf de datum van de eigen uitgave van eiseres meer de gerechtelijke rente;

De feiten:

Overwegende dat op 13.5.1963 een verkeersongeval plaats had te Zulte waarbij Van Loo Raoul aangestelde van de P.V.B.A. Garage Gilbert, bij het besturen van een vrachtwagen, eigendom van de P.V.B.A. Barda-Voeders, verzekerd voor haar burgerlijke aansprakelijkheid door eiseres volgens polis dd. 14.5.1963, schade toebrengt aan Rogge Arsène, aangestelde van Bultynck René met de N.V. Helvetia als verzekeraar-wet;

Overwegende dat de P.V.B.A. Garage Gilbert een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid heeft bij verweerster volgens polis nr. 86.883 dd. 9.1.1961 o.m. voor schade veroorzaakt aan motorvoertuigen hem toevertrouwd door derden voor herstellingen, proeven en dergelijke;

Overwegende dat bij vonnis dd. 26.9.1964 de Correctionele Rechtbank van Gent bevestigd door het arrest dd. 24.5.1965 van het Hof van Beroep, Van Loo Raoul aansprakelijk werd gesteld voor het ongeval; dat hij solidair met zijn burgerlijk aansprakelijke, de P.V.B.A. Garage Gilbert, werd veroordeeld om te betalen aan de burgerlijke partij Rogge Arseen, de som van 10.007 fr. voor reeds vaststaande schade en van 35.000 fr. ten provisionele titel met aanstelling van een arts en aan de burgerlijke partij de N.V. Helvetia de som van 61.488 fr. met de vergoedende en gerechtelijke rente en met voorbehoud; dat de intussentijdse geroepen eiseres en verweerster veroordeeld werden samen met Van Loo Raoul en de P.V.B.A. Garage Gilbert in solidum of de ene bij ontstentenis van de andere om aan de N.V. Helvetia te betalen de som van 61.488 fr. met de vergoedende en gerechtelijke rente en mits voorbehoud dat deze veroordeling in solidum gesteund is op de artikelen 9 en 11 van de wet van 1.7.1956; dat eiseres 52.999 fr. betaalde aan de schadelijder;

In rechte:

Overwegende dat er aan de Rechtbank gevraagd wordt welke verzekeraar uiteindelijk de schade moet vergoeden, deze die de burgerlijke aansprakelijkheid dekt van de eigenaar van de schade-verwekkende

auto, of deze van de garagist die deze auto in zijn bezit had voor behandeling;

Overwegende dat eiseres meent dat het de verzekeraar is die de oudste verzekeringspolis bezit die alleen dekking moet geven, zulks in toepassing van art. 12 van de algemene verzekeringswet van 11.6.1874 en dat dit in casu de verweerster is; (ingeropen rechtspraak Cas. 4.4.1963, Pas. 1963 1.845; Cas. 2.4.1965. R.W. 1965 Kol. 442; Rb. Brussel 26.6.1964, R.G.A.R. 7585; Kph. Verviers 18.6.1964, R.G.A.R. 1965 7386);

Overwegende dat verweerster vorenstaat met een arrest van het Hof van Beroep te Gent dd. 6.12.1965 dat het niet zij maar wél eiseres is die waarborg verschuldigd is voor het kwetsieve ongeval omdat de regeling door de wet van 1 juli 1956 op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering ingesteld dat medebrengt, en deze oplossing ook gerechtvaardigd is op grond van artikel 12 van de wet van 11.6.1874 daar ten aanzien van het kwetsieve voertuig de verzekering aangegaan door de eigenaar «ouder» is dan deze aangegaan door de garagist, vermits al de geleiders van het voertuig door de eerst vermelde verzekering gedekt zijn vóórdat, ingevolge de plaatsing in de garage, de verzekering van de garagist op de bewuste wagen toepasselijk wordt;

Overwegende dat verweerster redeneert dat de wetgever bij het uitvaardigen van de wet van 1 juli 1956 heeft gewild dat ieder motorrijtuig dat op de openbare weg of op de terreinen bepaald in art. 2 der wet gebruikt wordt, het voorwerp uitmaakt van een verzekering in principe door de eigenaar van het rijtuig genomen, waarbij de burgerrechtelijke aansprakelijkheid verzekerd wordt van ieder geleider van het rijtuig, zulks ter uitzondering van de personen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het rijtuig verschaffen; dat aldus het motorrijtuig dat in gebruik is en in een garage voor herstelling wordt gevoerd, reeds voordien moet verzekerd zijn door een polis waarin het geïdentificeerd wordt en waarbij de burgerlijke verantwoordelijkheid van ieder geleider van het rijtuig, dus ook van de garagist, verzekerd wordt; dat bijgevolg, indien het gaat om een wagen die in gebruik is, en de voorschriften van de wet van 1 juli 1956 door de eigenaar van deze wagen worden nageleefd, de verzekering door de garagist genomen om zijn burgerlijke aansprakelijkheid bij het sturen van rijtuigen van zijn cliënten te dekken, overtoollig is; dat in het regime door de wet van 1 juli 1956 ingesteld deze verzekering slechts kan aangezien worden als een dekking in *ondergeschikte* orde, nl. voor het geval dat aan de voorschriften van de wet van 1 juli 1956 door de cliënt niet werd voldaan;

