

# HET INTERNATIONAAL HAVENSTATUUT

door E. VAN BOGAERT

Zeehavens stellen internationale rechtsproblemen. Rechtsregelen, die betrekking hebben op het havengebied, worden voor een groot deel bepaald door de nationale wetgever. Door de rol, die zij vervullen in de internationale handel, zijn er ook een aantal normen, die tussen de Staten zijn ontstaan en die op het gebruik der zeehavens van toepassing zijn.

De materies, die door volkenrechtelijke normen zijn geregeld, kunnen op de volgende wijze worden onderverdeeld. In de eerste plaats kan worden nagegaan of de bronnen van volkenrecht de omschrijving bevatten van een haven. Vervolgens dient men uit te maken welke de internationaal aangenomen grenzen zijn van het havengebied. Daarna stelt zich de vraag naar welke regelen de toegang tot de havens wordt bepaald voor vreemde schepen. Er zal ook zo nauwkeurig mogelijk moeten worden nagegaan welke rechtsorde van toepassing zal zijn aan boord van de schepen, die zich in een vreemde haven bevinden. De vlagstaat is normaal bevoegd om zijn wetgeving toe te passen aan boord van zijn eigen schepen. De staat aan wie de haven toebehoort, heeft ook het recht zijn wetgeving te doen gelden op zijn watergebied. De aanwezigheid van schepen onder vreemde vlag kan aldus wettenconflicten veroorzaken. De oplossing, die aan deze conflicten moet gegeven worden, is zelfs in alle gevallen niet zeer duidelijk. Het internationaal statuut van de zeehavens is door volkenrecht bepaald. Het steunt op verdragen en ook op gewoonterechten. Om een duidelijk inzicht te verwerven moet men eveneens rekening houden met nationale wetgevingen en met de mogelijke wettenconflicten. Het internationaal privaatrecht mag derhalve ook niet verwaarloosd worden.

De rechtsbronnen verschaffen wel degelijk een definitie van een haven. Het Statuut van de Zeehavens, dat in een verdrag van Genève van 9 december 1923 werd aangenomen, bepaalt in zijn eerste artikel dat zeehavens normaal door zeeschepen moeten worden aangedaan en bestemd moeten zijn voor de buitenlandse handel. Dit Statuut is o.m. opgenomen in de Belgische wetgeving door de wet van 30 maart 1927<sup>1</sup>. Deze bepaling, die steunt op het belangrijkste verdrag en op de nationale wetgeving zou kunnen volstaan. Volledigheidshalve kan ook verwezen worden naar de prijsrechtspraak, die zich genoodzaakt achtte een omschrijving van het begrip zeehaven in haar vonnissen op te nemen. Naar het oorlogsrecht worden vijandelijke koopvaardijsschepen in beslag genomen, wanneer zij zich bij de aanvang van de oorlogstoestand in een vijandelijke haven bevinden. De prijsrechtspraak heeft gemeend te moeten omschrijven in welk gebied de beslaglegging kon worden uitgevoerd. Zij heeft als bepaling van een zeehaven aangenomen, dat het de plaats is waar zeeschepen binnenvaren om hun lading, hun passagiers of bemanning te ontschepen of aan boord te nemen<sup>2</sup>. Deze definitie kan als een evidentie worden beschouwd. Er zijn nochtans enkele termen die men moet onderstrepen. De haven moet worden aangedaan door zeeschepen. Hierbij wordt het onderscheid gemaakt met een binnenhaven. Het is ook niet voldoende dat

occasioneel een zeeschip een bepaalde plaats aandoet. Beide bepalingen veronderstellen een normaal gebruik van het havengebied. Er moet dus een regelmatig gebruik zijn om ladingen op te nemen en te lossen. Het Statuut van Genève drukt dit duidelijk uit door voor te houden, dat een zeehaven moet dienen voor de buitenlandse handel.

Een volgende vraag stelt zich in verband met de uitgestrektheid van het havengebied. Dit probleem is van belang omdat het havenstatuut zeer verschillend is van het juridisch regime van de territoriale zee. De kustzee is evenals het havengebied een deel van het watergebied van de kuststaat. Deze laatste moet echter in zijn territoriale wateren bepaalde rechten toestaan aan schepen onder vreemde vlaggen. Hij moet voor koopvaardij schepen een vreedzame doortocht waarborgen. Hij mag hun reis niet onderbreken, tenzij zij zich schuldig maken aan daden, die de openbare orde van de kuststaat zouden verstoren, die inbreuken zouden betekenen op de navigatiereglementen of daden van contrabande zouden plegen. Vreemde koopvaardij schepen zouden ook mogen vervolgd worden in geval van „constructive presence”, wanneer zijzelf buiten de territoriale wateren blijven maar zich door middel van hun bemanning of sloepen, die onder hun gezag staan, in verbinding stellen met de kustwateren om wederrechtelijke daden te plegen. Naar het verdrag van Genève van 1958 betreffende de territoriale zee en de aangrenzende zone zullen de autoriteiten van de kuststaat ook mogen optreden, wanneer de hulp wordt ingeroepen door de gezagvoerder of de consul van de vlagstaat. Dezelfde regel geldt indien de vaart betrekking heeft op de onrechtmatige handel in verdovende middel (art. 19, 1°). Een onderzoek mag ook plaats hebben in de territoriale zee, wanneer het vreemd schip de havens van de kuststaat pas heeft verlaten (art. 19, 2°). In principe moeten de autoriteiten van de kuststaat zich in betrekking stellen met de consul van de vlagstaat (art. 19, 3°). Deze regelingen worden niet toegepast op oorlogsschepen. Zij zijn steeds exterritoriaal. Zij bezitten ook een recht van vreedzame doorvaart. Zij moeten zich echter houden aan regelen, die de kuststaat hun oplegt. Indien zij dit niet doen, kan de kuststaat ze verzoeken onmiddellijk zijn territoriale wateren te verlaten (art. 23). Duikboten moeten steeds aan de oppervlakte varen en hun vlag tonen (art. 14, 6) <sup>3</sup>. Deze rechten bestaan niet voor een haven. Het is aldus van belang te kunnen vaststellen tot welke grens het havengebied zich uitstrekt en waar de kustzee aanvangt.

In de rechtsleer werd reeds geruime tijd aangenomen, dat de territoriale wateren zullen bepaald worden vanaf een lijn, die de uiterste punten van de haveninstallaties of bouwwerken verbindt, die zich langs beide zijden bevinden van de ingang van de haven. Deze stelling werd bevestigd in het verdrag betreffende de territoriale zee en de aangrenzende zone, dat op 29 april 1958 gesloten werd tijdens de Zeerechtconferentie te Genève. Artikel 8 van het verdrag luidt: „For the purpose of delimiting the territorial sea the outermost permanent harbour works which form an integral part of the harbour system shall be regarded as forming part of the coast”. Het artikel preciseert meer dan de rechtsleer. Het stelt duidelijk voorop, dat de territoriale zee zal worden gemeten vanaf de voornoemde lijn en dat alle gebied, dat vanaf het binnenland tot aan deze grenslijn reikt als kust moet beschouwd worden. Dit betekent m.a.w. dat het havengebied geassimileerd is aan de kust en derhalve tot het territorium van de Staat behoort. Een ander kenmerk van deze tekst is de verwijzing naar de permanente constructies, die een integraal deel uitmaken

van de haven of van haar uitrusting. Een occasionele verlenging van de installaties of bouwwerken wordt aldus niet in aanmerking genomen voor de grensbepaling. Tijdelijke constructies voor bagger- of bergwerken of herstellingen komen niet in aanmerking.

In artikel 9 van het verdrag werd meer in het bijzonder aandacht besteed aan reden, die zich ver in zee uitstrekken en zelfs geheel of gedeeltelijk buiten de kustzee gelegen zijn. In de verdragsbepaling komt volgende tekst voor: „Roadsteads which are normally used for the loading, unloading and anchoring of ships, and which would otherwise be situated wholly or partly outside the outer limit of the territorial sea, are included in the territorial sea. The coastal State must clearly demarcate such roadsteads and indicate them on charts together with their boundaries, to which due publicity must be given”. Dit artikel wijzigt niets aan de grens van de haven, die door het vorig artikel werd omschreven. Het stelt echter de regel, dat de rede, die anders geheel of gedeeltelijk tot de volle zee zou behoren nog tot de territoriale wateren wordt gerekend. De kuststaat moet dit echter kartografisch aanduiden en bekend maken aan de vreemde administraties van het zeewezen. Het is verwonderlijk, dat de Zeerechtconferentie een dergelijke verdragsbepaling heeft aangenomen. Zij volgde daarbij een voorstel van de „International Law Commission”. Men was zich tijdens de besprekingen wel bewust, dat men een verdragsclausule formuleerde, die slechts op zeer uitzonderlijke gevallen betrekking kon hebben. De Commissie heeft haar echter toch in haar verdragsontwerp aangehouden. De Conferentie is haar standpunt bijgetreden, omdat het juridisch statuut van dergelijke kunstwerken in zee niet vaststond. Tijdens de debatten waren een aantal delegaties de mening toegedaan dat de bouwwerken tot de territoriale zee moesten behoren, andere delegaties hielden er een andere opinie op na. De afgevaardigde van Brazilië verdedigde o.m. de stelling, dat de wateren rond deze bouwwerken als binnenwateren moesten beschouwd worden. De Conferentie heeft aan het probleem een definitieve regeling willen geven en deze uitzonderlijke situaties ook in haar tekst willen voorzien<sup>4</sup>. De latere technische ontwikkeling heeft aangetoond, dat deze constructies niet zo uitzonderlijk zouden kunnen blijven.

Na de grenzen, stelt zich het vraagstuk van de toegang tot de havens. Daarvoor gaat men uit van de beschouwing, dat de haven tot de binnenwateren behoort van de kuststaat. Zoals de kanalen en rivieren, behoort zij tot zijn grondgebied. De kuststaat kan er dus zijn volledige soevereiniteit op handhaven. Het havengebied is volkomen onderworpen aan zijn wetgeving.