Overwegende dat het Hof van Cassatie in een arrest van 4.4.1963 deze redenering afkeurde als volgt: «de verzekering waardoor de eigenaar van een automotorvoertuig verplichtend dekt buiten zijn eigen burgerrechtelijke verantwoordelijkheid deze van ieder bezitter en van ieder geleider bij uitzondering van dezen die er zich meester van maakten door diefstal of geweld ontnemt niet door haar zelf alle effecten aan de afzonderlijke verzekering aangegaan door de houder of de geleider van hetzelfde voertuig om zijn verantwoordelijkheid te dekken»;

Overwegende dat het Hof van Cassatie in een arrest van 2.4.1965 haar zienswijze bevestigde en er op wees dat in geval de schadelijke gevolgen van een ongeval door twee verzekeringen gedekt zijn er dient toepassing gemaakt van artikel 12 van de wet van 11.6.1874 (ook Cas. 18.6.1953, R.W. 1953-1954, Kol. 895);

Overwegende dat deze Rechtbank de zienswijze van het Hof van Cassatie volgt; dat het voorkomt dat het Hof van Gent door te besluiten dat de verzekering van

de garagist alleen dekking geeft in ondergeschikte orde nl. voor het geval dat aan de voorschriften van de wet van 1 juli 1956 door de cliënt niet werd voldaan, de wil van de partijen uitgedrukt in het verzekeringscontract miskent; dat dit contract de garagist zonder restrictie of voorbehoud dekt, zijn burgerrechtelijke aansprakelijkheid in verband met drie motorvoertuigen met inbegrip van motor- en bromfietsen, eigendom van verzekeringsnemer of hem toevertrouwd door derden voor herstellingen, proeven dergelijke...; dat nergens voorzien is dat deze verzekering alleen maar geldt in de gevallen dat door de cliënt van de garagist niet werd voldaan aan de voorschriften van de wet van 1 juli 1956; dat uit niets blijkt dat de Wetgever de wil der partijen in verband met de omvang van de verzekeringsdekking zou geregeld of beknot hebben (Cassart et Bedson. L'assurance automobile obligatoire blz. 144);

Dat trouwens een beperking of beknotting van de burgerlijke verantwoordelijkheid op basis van de wet van 1.7.1956 niet tegenstelbaar is aan de schadelijder (Cas. 22.9.1964, Pas. I, 67);

Overwegende dat de zienswijze, waarbij de samenloop van verzekeringen aanleiding moet geven tot dekking door de speciale verzekering boven de algemene verzekering ook niet kan bijgetreden worden omdat deze zienswijze voor gevolg zou hebben dat de verzekering die als speciaal zou bestempeld worden door haar zelf alle effecten zou ontnemen aan de verzekering als algemeen bestempeld wat herhaaldelijk en terecht door het Hof van Cassatie als strijdig met de wet werd beschouwd;

Overwegende dat de stelling (Brussel 26.6.1964, R.G.A.R. 7383) als zou de eigenaarsverzekering een suppletief karakter hebben opzichts de garagistverzekering omdat art. 2 al. 2 van de wet van 1.4.1956 de eigenaar ontslaat een verzekering te nemen zolang een door een ander persoon afgesloten verzekering van toepassing is, niet gegrond is; dat dit art. 2 al. 2 alleen de eigenaar toelaat geen verzekering te nemen wanneer een andere persoon een verzekering heeft die de auto van de eigenaar dekt, maar dit niet toelaat te zeggen dat de verzekering van de eigenaar suppletief is wanneer de eigenaar wél een verzekering bezit;

Overwegende dat om de contributie in de schade te regelen tussen de partijen de voorwaarden van artikel 14 van de wet van 11.6.1874 niet voorhanden zijn;

Overwegende dat het artikel 13 deze contributie regelt tussen de verschillende assuranties van verschillende datum in proportie van de waarde waarvoor ieder instaat;

Overwegende dat de waarde waarvoor ieder instaat vastgesteld wordt volgens de voorschriften van art. 12 van dezelfde wet en nl. alinea 2: «indien de ganse waarde niet verzekerd is door het eerste contract zullen de verzekeraars die de volgende contracten gesloten hebben instaan voor het overschot in de volgorde van de datum der contracten»;

Overwegende dat beide contracten een onbeperkte waarde verzekeren en dus alleen de eerste verzekering geldig zal zijn en moeten instaan voor de ganse schade (alinea 1, art. 12);

Overwegende dat de ter zake twistende verzekeringen deze zijn enerzijds aangegaan door de eigenaar van de auto en anderzijds deze aangegaan door de garagist die de auto onder zich had voor herstelling;

Overwegende dat deze verzekeringen gesloten werden op de datum die de polis draagt;

Overwegende dat de eerste verzekering deze is die de oudste datum draagt, nl. de verzekering van verweerster, 9.1.1961;

Overwegende dat de datum die in acht dient genomen om te determineren welke de eerste verzekeraar in deze is, waarop de verzekerde voorwerpen gedekt werden — het risico van burgerlijke verantwoordelijkheid — t.t.z. de datum waarop de verzekering effecten begint te sorteren en niet de datum van de verwezenlijking van het risico en wat de verzekering van de garagist betreft de datum van onderschrijving van de polis en niet de datum waarop het voertuig aan de garagist werd toevertrouwd en in zijn garage kwam; Brussel 26-2-1964 R.G.A.R. 7385 obs. P. Demoulin;

Om deze redenen :

De Rechtbank,

Alle meerdere en tegenstrijdige besluiten verwerpende,

Zegt voor recht dat alleen verweerster dekking verschuldigd is voor het litigieus ongeval bij uitsluiting van eiseres;

Veroordeelt verweerster om aan eiseres te betalen de som van 52.999 fr. meer de vergoedende rente aan 5,5 % 's jaars vanaf de datum van de eigen uitgave door eiseres, meer de gerechtelijke rente vanaf de dagvaarding; Veroordeelt verweerster tot de kosten van het geding, voorlopig begroot op 1.035 fr., registratie- en expeditierechten niet inbegrepen;

Verklaart dit vonnis uitvoerbaar bij voorraad spijs elk verhaal en met borgstelling.

POLITIERECHTBANK TE TURNHOUT

25 oktober 1966.

Rechter : M. P. Levrie.

Advocaten : Mrs. Schrijvers loco Mr. Van Damme en J. Mertens de Wilmars.

Wet van 1 februari 1844. — Opheffing door de wet op de stedenbouw. — Provinciale reglementen. — Afwezigheid van sanctie.

Blijkens het artikel 73 littera C van de wet van 29 maart 1962 op de ruimtelijke ordening blijven de provinciale reglementen genomen in uitvoering van de door het artikel 72 der zelfde wet opgeheven wet van 1 februari 1844 op de politie der wegenis voorlopig van kracht.

Ten gevolge van de opheffing van de wet van 1 februari 1844 zijn de overtredingen van deze reglementen echter door geen straffen meer beteugeld tenzij de provincieraad krachtens het artikel 85 van de provinciale wet die overtredingen met de in dat artikel voorziene sancties strafbaar zou hebben gesteld.

Provincie Antwerpen t./ Raeymaeckers.

Aangezien de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van de Provincie Antwerpen — met toepassing van artikel 6 van de provinciale verordening van 28 jan. 1919 op de beplantingen en bouwingen langs de provinciebaan en overeenkomstig haar beslissing van 12 jan. 1951 — bij beslissing van 6 juni 1964 aan hiernagedaagde machtiging verleende om drie benzinepompen, die ingevolge het koninklijk besluit van 19 november 1963 binnen de rooilijn stonden, — in de zone non-aedificandi van afstand 2.200 meter rechts van de provincieweg Turnhout-Mol te verplaatsen naar afstand 2.184 meter rechts van voornoemde provincieweg op een

door de provincie onteigende strook grond, overeenkomstig het plan CL 1154, gevoegd bij de aanvraag, onder de voorwaarden van het voornoemd besluit en mits betaling van een jaarcijs van 2.400 fr;

Aangezien hiernagedaagde zich niet gedragen heeft naar deze voorschriften;

Aangezien op 15 december 1964 door de Provinciale Dienst, — in opdracht en overeenkomstig de beslissing van de Bestendige Deputatie van 11 augustus 1964, proces-verbaal van overtreding opgesteld werd tegen hiernagedaagde, wegens het plaatsen van benzinepompen langs de provincieweg Turnhout-Mol, op een plaats in strijd met de deputatiebeslissing van 6 juni 1964;

Aangezien spijs herhaald aandringen, hiernagedaagde weigerde over te gaan tot verwijdering der pompen;