Grotius heeft reeds geschreven, aan de hand van een commentaar op het Romeins recht afkomstig van Theophilus, dat havens zoals rivieren behoren tot het openbaar domein van de natie<sup>5</sup>. Zijn omschrijving stemt overeen met de huidige bepaling van artikel 538 van het *Burgerlijk Wetboek*. Deze is ook volkomen bijgetreden door de rechtsleer en de rechtspraktijk<sup>6</sup>. Een gezaghebbende instelling als het „Institut de Droit International” heeft herhaaldelijk dit rechtsbeginsel vooropgesteld. Tijdens zijn zitting in Kopenhagen in 1897 werd het in een verdragsontwerp aangenomen<sup>7</sup>. Hetzelfde standpunt werd ingenomen tijdens de zitting van Stockholm in 1928<sup>8</sup> en de zitting van Amsterdam in 1957<sup>9</sup>.

Het soevereiniteitsrecht van de kuststaat op zijn havens heeft nochtans uitzonderingen, die het gevolg zijn van bepaalde internationale politieke verhoudingen. De capitulaire verdragen vormen een klassiek historisch voorbeeld.

Reeds in de Middeleeuwen werden door Arabische vorsten met de Noord-Italiaanse steden dergelijke conventies gesloten. Het eerste belangrijk verdrag met een grote mogendheid kwam tot stand in februari 1535 tussen sultan Soliman I en Frans I van Frankrijk. In de 18e eeuw werden deze overeenkomsten veel aangewend door de zeemogendheden. In de 19e eeuw waren deze verdragsregelingen van toepassing op veel gebieden in Afrika en Azië. Zij zijn voor het havenstatuut van belang omdat zij bepaalden, dat vreemde schepen en hun ladingen evenals de opvarenden niet onderworpen waren aan de wetgeving of de rechtspraak van de Arabische vorst. De wetgeving van hun vlagstaat bleef voor hen van toepassing en de rechtsspraak werd uitgeoefend door hun consuls. Deze verdragen waren ingegeven door het wantrouwen, dat in West-Europa heerste tegenover de wetgevingen en de rechters van deze oosterse en zuiderse vorstendommen. In het begin van deze eeuw en vooral na de Eerste Wereldoorlog zijn deze verdragen opgezegd of vervallen verklaard<sup>10</sup>. De capitulaire verdragen zijn eenmaal een grote uitzondering geweest op het principe van de toepassing van de wet van de kuststaat op zijn havens.

Een andere belangrijke uitzondering waren de vrije havens. Hun statuut was het gevolg van een vredesregeling of een politiek compromis. Het Vredesverdrag van Versailles richtte de vrijstad Danzig op. De haven werd aan Duitsland ontnomen, maar Polen kon er zijn wetgeving niet op toepassen. Op 9 november 1920 sloot Polen met Danzig een verdrag waardoor de verhoudingen nauwkeuriger werden geregeld. De stad werd onder bescherming geplaatst van de Volkenbond (art. 102, Vredesverdrag). Een hoge commissaris werd aangesteld om toezicht uit te oefenen op het naleven van de statutaire bepalingen en op de betrekkingen met Polen (art. 103). De stad werd opgenomen in het Pools tolwezen, maar in de haven werd een vrije zone ingesteld (art. 104). In het verdrag tussen Polen en Danzig werd deze vrije zone onder het beheer gesteld van een internationale raad (art. 18). Deze bijzondere toestand eindigde door de Tweede Wereldoorlog. Het Akkoord van Potsdam van 2 augustus 1945 kende de gebieden ten oosten van de Oder-Neisselinie aan Polen toe<sup>11</sup>.

Na de Tweede Wereldoorlog werd ook voor Triëst een bijzonder statuut voorzien. Vóór de Eerste Wereldoorlog behoorde de stad aan Oostenrijk. Na het herstel van de vrede werd zij opgenomen in het Italiaans grondgebied. De haven is van groot belang, omdat zij de Balkan als hinterland heeft. In het Italiaans Vredesverdrag werd de oprichting van een vrij gebied bedongen, dat onder de waarborg zou staan van de Veiligheidsraad (art. 21, 1 en 2). Bijlage VII van het verdrag bevatte het voorlopig statuut. Bijlage VI bepaalde het definitief statuut, dat slechts van kracht zou worden door een beslissing van de Veiligheidsraad. Bijlage VIII stelde een vrije haven in, waarvan het statuut een internationaal karakter zou hebben. De opname van Italië in het Westers defensiesysteem maakte de vooropgestelde regeling onmogelijk. Het Memorandum van Londen van 4 oktober 1954 wijzigde het vredesverdrag. Mits een grenswijziging in het voordeel van Joegoslavië, werd het gebied Italiaans<sup>12</sup>.

Tanger was eveneens een vrijstad. Het internationaal statuut was ingegeven door zijn strategische ligging tegenover Gibraltar en door de bekommering om een stabiliteit te verlenen aan de verhouding der Franse en Spaanse invloedsszone. Het gebied werd bepaald in de Frans-Spaanse overeenkomst van 27 november 1912. Op 18 december 1923 werd een Brits-Frans-Spaans

akkoord ondertekend. Andere Staten zijn tot deze verdragen toegetreden. Na de onafhankelijkheid van Marokko werd Tanger opnieuw volledig onder de soevereiniteit van deze Staat geplaatst door het protocol van 29 oktober 1956<sup>13</sup>.

Een meer recent voorbeeld treft men aan voor de binnenhaven van Kigoma en de zeehaven van Dar es Salaam. Op 21 maart 1963 sloten Tanzania, Kongo-Kinshasa, Ruanda en Burundi een verdrag, waardoor eerstgenoemde ten voordele van de andere partijen een doortocht van goederen aanvaardt evenals een vrije doorgang van personen, ongeacht of dit geschiedt bij middel van het spoor, de baan of de waterwegen. Er wordt ook een vrije doorvaart ingesteld voor de territoriale zee ten voordele van schepen, personen en goederen met bestemming naar de andere verdragspartijen. De goederen in transitio zijn vrij van alle douanerechten. De onderdanen van de andere partijen en hun schepen zullen gelijkgesteld worden behandeld en dezelfde rechten hebben alsof zij tot Tanzania behoorden. Een intergouvernementele commissie wordt belast met het beheer en de uitbating van de haveninstallaties, die in huur worden gegeven voor 99 jaar. De commissie heeft ook toezicht op het transitio. Haar beslissingen worden genomen met eenparigheid van stemmen. In 1967 verklaarde Tanzania het verdrag verouderd en een nieuwe overeenkomst werd gesloten op 29 maart 1970<sup>14</sup>. Het statuut houdt wel geen internationalisatie in van de haven, doch het voert toch een speciaal regime in.

Verdragsregelingen kunnen aldus het soevereiniteitsrecht van de kuststaat op zijn haven tenietdoen of de gelding in aanzienlijke mate verminderen. Zonder dergelijke internationale akkoorden blijft de Staat soeverein. Hij kan aan de hand van zijn wetgeving alle restricties opleggen aan het havenverkeer en hij is principieel vrij om zelfs de toegang tot de havens te ontzeggen. Het toegangsrecht heeft echter voor de kuststaat een bijzonder belang, omdat het zijn positie helpt bepalen in de internationale handel. Het sluiten van zeehavens kan voor de nationale economie zeer nadelig uitvallen. Uit economische noodzaak hebben dan ook de meeste Staten hun havens voor de koopvaardij opengesteld. De briefwisseling van het Amerikaanse Departement van Buitenlandse Zaken verschaft duidelijke voorbeelden. De onderrichting van Staatssecretaris Monroe van 19 januari 1816 stelt voorop, dat schepen onder alle vlaggen in de Amerikaanse havens worden toegelaten. Zij moeten havenrechten betalen en mogen de Amerikaanse wetten niet overtreden. Inbreuken, die gepleegd werden tegenover vreemde wetgevingen zullen in de Verenigde Staten niet worden vervolgd. Duidelijker nog is de richtlijn verstrekt op 28 oktober 1852 waarin wordt medegedeeld, dat iedere Staat het recht heeft de voorwaarden te bepalen om zijn havens binnen te lopen maar deze mogen niet in strijd zijn met het gewoonterecht, dat vrije toegang voorziet in het belang van de internationale handel. Het weigeren van de toegang mag tegenmaatregelen van de vlagstaat uitlokken. Zelfs indien officieren van het schip zich beledigend over de kuststaat hebben uitgelaten, mag de toegang nog niet worden ontzegd<sup>15</sup>.

De vraag moet worden gesteld of deze diplomatieke instructies beantwoorden aan een algemene erkende regel van gewoonterecht. Zij blijken eerder het standpunt te bevatten van de „State Department” en de regering van Washington heeft het recht deze zienswijze aan te nemen voor zichzelf. Het bestaan van een algemeen geldend gewoonterecht valt echter niet te bewijzen. De vrije toegang is een gevolg van de feitelijke economische noodzaak.

De rechtsleer interpreteert trouwens de toegang tot de havens op een verschillende manier. Ortolan heeft er reeds in het midden van de vorige eeuw op gewezen, dat de absolute handhaving van de soevereiniteit op de havens niet houdbaar is vanwege de internationale handel. Het belang van het handelsverkeer sluit ook de vlagdiscriminatie uit voor het binnenlopen van de havens. Er valt op te merken, dat ook deze auteur de toegang van vreemde schepen steunt op een economisch motief. Soms werd een juridische beweegreden ingeroepen. De toegang werd beschouwd als een gevolg van de vrijheid van de volle zee. Dit laatste recht zou logischerwijze geen zin hebben, indien men geen vreemde havens mocht aandoen<sup>16</sup>. Deze redenering kan als evident voorkomen maar daarom is zij nog niet de weergave van een positieve rechtsregel. Het bestaan van een dergelijke norm werd nochtans ook in de rechtsliteratuur vooropgesteld<sup>17</sup>. Het soevereiniteitsrecht van de kuststaat mag echter niet uit het oog worden verloren. Het is tot op heden het opperste recht, dat een Staat bezit en indien er geen onbetwistbare duidelijkheid bestaat over de algemene erkenning van een gewoonterecht, kan men niet besluiten, dat een bepaalde rechtsregel op het soevereiniteitsrecht een uitzondering maakt. Het toegangsrecht steunt men beter op verdragen en niet op de gewoonte. Schwarzenberger haalt trouwens als voorbeeld de sluiting aan van de Schelde sedert het Verdrag van Munster in 1648 tot de Franse bezetting van de Nederlanden na de Revolutie<sup>18</sup>.