Aangezien hiernagedaagde aldus in overtreding is met artikel 1, artikel 3 en artikel 6 van de provincieverordening van 28 januari 1919 en het Koninklijk Besluit van 8 januari 1958; dat artikel 7 van dit provinciaal reglement voorziet dat de overtredingen op deze verordening zullen vastgesteld worden door de ambtenaren en agenten van de provinciale dienst en zullen beteugeld worden met de straffen bepaald door artikel 9 der wet van 1 februari 1844, gewijzigd door artikel 2 der wet van 28 mei 1914;

Aangezien verzoekster gerechtigd is de afbraak te eisen van de wederrechtelijk opgerichte benzinepompen en de Rechtbank verplicht is het herstel van het misdrijf te bevelen, bij toepassing van artikel 10 der wet van 1 februari 1844, gewijzigd door de wet van 28 mei 1914;

Aangezien hiernagedaagde tevens weigert de vastgestelde jaarcijs van 2.400 fr. te betalen;

Aangezien de Politierechter bevoegd is, bij toepassing van artikel 138/70 van het wetboek van strafvordering, om kennis te nemen van de misdrijven tegen provinciale reglementen;

De Rechtbank,
Gelet op artikel 138/7° 152.153 van het Wetboek van Strafvordering;

Gezien de rechtstreekse dagvaarding en de regelmatige betekening-aanzegging ervan aan het Openbaar Ministerie;

Gehoord de rechtstreekse dagende partij burgerlijke partij in haar eis voorgedragen door Mr. Schrijvers voornoemd en strekkende tot de gevraagde maatregelen zoals in de rechtstreekse dagvaarding vermeld;

Gehoord het Openbaar Ministerie in zijn uitleg;

Gehoord de raadsman van de rechtstreeks gedaagde partij in zijn middelen van verdediging en besluiten;

Overwegende dat de eis van rechtstreeks dagende partij strekt tot, — na strafrechtelijke veroordeling van rechtstreeks gedaagde met één der straffen voorzien door artikel 9 der wet van 1-2-1884, gewijzigd door art. 2 der wet van 28 mei 1914 — herstel van het misdrijf te horen bevelen bij toepassing van art. 10 der zelfde wet en bijgevolg deze te horen veroordelen om binnen de acht dagen na betekening van het tussen te komen vonnis, de in de zone non-aedificandi wederrechtelijk opgerichte benzinepompen af te breken en te verwijderen en de plaats in haar vorige toestand te herstellen; — bij gebreke dit binnen de gestelde termijn te doen, rechtstreeks dagende partij van nu af aan en voor alsdan te machtigen bepaalde constructie af te breken, te verwijderen op kosten van de rechtstreeks gedaagde, kosten invorderbaar op eenvoudig vertoon van de rekening en faktuur; — tevens de verschuldigde jaarcijs, zijnde 3 × 2.400 fr. of 7.200 fr. vermeerderd met de rechterlijke intresten en de kosten — dit vonnis uitvoerbaar te horen verklaren bij voorraad niettegenstaande alle verhaal en zonder borgstelling.

Overwegende dat het vaststaat dat rechtstreeks gedaagde door zich niet te gedragen naar de beslissing van 6 juni 1964 van de bestendige deputatie van de Provinciale Raad van de Provincie Antwerpen, in overtreding handelende op de provinciale verordening van 28-1-1919 op de bepalingen en bouwingen langs de provinciebanen, verordeningen welke werden uitgevaardigd krachtens de macht aan de provinciebesturen verleend door artikel 15 van de wet van 1 februari 1844 op de wegenpolitie, gewijzigd door de wet van 28-5-1914; dat deze wet voorziet dat overtredingen beteugeld worden met de straffen voorzien bij haar artikel 9 en dat het herstel harer overtredingen zal uitgesproken worden overeenkomstig artikel 10.

Overwegende dat de voornoemde wet van 1844, gewijzigd bij deze van 28-5-1914, is opgeheven door art. 72 van de wet van 29-3-1962 op de ruimtelijke ordeningen en stedenbouw; — dat zo het juist is dat art. 73 littera C van diezelfde wet van 29 maart 1962 bepaalt dat de verordeningen vastgesteld op grond van artikel 15 der wet van 1844 voorlopig van kracht blijven tot op het tijdstip van de inwerkingtreding van een bijzonder aanlegplan opgemaakt krachtens deze wet, welk bijzonder plan van aanleg te Oud-Turnhout voor de betrokken wijk nog niet bij Koninklijk Besluit werd goedgekeurd, dit niet wegneemt dat de artikels 9 en 10 van de wet van 1 februari 1844, gewijzigd bij de wet van 28-5-1914 hebben opgehouden te bestaan, ingevolge de opheffing dezer wet behalve wat voorlopig en in dit geval haar artikel 15 betreft;