Een belangrijk multilateraal verdrag werd op initiatief van de Volkenbond gesloten te Genève op 9 december 1923. Het bevat een statuut van de zeehavens, dat door een aanzienlijk aantal Staten werd aanvaard. Reeds werd naar het statuut verwezen voor de bepaling van een zeehaven.

De principiële regeling bevindt zich in artikel 2 waarin de verdragspartijen de verplichting op zich nemen de schepen van de andere partijen te behandelen als hun eigen schepen en zich niet schuldig te maken aan vlagdiscriminatie. Een volledige vrije toegang kan dit echter nog niet genoemd worden. De verdragsbepaling is onderworpen aan een reciprociteitsbeginsel. De kuststaten zijn vrij alle toegekende vrijheden en rechten voor te behouden aan Staten, die hun dezelfde behandeling verlenen.

De assimilatie aan schepen onder de vlag van de kuststaat en het discriminatieverbod beletten niet, dat de havenautoriteiten alle nuttige administratieve maatregelen mogen treffen. Zij moeten evenwel ook zonder onderscheid van vlag worden toegepast (art. 3). Haventaksen, exploitatie- en politiereglementen moeten bekend gemaakt worden, voordat zij van kracht zijn. De havenautoriteiten moeten de teksten ter beschikking kunnen stellen van de belanghebbenden (art. 4). Douanerechten en daaraan geassimileerde heffingen of andere bijkomende kosten mogen ook niet verschillend zijn naar gelang de vlag van het schip (art. 5). Deze rechten mogen niet hoger zijn dan aan de andere grenzen van de kuststaat. Deze laatste mag nochtans afwijkingen aannemen, wanneer zij steunen op geografische, economische of bijzondere technische overwegingen. Het statuut geeft aldus de mogelijkheid hogere taksen te innen wanneer bijzondere diensten moeten ingeschakeld worden voor de toegang tot de haven. Economische omstandigheden kunnen ook een derogatie rechtvaardigen. De Staten kunnen een bijzonder regime instellen voor tolonies, meestbegunstigingsregelingen of vrijhandelszones (art. 7).

Het statuut voorziet ook een sanctie in geval van verdragsbreuk. Indien een verdragspartij de bepalingen van de overeenkomst van Genève niet naleeft

tegenover een andere verdragspartij, zal deze laatste het discriminatieverbod niet meer moeten eerbiedigen. Hij zal echter zijn voornemen diplomatiek moeten notificeren. Beide partijen kunnen bij een dergelijk geschil een procedure instellen bij het Internationaal Hof van Justitie. Het volstaat, dat één van hen een verzoekschrift indient bij de griffie. Het Hof zal uitspraak doen in kortgeding. Het statuut bevat dus een dwangcompromis. De procedure voor het Hof is verplicht gesteld.

De kuststaten kunnen, naar het statuut, nochtans aan een dergelijk geschil ontsnappen door bij de ondertekening of de ratificatie van het verdrag te verklaren, dat zij van een dergelijke tegenmaatregel zullen afzien. Deze reserve is echter opnieuw beheerst door de reciprociteitsregel. Een dergelijke verzaking aan een tegenactie kan alleen effect hebben tegenover Staten, die hetzelfde voorbehoud hebben aangenomen (art. 8).

Verdragspartijen hebben het recht de sleepdiensten en het loodswezen in te richten. Vlagdiscriminatie is in dit opzicht opnieuw verboden. Schepen onder eigen vlag, die aan bepaalde technische vereisten voldoen, kunnen van de vigerende reglementen worden vrijgesteld (art. 10, 11).

Verdragen kunnen ook worden gesloten waardoor bijzondere faciliteiten worden toegekend. Indien een dergelijk akkoord ontstaat met een Staat, die niet aangesloten is bij het statuut, zal de andere verdragspartij op hem toch de regelingen toepassen, die in de akte van Genève voorzien zijn (art. 15).

Het statuut bepaalt ook een aantal uitzonderingen. Verdragen, die meer vrijheden toestaan en die reeds van kracht waren, zullen verder blijven gelden. De verdragsstaten mogen ook voor de toekomst dergelijke akkoorden sluiten (art. 20). De Staten behouden het recht een invoerverbod op te leggen voor bepaalde goederen, die gevaarlijk zijn voor de openbare hygiëne. Zij hebben zich ook te houden aan de verdragsverplichtingen in verband met de handel in verdovende middelen of in vrouwen en kinderen. Zij kunnen de invoer regelen in verband met hun openbare orde (art. 17). Er mag ook van het statuut worden afgeweken, wanneer dit gebeurt voor de vitale belangen van de Staat of wanneer ernstige binnenlandse moeilijkheden zich voordoen, die de openbare veiligheid in het gedrang brengen (art. 16).

De cabotage, waarover de kuststaat gewoonterechtelijk vrij mag beschikken en waarvoor hij zich het monopolie mag toeëigenen, staat buiten de toepassing van het statuut (art. 9). Oorlogsschepen, hulpschepen van de oorlogsvloot, politievaartuigen of andere schepen, die in dienst staan van het openbaar gezag, kunnen ook geen aanspraak maken op de toegestane vrijheden (art. 13). Het statuut geldt ook niet voor vissersschepen noch voor hun ladingen (art. 15). Wanneer zich een oorlogstoestand voordoet, moeten de statutaire regelingen niet meer worden nageleefd. De belligerenten zullen het slechts nog toepassen voor zover het vigerend oorlogs- en neutraliteitsrecht hen dit toelaat (art. 18).

Een procedure stelt de rechtsmiddelen vast, die aan te wenden zijn bij een geschil over de interpretatie of de toepassing van deze overeenkomst van Genève. De partijen zijn gehouden een vreedzame oplossing te zoeken door diplomatieke onderhandelingen. Indien de Volkenbond een instantie zou geschapen hebben om verkeersproblemen te regelen, zou het geschil vervolgens aan haar oordeel moeten onderworpen worden. Deze laatste verdragsbepaling heeft op het ogenblik haar betekenis verloren. Indien het geschil een zekere omvang zou nemen, zouden de partijen zich kunnen wenden tot de Verenigde

Naties. De regeling van het verdrag van 9 december 1923 bedoelt de tussenkomst van een internationaal orgaan, dat een bemiddelende rol kan vervullen en de partijen kunnen door onderling akkoord zich nog steeds tot een instelling richten, die een verzoening kan bewerkstelligen. Indien geen van beide procedures een oplossing brengt, zijn de partijen gehouden hun toevlucht te nemen tot een rechterlijke regeling. Zij kunnen een compromis sluiten en een scheidsrechter aanstellen. Zij kunnen ook overeenkomen het geschil aanhangig te maken bij het Internationaal Hof van Justitie, dat het vroeger Permanent Hof van Internationale Justitie vervangt (art. 21).

De vraag kan worden gesteld of dit internationaal havenstatuut het recht van vrije toegang in het volkenrecht heeft geïntroduceerd. Het antwoord is, naar ons oordeel, negatief. Het toegangsrecht is volkomen in functie gesteld van het reciprociteitsbeginsel. Wanneer geen wederkerigheid heerst tussen twee Staten, is er ook geen voordeel, dat voortspuit uit het statuut, van toepassing. Vanuit deze optiek beschouwd, is het internationaal havenstatuut eerder een negatie van de vrijheden in verband met het gebruik van vreemde havens. Het behandelen van vreemde schepen zonder vlagdifferentiatie is ook relatief gehouden, daar de verdragspartijen nog steeds akkoorden kunnen sluiten, waarin voor schepen onder een bepaalde vlag meer faciliteiten worden toegestaan, dan in de statutaire regelingen werd voorzien. De verworven rechten van bepaalde vlagstaten blijven in dit opzicht ook nog gelden. Het internationaal havenstatuut van Genève heeft dus maar een relatieve oplossing gebracht en de soevereine Staten voldoende vrijheid gelaten<sup>19</sup>.

Het ontzien van de staatssoevereiniteit verklaart ook het aantal bilaterale verdragen, dat nog steeds in verband met havens wordt gesloten. Meestal zijn de verdragsclausules opgenomen in algemene handelsverdragen. De meestbegunstigingsclausule is wel in deze soort overeenkomsten gebruikelijk. In deze clausule bedingen de partijen, dat ze elkander de gunstigste voorwaarden zullen aanbieden, die ze aan derden hebben verleend of in de toekomst zullen toekennen. De voordelen, die worden toegekend worden niet concreet in het verdrag vermeld. Zij zijn door een verwijzing alleen maar bepaalbaar, doch dit heeft voor gevolg, dat het meest gunstige regime zal worden toegekend, dat de kuststaat aan een derde vlagstaat heeft verleend<sup>20</sup>. Een merkwaardig verdrag werd op 14 november 1962 gesloten tussen Groot-Brittannië en Japan<sup>21</sup>. Het bevat de bijna klassiek te noemen meestbegunstigingsclausule. Daarbij werd ook nog bepaald, dat de schepen van de andere verdragspartij zullen behandeld worden als schepen, die varen onder de vlag van de kuststaat (art. 20). Zij zullen ook behandeld worden als schepen onder de eigen vlag, wanneer zij de havens moeten binnenlopen in geval van nood of noodweer. Deze regel geldt zelfs voor wrakken, die aan de grond zouden gelopen zijn (art. 21). In geval van nood mag assistentie worden verleend door schepen onder eender welke vlag. De lading of de uitrusting van het schip mag worden overgemaakt aan derden zonder dat taksen zullen worden geheven (art. 21). Deze rechten worden echter niet toegekend voor de kustvaart (art. 20). De meestbegunstigingsclausule is de hoofdzakelijke bepaling in verband met havens, die voorkomt in het handelsverdrag tussen Japan en Salvador van 19 juli 1963<sup>22</sup>, het handelsverdrag tussen Kongo-Brazzaville en de Sovjetunie van 26 mei 1964<sup>23</sup>, het handelsverdrag tussen Singapore en de Sovjetunie van 2 april 1966<sup>24</sup>, het handelsverdrag tussen Mauretanië en de Sovjetunie van 17 oktober 1966<sup>25</sup> evenals in het vriendschaps- en econo-