Overwegende dat bijgevolg de feiten ten laste van rechtstreeks gedaagde gelegd niet meer strafrechterlijk kunnen beteugeld; — dat inderdaad artikel 9 en 10 van de wet van 1844 gewijzigd bij de wet van 28-5-1914 zijn opgeheven; — dat er geen andere sancties op inbreuk dezer verordening zijn voorzien;

Overwegende dat tenslotte slechts kan vastgesteld worden dat de provinciale overheid geen gebruik heeft gemaakt van artikel 85 van de provinciale wet om inbreuk op deze verordening strafbaar te stellen;

Om deze redenen,

Krachtens voornoemde artikels en de artikels 38, 40 van het Strafwetboek, 137, 138, 139, 152, 161, 162, 163 van het Wetboek van Strafvordering, 1382, 1384 van het Burgerlijk Wetboek, 4 van de wet van 17 april 1878, 11, 16, 21, 31 tot 37, 41 van de wet van 15 juni 1935 waarvan de bepalingen werden aangeduid door de heer Voorzitter.

Vonnissende op tegenspraak.

Zegt voor recht dat er geen strafbepalingen zijn voorzien op de ten laste gelegde feiten;

Ontslaat dienvolgens rechtstreeks gedaagde van de tegen haar door rechtstreekse dagvaarding ingespannen vervolgingen en zonder kosten.

Verklaart zich onbevoegd om kennis te nemen van de eis der rechtstreeks dragende partij zowel omtrent de gevorderde afbraak als omtrent de door haar gevorderde jaarcijns.

Veroordeelt de rechtstreeks dagende partij tot de door haarzelf verwekte kosten.

Gelast het Openbaar Ministerie en de burgerlijke partij met de tenuitvoerlegging van dit vonnis voor zoveel het hen betreft.

VREDEGERECHT TE VILVOORDE

17 maart 1966.

Rechter: M. Van Snick.

Advocaten: Mrs. Vandervondelen en Verhavert.

Pacht. — Art. 1776, derde lid, B.W. is niet toepasselijk op bouwgronden. — Begrip « bouwgrond ».

De bepaling van art. 1776, derde lid, B.W. volgens welke een nieuwe opzegging niet kan worden gedaan dan drie jaren na de kennisgeving van de niet geldig verklaarde opzegging, heeft een algemene draagwijdte en geldt voor alle gebruiksperiodes, maar heeft enkel betrekking op de pachten die krachtens art. 1774 § 2 een minimumduur moeten hebben; ze is niet toepasselijk op de bouwgronden, want deze worden door art. 1774 § 3 aan de bescherming van art. 1774 § 2 onttrokken.

Wanneer een in pacht gegeven grond gedeeltelijk het karakter van bouwgrond vertoont, is de opzegging voor gans die grond geldig, zelfs indien het gedeelte met karakter van bouwgrond niet het hoofdzakelijk bestanddeel is van het verhuurde goed.

Lesage t./ Emmerchts.

Aangezien verweerder de onontvankelijkheid van huidige eis inroept op grond van art. 1776 al. 3 van het B.W.;

Aangezien hij inderdaad voorhoudt dat de opzeg gegeven op 14 december 1965 nietig is omdat reeds een opzeg werd gegeven op 17 mei 1965 en er sedert die eerste opzeg geen drie jaren verlieden;

Aangezien de rechtspraak besliste dat art. 1776, al. 3, en algemene draagwijdte heeft en dus ook van toepassing is op alle gebruiksperiodes (Cass. 20-6-1958, J.J.P. 82);

Aangezien het echter steeds betrekking heeft op landpachten die genieten van de minimumduur van art. 1774 § 2;

Aangezien art. 1774 § 3 de bouwgronden uitdrukkelijk onttrekt aan voormelde bescherming;

Aangezien deze bouwgronden dan ook dienen beschouwd te worden als onttrokken aan de bepaling van art. 1776 al. 3 gezien deze bepaling voor doel heeft de stabiliteit gewaarborgd door art. 1774 § 2 in de hand te werken;

Aangezien bijgevolg, alvorens te oordelen, het noodzakelijk is na te gaan of de kwestieuze gronden gezien hun ligging, al dan niet als bouwgrond moeten worden beschouwd;

Aangezien Wij ter plaatse konden vaststellen dat de gronden gelegen zijn naast een bestaande baan (weg nr. 3) en in de onmiddellijke nabijheid van de Vijfhoekstraat die door haar lintbouw volledig het karakter van bebouwde agglomeratie vertoont;