misch verdrag tussen Thailand en de Verenigde Staten van 29 mei 1966<sup>26</sup>. Het scheepvaartverdrag tussen Groot-Brittannië en de Sovjetunie van 3 april 1968 is uitvoeriger<sup>27</sup>. Het akkoord bevat ook een assimilatieclausule aan schepen onder de vlag van de kuststaat. De schepen van de andere partij zullen dezelfde rechten hebben, uitgenomen voor de havens, die gesloten zijn voor vreemde schepen en voor de vrijstellingen van het verplicht loodswezen, die eigen schepen kunnen genieten (art. 6). Deze laatste beperkingen werden op verzoek van de Sovjetunie in de conventie opgenomen, omdat de Russische wetgeving geen vrije toegang voorziet in alle havens. De verdragspartijen verbinden zich vervolgens tot het vermijden van elk nutteloos oponthoud (art. 7). Fiscale faciliteiten werden eveneens bedongen. Er zullen geen taksen worden geheven voor het vervoer ter zee van goederen, die bestemd zijn voor ondernemingen, die geen uitbatingsafdeling of agentschap bezitten op het grondgebied van de andere verdragspartij (art. 10). In geval van schipbreuk, het aan de grond lopen of andere ongevallen zal men de schepen van de andere partij dezelfde voordelen toekennen, die men aan zijn eigen schepen verleent voor hulp en de eventuele vergoedingen voor de bijstand (art. 10-11). De beide Staten erkennen ook de identiteitsdocumenten van de zeelieden, die afgeleverd zijn door de autoriteiten van hun eigen land (art. 12). Het verdrag werd nog aangevuld door een avenant van 1 maart 1974<sup>28</sup>. Deze overeenkomst bevat een aantal regelen van internationaal privaatrecht. Het is gesloten om conflicten in verband met burgerlijke rechtsvorderingen te voorkomen. De burgerlijke eisen, die worden voorgebracht voor de rechtbanken van één van de verdragspartijen, worden bij deze rechtbank voortgezet. Dit betekent, dat de bevoegdheid niet te betwisten is, wanneer de procedure werd ingeleid. Deze regel is echter slechts van toepassing op vorderingen in verband met de vaart en het gebruik van een handelsschip in commerciële dienst. Het feit, dat een van de Staten belangen zou hebben in het schip of de lading heeft geen invloed op de vordering. Dit gedeelte van de verdragstekst heeft wel zijn belang voor koopvaardij-schepen, die staatschepen zijn en voor de zeehandel gebruikt worden. Het opheffen van alle twijfel betreffende de jurisdictionele immuniteit van deze schepen, kan niet anders dan het wederzijds vertrouwen doen groeien, dat in de internationale handel van bijzondere waarde is. De vorderingen moeten ook een privaat karakter bezitten. Daardoor wordt bedoeld, dat zij geen betrekking mogen hebben op daden, die gesteld worden op grond van het staatsgezag en dat in principe de partijen in het geding een eigen rechtspersoonlijkheid moeten hebben, die in de regel commercieel is. Dit geldt zelfs voor het geval dat een Staat eigenaar zou zijn van een onderneming.

Schepen en ladingen, die het voorwerp zijn van een dergelijke procedure, zullen in de wateren van de andere verdragspartij niet in beslag mogen genomen worden in verband met de uitvoering van het vonnis of een bevelschrift, dat tijdens de procedure werd uitgevaardigd. De administratieve instanties zullen nochtans zoveel mogelijk hulp bieden voor de uitvoering van deze akten. Zij zullen verhinderen, dat de schepen nutteloos worden opgehouden.

Het overzicht van deze bilaterale verdragen bevestigt de conclusie, die getrokken werd uit de ontleding van het internationaal havenstatuut van Genève. Een algemeen erkend recht en vrije toegang was er niet uit af te leiden. De bilaterale overeenkomsten tonen aan, dat discriminatie ook bestaat.

De meestbegunstigingsclausule is daarvan reeds een duidelijk bewijs. Meer uitgebreide verdragen als het Brits-Japans verdrag van 1962 en het Brits-Russisch verdrag van 1968 wijzen er op dat bepaalde voorrechten kunnen worden toegekend.

Het openstellen van havens voor vreemde schepen heeft altijd bepaalde gewoonterechtelijke beperkingen gehad. Oorlogsschepen hebben nooit de mogelijkheden gekregen, die aan koopvaardij schepen werden verleend. Reeds werd aangehaald hoe het verdrag van Genève van 1958 betreffende de territoriale zee en de aangrenzende zone de doorvaart in de kustwateren strenger reglementeert dan voor handelsschepen. Dezelfde opmerking kan worden gemaakt in verband met het binnenlopen van vreemde havens. In principe is een Staat niet gehouden vreemde oorlogsschepen in zijn havens te aanvaarden. Dit recht steunt op de soevereiniteit, het zelfbehoud van de Staat en zijn recht om alle beschermingsmaatregelen te nemen voor zijn veiligheid. Het is gebruikelijk vreemde oorlogsschepen toe te laten, indien er geen internationale spanningen zijn met de vlagstaat, deze laatste zal trouwens meestal langs diplomatieke weg de kuststaat verwittigen. De proclamatie van de Amerikaanse President Lincoln van 11 april 1865 stelt duidelijk een reciprociteitsregel. Vreemde oorlogsschepen mogen de Amerikaanse havens niet binnenvaren, indien de oorlogsbodems van de Verenigde Staten geen toegang hebben tot de havens van hun vlagstaat<sup>29</sup>. De toegang wordt ook geweigerd, wanneer men vreest, dat de vreemde schepen de veiligheid kunnen verstoren. Een geciteerd historisch incident deed zich voor te Havana in 1825. Een aanzienlijk Frans eskader vroeg toegang tot de haven. De Spaanse autoriteiten weigerden dit toe te staan omdat het aantal Franse oorlogsschepen te groot was. Nadat onderhandelingen hadden plaats gevonden, werd toch toelating verleend. De schepen gingen echter voor anker bij de ingang van de haven<sup>30</sup>.

Het toegangsrecht van oorlogsschepen werd enkele eeuwen geleden reeds geregeld door verdragen. Frankrijk sloot op 14 februari 1663 een verdrag met Denemarken, dat hernieuwd werd op 10 juli 1810. De oorlogsschepen van de betrokken Staten mochten de havens binnenvaren op voorwaarde, dat zij niet lang ter plaatse bleven. De gezagvoerders moesten het motief van hun aankomst en verblijf mededelen aan de plaatselijke gouverneur. Een gelijk-aarlig verdrag werd door Frankrijk gesloten met Nederland op 12 december 1739. Het verdrag tussen Frankrijk en Sicilië van 10 oktober 1796 verleent wederzijds het recht van toegang tot de havens, doch niet meer dan vier oorlogsschepen mogen op hetzelfde tijdstip in de havens aanwezig zijn<sup>31</sup>.

Indien geen verdragsverplichtingen bestaan, is een Staat volkomen vrij vreemde oorlogsschepen te ontvangen of te weigeren en dit houdt ook in dat hij hun verblijf kan reglementeren. Gewoonlijk hebben deze regelingen betrekking op het aantal schepen, op de verwittiging, die hun aankomst moet voorafgaan en op het optreden van de autoriteiten van het zeezezen<sup>32</sup>. In België werd een wet van 30 december 1923 van kracht. Een diplomatieke notificatie werd daarin voorzien. Zij moet minstens zeven dagen bij voorbaat gebeuren, indien de omstandigheden het toelaten. Niet meer dan drie schepen onder dezelfde vlag mogen de haven aandoen, uitgenomen indien een bijzondere diplomatieke toelating werd verleend of wanneer zich aan boord een vreemd staatshoofd of een vreemde gezant bevindt. Dezelfde uitzondering wordt ook aangenomen in geval van averij, nood, overmacht of indien een schip ingezet werd voor visserijbewaking. Duikboten moeten aan de opper-

vlakke varen. Indien een schip zich niet houdt aan de verstrekte onderrichtingen, zal het verzocht worden onmiddellijk af te varen<sup>33</sup>.

Oorlogsschepen worden gewoonterechtelijk steeds beschouwd als vertegenwoordigers van het staatsgezag. Zij hebben daardoor recht op eerbewijzen. Zij zijn in alle omstandigheden exterritoriaal. Zij zijn vrij van alle gerechtelijke en administratieve maatregelen met uitzondering van de nagivatierglementen. Zij kunnen zelfs aan boord asiël verlenen aan politieke vluchtelingen. Het is echter wel gebruikelijk, dat de gezagvoerder zijn gezantschap of zijn consulaat verwittigt<sup>34</sup>.

De kuststaat heeft ook geen bevoegdheid om zijn rechtspraak uit te oefenen op de bemanning van de oorlogsschepen. Door sommige auteurs wordt dit in twijfel getrokken. Zij beperken de immuniteit van de bemanning van oorlogsschepen tot daden, die zij aan land zouden stellen in bevolen dienst. Aan boord blijft de immuniteit volledig gehandhaafd. Aan land zouden de gerechtelijke instanties evenwel mogen optreden, indien de gepleegde misdrijven een privaät karakter hebben. De gepubliceerde rechtspraak verleent echter geen duidelijke voorbeelden. Principieel zou moeten worden aangenomen, dat de kuststaat bevoegd is om alle maatregelen te treffen voor het handhaven van de openbare orde, maar dat een strafrechtelijke vervolging zou moeten geschieden in de vlagstaat<sup>35</sup>. Hun aanwezigheid op het grondgebied van een vreemde Staat is een toestand, die ontstaan is „de jure imperii” en vreemde Staten of hun aangestelden hebben jurisdictionele immuniteit. De kuststaat blijft echter steeds het recht behouden om „manu militari” de orde op zijn grondgebied te handhaven. De gezagvoerder zal moeten instaan voor de voltrekking van de strafrechtelijke procedure in zijn eigen land.

Staatsschepen, die geen oorlogsschepen zijn maar die behoren tot een openbare dienst, kunnen geen aanspraak maken op de immuniteit en het bijzonder statuut van oorlogsschepen. Zij vertegenwoordigen het soeverein gezag niet van hun vlagstaat. De vraag naar de juridische toestand van dergelijke schepen heeft zich hoofdzakelijk gesteld in verband met vaartuigen, die gebruikt worden voor de postdiensten. Om mogelijke betwistingen te voorkomen, werden bilaterale verdragen gesloten waarin hun rechten nader werden bepaald. Voorbeelden van dergelijke overeenkomsten treft men aan in het verdrag, dat Frankrijk sloot met Groot-Brittannië op 3 april 1843, het verdrag van Groot-Brittannië met België van 19 oktober 1844, aangevuld door een verdrag van 17 februari 1876, het verdrag tussen Oostenrijk en Frankrijk van 9 mei 1884, de conventie tussen Groot-Brittannië en Frankrijk van 30 augustus 1890<sup>36</sup>. Deze verdragen assimileren de staatsschepen in openbare dienst aan oorlogsschepen voor wat de jurisdictionele immuniteit aangaat of zij verlenen vrijstellingen van douane- of fiscale rechten. Een belangrijk geding deed zich voor in Groot-Brittannië in verband met een eis tot schadevergoeding, die werd ingediend tegen de Belgische Staat voor een der mailboten van de lijn Oostende-Dover. De Britse rechtspraak kende de immuniteit toe. Zij steunde zich op het Belgisch-Brits akkoord van 17 februari 1876, waarin dit voorrecht werd toegekend aan staatsschepen in openbare dienst en dit meer in het bijzonder werd bepaald voor de voornoemde mailboten<sup>37</sup>.

Een bijzondere toestand in verband met havens kan zich ook voordoen bij internationale spanningen. Een embargo, een blokkade of een oorlogstoestand verhinderen het vervoer van bepaalde ladingen of het binnenvaren van

havens, die aan de betrokken Staten toebehoren. Het is niet altijd noodzakelijk, dat zich juridisch een werkelijke „casus belli” voordoet. In geval van opstand, gewapend conflict of ernstige internationale spanningen kunnen blokkade-maatregelen worden getroffen. De uitzonderlijke toestand moet echter genotificeerd worden aan derde mogendheden, opdat de koopvaardij de nodige schikkingen zou kunnen treffen en geen schade zou ondervinden. Indien de kuststaat in gebreke zou blijven en niet tijdig tot deze bekendmaking zou overgaan, is hij tot schadevergoeding gehouden.

De internationale rechtspraak verschaft een aantal voorbeelden. De arbitrage van het „Portendick-incident” is in dit opzicht vrij bekend. Portendick is een haven van Senegal, die door Groot-Brittannië aan Frankrijk was overgedragen door het verdrag van Versailles in 1783. In 1834 en 1835 waren de Franse strijdkrachten in een gewapend conflict betrokken met locale stammen. Het voornoemd verdrag had aan de Engelse schepen een recht van handel toegestaan. Tijdens de vijandelijkheden hadden de Franse autoriteiten het vermoeden, dat Engelse handelaars zich schuldig maakten aan wapenleveringen aan de opstandelingen. Franse vlooteenheden blokkeerden de haven. Britse schepen werden opgebracht naar andere havens, enkele moesten hun lading achterlaten of hun lading was beschadigd of zij ondergingen een winstderving door de onmogelijkheid verder handel te drijven. Na een drukke diplomatieke briefwisseling, werd het geschil onderworpen aan de arbitrage van de Koning van Pruisen, die in zijn vonnis van 30 november 1843 Frankrijk veroordeelde tot schadevergoeding. In het vonnis werd aangenomen, dat Frankrijk de haven mocht blokkeren, doch er werd een blokkade toegepast, die niet genotificeerd werd aan Groot-Brittannië. De blokkade was slechts geldig vanaf het ogenblik waarop zij voldoende bekendheid had bij de zeevaart<sup>38</sup>.

Een andere arbitrage is voorgekomen tussen Argentinië en Groot-Brittannië. De scheidsrechter was de President van Chili. In de eerste helft van de vorige eeuw was Argentinië in oorlog met Uruguay. Door een decreet van 13 februari 1845 werd de haven van Buenos Aires gesloten voor schepen, die van Montevideo kwamen. Een aantal Britse schepen werden daardoor opgehouden in de Argentijnse haven. Groot-Brittannië eiste schadevergoeding. In het scheidsrechterlijk vonnis werd aangenomen, dat Argentinië het recht had deze schepen in beslag te nemen. In zijn vonnis van 1 augustus 1870 steunde de scheidsrechter zich op het feit, dat de haven van Montevideo geblokkeerd was en er derhalve in Britse zeevaartkringen geen onwetendheid kon heersen over de Argentijnse maatregelen. In de nota, die bij het arrest werd gepubliceerd, werd opgemerkt, dat deze stelling volkomen onjuist was. Bij een blokkade mag men schepen in beslag nemen in geval van blokkadebreuk. Men mag ze eventueel verbeurd verklaren. Op grond van een blokkade mogen volgens het oorlogsrecht echter geen schepen genomen worden buiten de geblokkeerde zone. Argentinië kon de haven van Buenos Aires sluiten op grond van de oorlogstoestand. De inbeslagname kon echter niet gebeuren daar het blokkaderecht dit niet in deze omstandigheden voorzag<sup>39</sup>.

In de zaak „Martini”, die zich voordeed in 1903 nam de Italiaans-Venezolaanse arbitrale commissie een typisch standpunt in. Een opstand had Venezuela in een chaotische toestand gebracht. De regering ging over tot de sluiting van de haven van Guanta. Na de sluiting werd het havenverkeer nog sterk gereduceerd. Een Italiaanse onderneming, die een deel van de haven con-

tractueel in gebruik had genomen, diende een eis tot schadevergoeding in. De arbitrale commissie heeft de eis afgewezen, omdat de regering van Venezuela gehandeld had in de uitoefening van haar recht op zelfbehoud<sup>40</sup>. In het gelijkaardig „Poggioli-geval” nam deze commissie hetzelfde standpunt in<sup>41</sup>. In deze zin werd ook een regeling getroffen in de zaak van de „Orinoco Steamship Company”. Deze scheepvaartonderneming behoorde aanvankelijk aan Engelse eigenaars. Zij werd overgedragen aan aandeelhouders uit de Verenigde Staten. Zij had een contract met Venezuela voor het verzekeren van een beurdienst langs de kust naar de haven van Maracaibo. Tijdens de revolutie in Venezuela legde de regering het verbod op nog langer de havens uit te varen. Tijdens de procedure werd aangenomen, dat de Amerikaanse aandeelhouders gesubrogeerd waren in al de rechten van de Engelse eigenaars van de aandelen. Zij konden aanspraak maken op de rechten, die voortsporen uit het contract en zij konden ook de procedure vervolgen. De eis tot schadevergoeding werd echter door de scheidsrechter afgewezen op grond van het motief: „... attendu que cette détention était nécessaire à la défense du Gouvernement”. Het vonnis, dat dateerde van 22 februari 1904 werd door de Verenigde Staten betwist. Door een onderlinge overeenkomst onderwierpen de partijen het geschil aan het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag. Het Hof velde zijn vonnis op 25 oktober 1910 en heeft de rechtsnorm waarop het eerste vonnis steunde niet betwist<sup>42</sup>.

Deze rechtspraak toont zeer duidelijk aan, dat in geval van gewapend conflict of opstand of in het belang van het zelfbehoud een Staat zijn handelshavens mag sluiten. Indien hij zich echter op een volkenrechtelijke regel beroept, moet hij er ook de voorwaarden van naleven. Indien deze niet worden in acht genomen, is hij gehouden schadevergoeding te betalen.

In verband met de vrije toegang tot vreemde havens, had zich sedert de 18e en in de 19e eeuw een onderscheid ontwikkeld tussen open- en gesloten havens. Een Staat stelde slechts bepaalde havens open voor de koopvaardij. Een gelijksoortig onderscheid trof men aan tussen handels- en militaire havens. Koopvaardij schepen mochten deze laatste niet aandoen. Een gewoonterecht kan dit verschil niet genoemd worden. Een Staat blijft immers als soeverein steeds volkomen zelfstandig beslissen of zijn havens vreemde koopvaardij schepen zullen ontvangen. Alleen verdragsrechtelijke verplichtingen kunnen zijn recht beperken. In geval van conflict kan hij binnen bepaalde voorwaarden ook havens sluiten die normaal voor de scheepvaart openstaan, maar bij gebrek aan bekendmaking is hij tot schadevergoeding gehouden. Het onderscheid tussen de soorten havens moet echter beschouwd worden als het gevolg van een beschikking, die een Staat het recht heeft te nemen omdat hij soeverein is op zijn watergebied.