Aangezien kwestieuze gronden door hun ligging, onafwendbaar en reeds onmiddellijk in aanmerking komen voor de natuurlijke en noodzakelijke uitbreiding van de bewoonde agglomeratie en dan ook als bouwgrond dienen beschouwd te worden;

Aangezien alhoewel de ontworpen straat een natuurlijke verlenging van de Vijfhoekstraat uitmaakt, men zou kunnen volhouden dat enkel het gedeelte, gelegen langs de bestaande weg en op een diepte van plusminus 40 m., bouwgrond is;

Aangezien de gehele diepte niet veel groter is, en trouwens het Hof van Cassatie besliste dat wanneer een in pacht gegeven grond gedeeltelijk het karakter van bouwgrond vertoont, de opzeg voor gans die grond geldig is, zelfs indien het gedeelte met karakter van bouwgrond niet het hoofdzakelijke bestanddeel is van het verhuurde goed (Cass. 20 september 1957, Pas. 1958, I, 13);

Aangezien het om bouwgronden gaat en de opzegging bijgevolg regelmatig is voor 1 april 1966;

Om deze redenen :

Wij, Vrederechter, beslissende op tegenspraak;
Verklaren de eis ontvankelijk en gegrond als hierna bepaald;

Zeggen voor recht dat het perceel grond waarvoor opzeg werd gegeven als bouwgrond dient beschouwd te worden;

Verklaren de opzeg gegeven op 14 december 1965 goed en van waarde voor 31 maart 1966;

Veroordelen verweerder het perceel grond gelegen te Peutie ter plaatse «bij 't Kasteel» en ter «Scheffelaer» gekadastréerd wijk A nr. 193a, 194d, 194c; te verlaten, te ontruimen en ter vrije beschikking van aanlegger te stellen tegen 31 maart 1966, enz.

EUROPEES RECHT

Artikel Nr. 119 van het Verdrag van Rome en sociale zekerheid (Verordening nr. 3)

Indien de uitkeringen bij ziekte en invaliditeit als uitgesteld loon worden beschouwd, zijn dan artikel nr. 119 van het Verdrag van Rome en het tijdschema van 30 december 1961 van toepassing ten aanzien van de wetgevingen der lid-staten die onderscheid maken tussen werknemers met en werknemers zonder gezin, waarbij de gehuwde vrouw in loondienst zelf wordt geacht geen gezin te haren laste te hebben?

*Antwoord op schriftelijke vraag nr. 79
van de Heer Troclet.*

Volgens de tweede alinea van artikel 119 dient onder beloning te worden verstaan «het gewone basis- of minimumloon of -salaris, en alle overige voordelen in geld of in natura die de werkgever direct of indirect aan de werknemer uit hoofde van zijn dienstbetrekking betaalt». De interpretatie van deze passage heeft nooit aanleiding tot moeilijkheden gegeven.

De Commissie is daarom van mening dat het in artikel 119 vervatte en in resolutie van 30 december 1961 nader toegelichte beginsel van gelijke beloning voor mannelijke en vrouwelijke werknemers niet van toepassing is op de uitkeringen in het kader van de wettelijke stelsels van sociale zekerheid.

Bijgevolg kan Verordening nr. 3, welke uitsluitend ten doel heeft de toepassing van de nationale wetgevingen inzake de sociale zekerheid ten behoeve van de werknemers en hun gezinnen te coördineren, niet bij dit vraagstuk worden betrokken.

BALIELEVEN

Vlaamse Conferentie der Balie van Antwerpen

Mrs. E. Van Cauwelaert en M. De Cock
over «Brussel».

Op 8 december jl., stelde de Voorzitter van de Vlaamse Conferentie der Balie van Antwerpen, twee eminente sprekers voor aan een, ondanks het slechte weder, uitgelezen en talrijk publiek.

Onze Brusselse confraters, E. Van Cauwelaert en M. De Cock, pakten uit met een probleem, dat weliswaar reeds een hele tijd in de belangstelling staat, maar daarom nog niet aan een oplossing toe is: Brussel.

Mr. E. Van Cauwelaert bracht, op een bijna mathematische wijze, een zeer originele benadering van het vraagstuk.

Hij somde een 10-tal punten op, die nu eens in het voordeel, dan weer in het nadeel van het Vlaams karakter van Brussel spreken; spreker had een ernstige poging gedaan op dit pro of contra karakter in percentages uit te drukken, zodat een klaar beeld geschapen werd van de situatie. Zo werd het de toehoorders duidelijk, dat heel wat factoren de verfransing in de hand werken, zo o.m. de omstandigheid dat de Brusselaars zelf, zo intellectuelen als, in mindere mate, de lagere standen, overwegend Frans gebruiken; de grotere koopkracht van de franstalige hogere standen te Brussel; de internationale standing van het Frans, de verfransingspolitiek van de plaatselijke overheid, het snobisme, het taalfanatisme der franstaligen, en, zich meer situerend op het psychologische vlak, de nervositeit in verband met de taalstrijd, die zich vooral bij de franstaligen uitdrukt in een rabiëte houding; die voortspruit uit een defensiemechanisme.