Het onderscheid heeft in de rechtspraak toch gevolgen gehad in verband met contrabande. Een vonnis uit de Britse prijsrechtspraak is als toonaangevend beschouwd geworden. Het werd geveld in 1799 door Sir William Scott, een rechter van het Hof van de Admiraliteit, in een procedure, die naar de naam van het schip „De Jonge Margaretha” werd genoemd. Volgende principes werden in de rechterlijke beslissing vooropgesteld. Indien een schip absolute contrabande vervoert bestaat er geen twijfel over de verbeurdverklaring. De absolute contrabande bestaat immers uit het vervoer van goederen, die door hun aard voor de krijgsv verrichtingen moeten gebruikt worden. Relatieve contrabande bestaat uit goederen, die ook voor een ander gebruik

kunnen bestemd zijn, zoals tarwe, olie, touwen enz. De rechter oordeelde, dat men op grond van objectieve criteria moest kunnen vaststellen of een lading al of niet bestemd was voor de oorlogvoering. Een van deze criteria was de haven van bestemming. Werden dergelijke goederen naar een handelshaven gebracht, dan werden zij niet beschouwd als oorlogscontrabande. Dit was echter wel het geval, wanneer zij een haven tot bestemming hadden, waar schepen van de oorlogsvloot werden uitgerust. De rechter liet in zijn vonnis opmerken, dat de Britse Admiraliteit sedert 1673 deze opvatting volgde. In dezelfde periode werd een gelijkaardig vonnis geveld door Lord Stowell in de zaak van de „Graeffen van Gothland”<sup>43</sup>. Het verbod, dat aan handelschepen werd opgelegd om bepaalde militaire havens aan te doen, heeft zich in de vorige eeuw blijven handhaven. Ook in deze eeuw treft men het nog aan. In Frankrijk stonden Cherbourg, Brest, Lorient en Toulon onder militair gezag. De Nederlandse algemene regeling van 2 februari 1893 hield een algemeen verbod in voor vreemde schepen om versterkte havens van het Koninkrijk binnen te lopen<sup>44</sup>. Algemeen werd in de praktijk aangenomen, dat koopvaardischepen deze havens kunnen binnenvaren wanneer zij met een bijzonder vervoer of een opdracht belast zijn. Het onderscheid tussen verschillende soorten havens blijkt op het ogenblik meer en meer verdwenen te zijn<sup>45</sup>. Een Staat blijft echter het recht behouden het gebruik van sommige havens aan bepaalde schepen voor te behouden. Het onderscheid voor relatieve contrabande naar gelang het schip al of niet naar een militaire haven vaart, werd opgenomen in de Zeerechtdeclaratie van Londen van 26 februari 1909 (art. 34). Tijdens de twee Wereldoorlogen werd echter een totale blokkade ingevoerd, waarbij alle schepen met bestemming naar een vijandelijk gebied werden aangeslagen. De lading werd ook in beslag genomen, wanneer een neutraal schip een neutrale haven als bestemming had, indien bleek, dat de lading achteraf naar vijandelijk gebied zou worden vervoerd (doctrine of continuous voyage). Tijdens de twee Wereldoorlogen is in de praktijk het onderscheid tussen absolute en relatieve contrabande bijna verdwenen<sup>46</sup>.

Een Staat kan echter toch nog steeds havens sluiten. Dit kan gebeuren bij wijze van een algemene wettelijke regeling of door een maatregel, die van voorbijgaande aard is en betrekking heeft op een bepaald conflict of op het handhaven van de veiligheid. Als algemene regeling kan het decreet van 30 augustus 1960 van de Sovjetunie worden vernoemd, dat betrekking heeft op de bescherming van de grenzen. Het decreet verwijst naar het verdrag van Genève van 1958 betreffende de territoriale zee en de aangrenzende zone, doch het bepaalt, dat vreemde schepen een toelating nodig hebben om binnen de havens te komen. Individuele toelatingen worden echter in de regel niet uitgereikt. Een opsomming van de open havens wordt gepubliceerd<sup>47</sup>. Voor China werd een havenreglement van toepassing op 14 maart 1957. Vreemde schepen mogen alleen de havens aandoen, die aangewezen zijn door het Ministerie van Verkeerswezen. Een schip moet zijn aankomst in beginsel 24 uren bij voorbaat mededelen. De „entry procedures” moeten volbracht zijn. Er is altijd een verplicht loodswezen. Het in- en uitvaren moet worden toegestaan<sup>48</sup>.

Het sluiten van een haven kan ook een tijdelijk karakter hebben en voortvloeien uit een conflict of uitzonderlijke maatregelen voor de veiligheid van de kuststaat. Zoals reeds aangetoond zijn bepaalde gewoonterechten daarbij niet uit het oog te verliezen op gevaar van een veroordeling tot schade-

vergoeding. Vrij principieel stelde een scheidsrechterlijk vonnis het probleem in een betwisting tussen Saoedi-Arabië en de „Arabian American Oil Company” (Aramco). De procedure handelde over de unilaterale vernietiging van een concessie voor petroleumtransport. De scheidsrechter aanvaardde wel de soevereiniteit van de kuststaat maar voegde er aan toe: „... territorial sovereignty of the State over its means of maritime communications is not unrestricted. It can only be exercised within the limits of customary international law, of the treaties the State has concluded and of the particular undertakings it has assumed...”<sup>49</sup>.

De paritaire scheidsrechterlijke commissie tussen de Verenigde Staten en Mexico trof een gelijkaardige beslissing. Een koopvaardijship van de Verenigde Staten, de „Gaston” liep in april 1924 de haven van Frontera binnen. Er was een locale bezetting van oproerlingen. Een kanonneerboot van de regering dwong het schip de haven te verlaten alvorens zijn lading te kunnen lossen en een nieuwe vracht in te laden. De Verenigde Staten dienden een eis in tot schadevergoeding. De commissie veroordeelde Mexico, omdat de scheepvaart niet verwittigd werd van de tijdelijke sluiting van de haven<sup>50</sup>.

In verband met de houding van de Egyptische regering hebben zich procedures voorgedaan. De „Inge Toft” was een schip onder Deense vlag dat Port Saïd was binnengelopen met een lading uit Israël. Het schip werd aan de ketting gelegd en zijn lading werd verbeurd verklaard door het Egyptisch prijsgerecht. In een vonnis van 10 september 1960 had het prijsgerecht aangenomen, dat de autoriteiten dit recht hadden, omdat een Staat bevoegd is „... to take all necessary measures for the maintenance of public order in time of peace and for her defence in time of war”<sup>51</sup>. Deze beslissing is voor ernstige kritiek vatbaar. De scheepvaart moet in ieder geval bij voorbaat verwittigd worden. Daarbij komt nog het feit, dat de maatregel een regeringsdaad is, die gesteld wordt in verband met een internationaal conflict terwijl een wapenstilstand was gesloten<sup>52</sup>. Incidenten deden zich ook voor in de Amerikaanse havens, omdat havenarbeiders weigerden Egyptische schepen te laden of te lossen wegens het feit, dat Amerikaanse schepen geen toegang kregen tot Egyptische havens wanneer zij een Israëlische haven hadden aangedaan. Een Egyptische scheepvaartmaatschappij had voor de Amerikaanse rechtbanken een eis tot schadevergoeding ingediend. De eis werd afgewezen op grond van de overweging, dat geen enkele regel van volkenrecht de Verenigde Staten verplicht vreemde schepen in zijn havens te aanvaarden<sup>53</sup>. Beide vonnissen gebruiken eigenlijk hetzelfde argument, ofschoon men in het Amerikaans incident voor een werkstaking is gesteld en de onrechtmatigheid van het syndicaal optreden naar de Amerikaanse wet had moeten bewezen worden. Juridisch waren de Verenigde Staten totaal vreemd aan het internationaal conflict en aan de gesloten wapenstilstand.

De sluiting van havens in geval van gewapend conflict treft men ook aan in het decreet van Zuid-Viëtnam van 27 april 1965, dat voor schepen van de Viëtkong de toegang verbiedt tot de territoriale wateren en de havens. Een onderzoek naar de vlag wordt opgelegd. Het uitvoeren van deze maatregel wordt opgedragen aan de vloot van de Verenigde Staten<sup>54</sup>. Het gewapend conflict in Viëtnam kon nog juridisch als een oorlogstoestand beschouwd worden nadat het enkele jaren had aangehouden. Dit is echter niet het geval voor de beslissing van de regering van Kongo-Kinshasa, die aan de Secretaris-

generaal van de Verenigde Naties in maart 1966 mededeelde, dat schepen onder de vlag van Rhodesië niet langer meer zijn havens mochten aandoen <sup>55</sup>.

Incidenten hebben zich ook voorgedaan met China als gevolg van de Culturele Revolutie. In bepaalde gevallen werden schepen, die tot een Chinese haven waren toegelaten, verbod opgelegd de haven te verlaten. De Russische tanker „Komsomolets Ukrainy” werd opgehouden in Whampao. De gezagvoerder had alles in gereedheid gebracht voor de afvaart, maar hij kreeg daar geen toelating voor. Het schip werd overrompeld door soldaten, die de kapitein gevangen opbrachten. Moskou stuurde een scherp diplomatiek protest naar Peking. De Chinese havenautoriteiten hebben daarna het schip vrijgelaten. Het werd aan de kade gehouden van 26 maart 1968 tot 5 april 1968 <sup>56</sup>. Twee gelijkaardige feiten waren trouwens reeds voorgekomen. Het Russisch koopvaardijship „Zagorsk” werd vastgehouden te Dairen. Bij het uitvaren van de haven had de Chinese piloot een manoeuvre willen uitvoeren waardoor het schip tegen de havenmuur zou geslagen zijn. De Russische kapitein had dit echter kunnen beletten. Het schip werd onder bewaking opgebracht naar een aanlegplaats. De gezagvoerder werd beschuldigd de Chinese soevereiniteit te hebben geschonden. Na herhaald diplomatiek protest werd het schip vrijgelaten. Het oponthoud had geduurd van 6 tot 28 december 1966 <sup>57</sup>. Op 7 augustus 1967 eisen Chinese Rode Wachten de uitlevering van de 2de stuurman van het Russisch schip „Svirsk” in Dairen, omdat hij geweigerd had een foto van Mao op zijn uniform te spelden. Het schip moest afvaren op 10 augustus, maar de kapitein kreeg geen gelegenheid om de documenten voor de afvaart te ondertekenen. Toen de kapitein op 11 augustus ging protesteren, werd hijzelf aangehouden. Het schip werd nadien bestormd en sommige bemanningsleden werden mishandeld. Het schip kreeg na het incident toelating om af te varen. Deze gebeurtenis gaf aanleiding tot een ernstig diplomatiek geschil, waarbij Kosygin persoonlijk is tussengekomen <sup>58</sup>.

Het optreden van China in deze incidenten is in ieder geval strijdig met het volkenrecht. De toegang tot de haven werd verleend, doch er werd een verbod van wegvaren toegepast, dat volkenrechtelijk niet werd gemotiveerd. Er werd ook geen enkele tegensprakelijke procedure gevoerd. Er werd tegen de schepen geen uitvoerbare titel in rechte aangewend of geen regeringsprotest voorgebracht voor grove schending van de openbare orde.

Met Groot-Brittannië zijn eveneens dergelijke incidenten voorgekomen. Op 1 juni 1967 kwam het Britse schip „Eastern Moon” in de haven van Shanghai. De kapitein weigerde enkele Chinese bemanningsleden van boord te laten gaan om een politieke meeting bij te wonen. Het schip werd ingenomen door Rode Wachten. De officieren werden aangehouden. Twee onder hen bleven van hun vrijheid beroofd, wanneer het schip moest afvaren <sup>59</sup>. In dit geval is de Chinese actie eveneens strijdig met het internationaal recht. Een incident in een Britse haven kreeg een feitelijke oplossing. Het Chinees handelsschip „Hangshow” liep op 5 oktober 1967 de haven binnen van Tilbury. De bemanning hield een politieke demonstratie en geraakte slaags met de havenarbeiders. De Britse autoriteiten gingen niet over tot arrestatie van Chinese matrozen. Het schip werd echter als gevolg van een syndicale actie niet gelost <sup>60</sup>. In Groot-Brittannië zijn de autoriteiten bij dit incident niet opgetreden. In Japan werd echter een andere houding aangenomen. Op 21 juli 1968 verleende de Japanse havenpolitie geen toelating aan de Chinese bemanning om aan wal te komen, omdat zij zich medeplichtig maakte aan

politieke propaganda<sup>61</sup>. De Japanse autoriteiten hadden dit recht, omdat zij moesten instaan voor de de openbare orde op hun eigen grondgebied.

Voor oorlogsschepen werden reeds bijzondere regelingen vernoemd. In bepaalde gevallen kunnen ook zij het voorwerp zijn van een speciale tijdelijke maatregel. In 1929 waren nog geen vlothe betrekkingen tussen Frankrijk en de Sovjetunie. Het Russisch slagschip „Commune de Paris” had echter zware averij opgelopen en verkerde in een noodsituatie. Het is de Franse militaire haven van Brest binnen gevaren. De Franse autoriteiten hebben, wegens de noodtoestand, het schip toegelaten en de nodige herstellingen laten uitvoeren<sup>62</sup>. Het toegangsrecht in nood is trouwens erkend als een universele humanitaire maatregel. In een ander geval werd geweigerd vreemde oorlogsschepen in de haven toe te laten wegens een uitzonderlijke diplomatieke omstandigheid. Aldus weigerde Egypte een eskader van de Verenigde Staten toe te laten in de haven van Alexandrië wegens het bezoek dat Tito op dat tijdstip bracht aan Nasser<sup>63</sup>. Incidenten ontstonden ook met Zuid-Afrika. Op 6 februari 1967 verliet het Amerikaans vliegdekschip „F. D. Roosevelt” de haven van Kaapstad op een vroegere datum dan voorzien. Het motief van de vervroegde afvaart lag in het feit, dat de wetgeving op de rassendiscriminatie ook werd toegepast op de Amerikaanse bemanning. Ongetwijfeld blijft de wet van de kuststaat van toepassing, doch zij mag niet in strijd zijn met internationale regelen van courtoisie<sup>64</sup>. Op 12 en 16 juni 1967 herhaalde zich het incident met het Brits fregat „Arethusa”, de Britse destroyer „Kent” en het ravitaillerend tankschip „Olynthus”<sup>65</sup>. Op 10 mei 1970 en op 28 april 1971 ontstonden te Cherbourg en Le Havre incidenten met de Russische kruiser „Oktyabrskaya Revolutia”. Groepen jongeren hielden demonstraties en verspreidden protesttrakten. Er ontstond een vechtpartij met de matrozen. De Franse politie is opgetreden en dit was volkomen in overeenstemming met het volkenrecht, daar de wanordelijkheden gebeurden op Frans grondgebied. De Russische bemanningsleden werden echter niet vervolgd omdat zij deel uitmaakten van een vreemde militaire organisatie en in deze hoedanigheid aanspraak konden maken op jurisdictionele immuniteit<sup>66</sup>. Uit deze gegevens blijkt duidelijk, dat een Staat de toegang van vreemde oorlogsschepen vrij mag reglementeren en dat hij bevoegd blijft voor het handhaven van de openbare orde in de haven. Hij moet echter de internationale geplogenheden blijven naleven.

Een andere vaste regel in verband met de toegang tot vreemde havens spruit voort uit de noodtoestand. Een schip in nood mag steeds een haven binnenlopen. Het is een oude humanitaire regel van het zeerecht, die reeds werd aangehaald in verband met de Russische slagkruiser „Commune de Paris”. In de rechtspraak werd deze regel herhaaldelijk bevestigd.

Vrij bekend is het vonnis van de scheidsrechterlijke commissie opgericht tussen Mexico en de Verenigde Staten in verband met het Amerikaans koopvaardijship „Rebecca”. Het schip was onderweg naar een haven in Texas, toen het door een hevige storm de Mexicaanse haven van Tampico binnen moest lopen. Het schip en de lading werden door douanediensten in beslag genomen. Het scheidsrechterlijk vonnis beoordeelde het optreden van de Mexicaanse autoriteiten als strijdig met het volkenrecht. Een schip dat in nood een vreemde haven aandoet, mag niet onderworpen worden aan de douanewetgeving. Naar het vonnis moet het geassimileerd worden aan een schip, dat de vreedzame doorvaart in acht neemt door de territoriale wateren en dat de

kuststaat ook ongestoord zijn reis moet laten vervolgen<sup>67</sup>. In de nationale rechtspraak vindt men deze regel terug. In de Verenigde Staten werd hij toegepast voor een schip, dat zelfs een lading alcohol aan boord had, maar dat geen aanstalten gemaakt had om zijn lading te lossen en duidelijk in nood verkeerde<sup>68</sup>. De Canadese rechtspraak erkende wel de gewoonterechtelijke regel maar eiste het duidelijk bewijs van de noodtoestand<sup>69</sup>. De vrijstelling van douanerechten werd ook geweigerd aan een schip, dat kennelijk bevracht werd met het doel een smokkelhandel te drijven op de Canadese kust<sup>70</sup>.

Een ander belangrijk internationaal probleem in verband met havens stelt zich voor de rechtsorde, die van toepassing is aan boord van de schepen, die zich in een vreemde haven bevinden. Traditioneel bestaan in dat verband twee stelsels. Men aanvaardt, dat voor de rechtshandelingen van burgerlijk recht, het recht van de vlagstaat van toepassing blijft. Voor bepaalde rechtshandelingen zijn de oplossingen echter toch niet altijd duidelijk. Op strafrechtelijk gebied onderscheidt men een Brits en een zogenaamd continentaal systeem. Het Brits systeem steunt op de Britse „Territorial Waters Jurisdiction Act” van 1878. Naar deze wetgeving zijn de Britse rechtsmachten bevoegd op te treden tegen inbreuken op de Britse strafwetten, die gepleegd zijn aan boord van koopvaardijsschepen in de territoriale wateren en „a fortiori” in de havens<sup>71</sup>.

De oorsprong van deze wet van 28 augustus 1878 moet gezocht worden in een aanvaring, die zich voordeed in 1876 ter hoogte van Dover binnen een afstand van 3 mijlen van de kust. De aanvaring greep plaats tussen een Duits schip, de „Franconia” en het Brits schip, de „Strathclyde”, waarop een passagier het leven verloor. Een eis werd in Groot-Brittannië ingesteld tegen de kapitein van de „Franconia” op grond van doding. De procedure werd daar aanhangig gemaakt omdat de aanvaring had plaats gehad in de kustzee en men de Britse strafwet van toepassing achtte. De rechtspraak is deze stelling bijgetreden. Zij werd ook aangenomen in beroep door de „Court for Crown Reserved Cases”. Men nam aan, dat deze bevoegdheidsregel wel voorkwam in de doctrine maar toch niet helemaal bewezen was. Men wenste echter aan de hand van de rechtspraak een regel te vestigen en rechtszekerheid te geven. Het nationaal recht was echter op deze wijze niet volkomen in overeenstemming met het volkenrecht. Om deze reden heeft men het nodig geoordeeld een wetgeving uit te vaardigen, die de rechtspraak bevestigde<sup>72</sup>.

In het Britse systeem is het echter duidelijk, dat het schip niet voor alle handelingen onder toepassing valt van de kuststaat. Voor burgerlijke handelingen zoals een huwelijk of zelfs voor een quasi-delict zou de „lex loci celebrationis” of de „lex loci delicti” de bevoegdheid aanwijzen en daarvoor wordt aangenomen, dat het de wet van de vlagstaat is<sup>73</sup>.

In Frankrijk werd een andere regel gevestigd door de Raad van State in een arrest van 20 november 1806. De procedure had betrekking op een Amerikaans schip, de „Newton”, dat in de haven van Antwerpen lag gemeerd. Twee matrozen hadden elkaar slagen en verwondingen toegebracht aan boord van een sloep, die bij het schip behoorde. Het tweede geval had betrekking op een ander Amerikaans schip, de „Sally”, dat zich in de haven van Marseille bevond, wanneer de kapitein een matroos zware verwondingen had toegebracht. In beide gevallen was de Amerikaanse consul opgetreden om te eisen, dat de vervolging zou gebeuren in de vlagstaat. Er stelde zich aldus een bevoegdheidsconflict tussen de Amerikaanse rechtbanken en deze van de kuststaat.

De Raad van State was van oordeel, dat de locale rechtbanken bevoegd waren, indien de orde in de haven verstoord werd of de hulp van de plaatselijke autoriteiten werd ingeroepen <sup>74</sup>.

Het standpunt van de Franse Raad van State werd gevolgd door een aantal andere Staten zoals België, Brazilië, Griekenland, Italië, Noorwegen, Portugal, Mexico, terwijl andere als de Verenigde Staten de Britse rechtspraak hebben overgenomen. Nederland en Duitsland staan dicht bij het standpunt van de toepassing van de wet van de kuststaat, doch slechts met het doel om de nationale belangen te beschermen <sup>75</sup>.