Tegen de verfransing van Brussel speelt het demografisch overwicht van Vlaanderen op Wallonië, en daarmee samenhangend de grotere koopkracht van het Vlaamse hinterland in de Brusselse agglomeratie; verder nog de steeds voortschrijdende Vlaamse bewustwording, en de overheidstussenkomst, die, hoe gebrekig ze ook is, er enkel toe bijdraagt dat de centrale diensten te Brussel niet verfransen. De grotere inwijking van Vlamingen naar Brussel is natuurlijk eveneens een niet te onderschatten factor om de verfransing tegen te gaan, al dient opgemerkt, dat juist door die inwijking een bepaald aantal Vlaamse mensen aan verbeulemansing wordt prijsgegeven.

Als besluit stelt de eerste spreker vast dat de verfransing van Brussel weliswaar voortgaat, maar dat het rithme ervan een belangrijke vertraging heeft ondergaan, ingevolge de uitbreiding te Brussel der Vlaams-bewuste intelligentia, de stijgende Vlaamse koopkracht, en de overheidstussenkomst door o.m. taalwetten en andere maatregelen. Spreker huldigt om deze redenen een gematigd optimisme, maar wijst er tevens op dat een evenwichtspositie te Brussel onmogelijk is: men moet vooruit, of anders gaat men achteruit.

Mr. M. De Cock zou scherper stelling nemen. Hij stelt vast dat de sinds 1930 in België doorgevoerde politiek van vernederlandsing een verschillend resultaat gekend heeft in Vlaanderen en in Brussel: waar in Vlaanderen het Frans uit het openbare leven verdwenen is, en de frankofonie nog slechts hier en daar haar bestaan kunstmatig tracht te rekken, is deze politiek te Brussel mislukt.

De redenen hiervan zijn, dat na 1930 vervlaamsing.

en democratisering uitingen waren van éénzelfde streven. In Brussel echter speelde dit streven naar democratisering in het voordeel van de franstaligen, die te Brussel in de meerderheid waren.

Om de rechtmatige Vlaamse eisen te Brussel te kunnen verwezenlijken, moet dus eerst een Vlaamse politieke machtspositie te Brussel veroverd worden.

In dit verband sluit spreker zich aan bij de 3 punten, die vroeger reeds door de heer Fayat werden opgesomd:

1) Onderwijspolitiek: meer Vlaamse scholen zijn te Brussel nodig, en de ligging van deze scholen moet doelbewust en sociologisch worden bestudeerd (thans vestigt men Vlaamse scholen in een uitgesproken franstalige buurt, zodat men dan naderhand op het geringe aantal leerlingen van deze scholen kan wijzen). Vooral aan froebelklassen, lagere wijscholen en technische scholen is voor de Vlaamse bevolking te Brussel grote behoefte.

2) Gaafheid der Nederlandse omgeving: in dit verband moet gezegd worden dat het privé-initiatief reeds veel doet om het Nederlandse cultuurleven te Brussel te bevorderen, en in de breedte te verspreiden.

3) Veroveren van een politieke machtspositie: volgens spreker is thans de tijd gekomen om te Brussel over te gaan tot politieke machtsvorming. De algemene tendens is nu decentralisatie; ofwel dient te Brussel een volstrekte politieke gelijkheid tussen de beide taalgemeenschappen tot stand te komen, en het tot stand komen van een Brussels statuut is de eerste stap naar een federalisme, ofwel gaan we in België naar een federalisme met twee, wat dan zou betekenen dat Brussel als hoofdstad zou afgedaan hebben. Dat echter de huidige unitaire structuur van de staat geen voldoening meer schenkt, is in ieder geval een feit.

Talrijk waren diegenen die zich hierna in het debat mengden, en het hoeft geen betoog dat nog over heel wat uitvoerig van gedachten werd gewisseld. Als gesprekspunten citeren wij o.m. de vooral op onderwijsgebied, gebrekkige en ontoereikende uitvoeringsbesluiten, en de reactionaire houding van de F.D.F. en de Brusselse P.V.V.

Het uur was reeds ver gevorderd, toen sprekers en toehoorders de stemmige rode zaal van het restaurant « Périgord » verlieten.

H. L.

Voordracht van Mr. Utermark, over « Associatie »

Op donderdag 15 december 1966 waren de confraters weer zeer talrijk opgekomen in de aantrekkelijke vergaderzaal van « Restaurant Périgord » om de uiteenzetting te beluisteren van Mter Utermark uit 's-Gravenhage, over het zeer actuele probleem « Associatie ».

Na een inleiding door de voorzitter van de Vlaamse Conferentie, Mr. Luc Schoups, werd onmiddellijk het woord gegeven aan Mr. Utermark die op zeer zakelijke manier de problemen van de associatie belichtte, steunend op de rijke ervaring die men desbetreffend reeds in Nederland heeft.

Mr. Utermark wist zijn gehoor ten zeerste te boeien omdat hij zich niet beperkte tot vage formules maar zeer concreet en realistisch het vraagstuk benaderde.

Eerst wees hij op de twee mogelijke oplossingen nl. ofwel een loutere kosten-associatie ofwel een werkelijk maatschap, in de zin van het burgerlijk wetboek, met een inbreng van iedere associé en onderlinge verdeling van de maatschappelijke winsten.

Alhoewel de eerste vorm, nl. deze van « kantoor-kombinatie » reeds wezenlijke voordelen opleverde volgens Mr. Utermark, ging zijn voorkeur toch uit-

drukkelijk naar een werkelijke associatie in de vorm van een maatschap.

Eerst belichtte hij hiervan de nadelen, nl. het verloren-gaan van een stukje zelfstandigheid en de moeilijkheid van het verdelen van de inkomsten onder de associés.

De voordelen bleken echter veel belangrijker te zijn en Mr. Utermark wees er o.a. op dat de werkelijke associatie goedkoper uitvalt, dat ze ook een betere organisatie toelaat en een betere service aan de cliënten geeft. Vanzelfsprekend legde hij ook de nadruk op de mogelijkheid van specialisatie die binnen een associatie wordt geboden.

Volgens een in Nederland gehouden enquête zou bovendien de associatie grotere verdiensten opleveren dan een éénmanskantoor, terwijl op gebied van verdiensten slechts een zeer klein verschil zou bestaan tussen éénmanskantoor en loutere kosten-associatie.

Verder had Mter Utermark het over de « maatschappelijke zekerheid » die door een associatie geboden wordt in die zin dat ziekte van een associé gemakkelijker kan worden opgevangen terwijl ook oudedagsvoorzieningen kunnen getroffen worden.

Spreker legde er ook zeer sterk de nadruk op dat het voor de toekomst van de advocatuur van groot belang is jonge advocaten aan te trekken en daarom behandelde hij tamelijk uitvoerig het probleem van de stagiairs en van de medewerkers, die vooral in de moeilijke beginjaren materieel moeten gesteund worden, met bovendien de mogelijkheid later in de associatie te worden opgenomen.

Mr. Utermark vermeldde ook nog als voordeel van de associatie dat de associés onderling hun problemen kunnen bespreken en dat zeer dikwijls een hechte vriendschapsband ontstaat.

Even raakte hij het probleem aan van de associatie van advocaten met anderen, zoals notarissen en belastingdeskundigen.

Tenslotte had hij het over het zeer concrete probleem van het associatie-kontrakt en in het bijzonder over de voorwaarden van intreding en over de verdeling van de baten.

De buitengewoon interessante spreekbeurt van Mr. Utermark oogstte een zeer verdiend succes en werd gevolgd door een bijzonder levendig debat waaraan bijna alle aanwezige confraters deelnamen.

Eerst werd nog door Mr. Herman Lange een verslag uitgebracht over de vergadering die op maandag 12 december te Brussel werd gehouden over de inrichting van de stages, bij welke gelegenheid bijzonder gesproken werd over de vergoeding voor pro deo zaken en over de betaling van de stagiairs; welke onderwerpen vanzelfsprekend ook weer hevige reacties uitlokten.

Bij de gedachtenwisseling over het probleem « associatie » bleek het dat de jonge advocaten wensen hiermede zo vlug mogelijk te beginnen maar het vraagstuk is vanzelfsprekend « hoe en met wie ».

Ook over de betaling van de medewerkers door de associatie en over de verdeling van de zaken tussen de associés werden nog vragen gesteld.

Zelfs nadat de voorzitter de zitting had gegeven, werd er nog zeer lang verder gediscussieerd over het boeiende vraagstuk van de associatie.

Ter gelegenheid van deze vergadering, heeft de Vlaamse Conferentie ook haar openingsredenaar voor het volgende jaar gekozen, nl. Mr. Jan Lenaerts, die onmiddellijk bereid werd gevonden om aan de oproep van het Bestuur gevolg te geven.

J. V. d. H.