In het verdrag van Genève van 1958 betreffende de territoriale zee werd een regeling getroffen, die neerkomt op het Franse stelsel. Voor misdrijven in de territoriale wateren zullen de autoriteiten van de kuststaat bevoegd zijn, indien de gevolgen zich buiten boord voordoen of indien hulp werd ingeroepen door de gezagvoerder of de consul, of indien de daden betrekking hebben op de onrechtmatige handel in verdovende middelen. In principe moeten de autoriteiten van de kuststaat zich in verbinding stellen met de consul van het betrokken land (art. 19). Voor het havengebied zijn echter de aangehaalde divergente standpunten blijven bestaan in verband met de strafrechtelijke vervolging <sup>76</sup>.

Een aantal merkwaardige gevallen hebben zich in de rechtspraak voorgedaan. De „Supreme Court” van de Verenigde Staten had in 1877 de vervolging te behandelen van de genaamde Wildenhus, een Belgische onderdaan, die aan boord van een Belgisch schip een andere Belgische onderdaan had vermoord in de haven van Jersey City. De Belgische consul deed beroep op het consulaire verdrag van 9 maart 1880, dat alle interne problemen op Belgische schepen opgedragen had aan de bevoegdheid van de consul. Het Amerikaanse Opperste Gerechtshof verklaarde zich bevoegd, omdat een „common law” principe voorschreef, dat geen enkele Staat een dergelijk misdrijf ongestraft kon laten gebeuren op zijn grondgebied <sup>77</sup>.

Belangrijk is ook het oordeel van de „Judicial Committee of the Privy Council” in Groot-Brittannië in een vonnis van 6 mei 1880, waarin werd aangenomen, dat in geval van slavenhandel de vervolging steeds moet gebeuren <sup>78</sup>.

De territoriale bevoegdheid van de kuststaat wordt ook in reciprociteit tegenover een andere jurisdictie toegepast. Indien een moord gebeurt op een Amerikaans schip o.m. in een Italiaanse haven, zijn de Amerikaanse rechtbanken onbevoegd <sup>79</sup>. Indien echter de vreemde jurisdictie niet overgaat tot een procedure, zal de veroordeling in de Verenigde Staten kunnen gebeuren. Dit vonnis werd geveld voor het geval waarbij een Amerikaanse zeeman een andere Amerikaan had vermoord aan boord van een schip onder de vlag van de Verenigde Staten in de haven van Matadi. Het voorval had geen gevolgen gehad buiten het schip. De Kongolese gerechtelijke instanties waren niet opgetreden, doch de dader werd in de Verenigde Staten veroordeeld <sup>80</sup>. Enigszins in dezelfde zin oordeelde de Schotse rechtspraak over het geval van een zeeofficier, die gewond werd aan boord van een Brits schip in een haven van Dominica. Terug in Groot-Brittannië stelde hij een eis in voor schadevergoeding bij een Schotse rechtbank, die zich bevoegd verklaarde maar in haar vonnis onderstreepte, dat de wet van de kuststaat eveneens van toepassing had kunnen zijn. De procedure werd echter niet voor de vreemde rechtsmacht voltrokken <sup>81</sup>.

Voor de landen waar het stelsel van de Franse Raad van State wordt gevolgd, kunnen volgende merkwaardige gevallen worden genoteerd in verband met de praktische toepassingen. Een Noorse matroos had een landgenoot aan boord van een Noors schip gewond in een Franse haven. De bemanning was tijdens de vechtpartij van boord gelopen en had beroep gedaan op de Franse politie. De Franse rechtspraak heeft zich bevoegd verklaard, omdat het misdrijf gevolgen had buiten boord<sup>82</sup>. De internationale rechtbank in Egypte beschouwde de verkoop van verdovende middelen als een misdrijf, dat gevolgen buiten het schip heeft<sup>83</sup>. Een persoon, die zich aan boord bevond van een Amerikaans schip in de Italiaanse haven van Ancona, beledigde een Italiaanse politieofficier en werd vervolgd in Italië. Het misdrijf werd geacht gevolgen te hebben gehad buiten het schip en in het vonnis werd er nog aan toegevoegd, dat een koopvaardijship geen immuniteit genoot als een oorlogsschip<sup>84</sup>. In de haven van Las Palmas was muiterij uitgebroken aan boord van een Britse tanker. De kapitein kon echter zijn consul verwittigen, die beroep deed op de Spaanse autoriteiten. Deze werden bevoegd geacht om op te treden<sup>85</sup>. In geval van muiterij zal trouwens gewoonlijk de hulp van de vreemde politie worden ingeroepen. De Chinese bemanning van een Nederlands koopvaardijship was tot muiterij overgegaan. Er waren reeds verschillende gewonden aan boord. De gezagvoerder deed beroep op de politie in de Australische haven van Brisbane<sup>86</sup>. Mouterij kan trouwens in het algemeen als een schending van de openbare orde worden beschouwd.

Uit het overzicht van het materiaal blijkt duidelijk, dat er geen algemene regeling voor havens bestaat. De toegang tot vreemde havens is nog in hoofdorde een gevolg van de economische noodwendigheden. De bestaande volkenrechtelijke regelingen steunen vooral op verdragen, die vaak een bilateraal karakter hebben. Het algemeen havenstatuut van 1923 scheidt ook geen algemeen geldend recht vermits het afwijkingen toelaat in het regime van vreemde schepen en de rechten afhankelijk stelt van een reciprociteitsvoorwaarde. Gewoonterechtelijk bestaan wel enkele normen zoals de vrije toegang in geval van nood, de verplichting tot schadevergoeding in geval van sluiting van de havens of blokkade, die niet voldoende bij voorbaat werd bekend gemaakt. Voor het overige worden havens onder het soevereiniteitsrecht en de wetgeving van de kuststaat geplaatst. Deze wetgevingen vertonen geen uniformiteit en de rechtspraak verschaft geen eenvormige oplossingen. Deze diversiteit zal echter een nog blijvend karakter vertonen, omdat havens het openbaar domein zijn van de kuststaat waarover hij vrij wenst te beschikken.

## VOETNOTEN

<sup>1</sup> *Staatsblad* van 14 augustus 1927; *Pasinom.*, 1927, p. 444-449; voor buitenland, zie H. Abraham, *Das deutsche Seerecht*, 1959, p. 48; C. J. Colombos, *International Law of the Sea*, 1967, p. 175.

<sup>2</sup> Britse prijsrechtspraak: „Die Möwe” genomen in de Firth of Forth; de „Belgia” in de toegang tot Bristol; – prijsgerecht van West-Australië, „Neuminster”; – prijsgerecht van Malta, „Erymanthos”; – Duits Opperste Prijsgerechthof, de „Phenix”, waarin de Britse rechtspraak wordt geciteerd; in: *The American Journal of International Law*, 1916, p. 99; A. Pierce Higgins, *Enemy Ships in Port at the Outbreak of War*, in: *The British Year Book of International Law*, 1922-1923, p. 64; J. Basdevant, *Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes*, d. I, p. 41-51; P. Fauchille, *Traité de droit international public*, 1922, d. I, vol. 2, p. 388.

<sup>3</sup> C. J. Colombos, *op. cit.*, p. 175; E. Van Bogaert, *Volkenrecht*, 1973, p. 389, met bibliografie; – teksten: G. Hoog, *Die Genfer Seerechtskonferenzen von 1958 und 1960*, 1961, p. 63.

- <sup>4</sup> *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, d. II, p. 26; tekst: G. Hoog, *op. cit.*, p. 26; – de conventie werd in België goedgekeurd door de wet van 29 jcli 1971, *Staatsblad*, 2 februari 1972; *Bulletin législatif*, 1972, p. 33.
- <sup>5</sup> Grotius, *De jure belli ac pacis*, libri tres, b. II, kap. III, § 9.
- <sup>6</sup> Overzicht: O. de Ferron, *Le droit international de la mer*, 1958, d. I, p. 32, „... (sont) purement et simplement assimilés au territoire national”.
- <sup>7</sup> *Annuaire de l'Institut*, d. 16, p. 231.
- <sup>8</sup> *Annuaire de l'Institut*, d. 34, p. 736.
- <sup>9</sup> C. J. Colombus, *The Distinction between Territorial and Internal Waters*, *Symbolae Verzijl*, 1958, p. 119.
- <sup>10</sup> F. von Martens, *Das Consularwesen und die Consularjurisdiction im Orient*, 1874; E. Stowell, *Consular Cases and Opinions*, 1909, p. 9 e.v.; A. de Heyking, *Les principes et la pratique des services consulaires*, 1928, p. 18 e.v.; L. Lee, *Consular Law and Practice*, 1961, p. 3-7.
- <sup>11</sup> M. Sibert, *Traité de droit international public*, 1951, d. II, p. 673; C. Rousseau, *Droit international public*, 1953, p. 170 e.v.; G. Dahm, *Völkerrecht*, 1958, d. II, p. 135; D. P. O'Connell, *International Law*, 1965, p. 357.
- <sup>12</sup> D. P. O'Connell, *op. cit.*, p. I, p. 357; M. Udina, *Die Durchführung der Abkommen über Triest*, *Archiv des Völkerrecht*, 1955-1956, p. 455.
- <sup>13</sup> A. Ménard, *Étude critique du régime spécial de la zone de Tanger*, 1932; G. Stuart, *The International City of Tanger*, 1955.
- <sup>14</sup> R. Yakamtchouk, *L'Afrique en droit international*, 1971, p. 171-172.
- <sup>15</sup> Teksten: J. B. Moore, *A Digest of International Law*, 1906, d. II, p. 269.
- <sup>16</sup> G. Dahm, *Völkerrecht*, 1958, d. I, p. 633.
- <sup>17</sup> P. Guggenheim, *Lehrbuch des Völkerrechts*, 1948, d. I, p. 381.
- <sup>18</sup> T. Ortolan, *Règles internationales et diplomatiques de la mer*, 1845, d. I, p. 155; I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, 1973, p. 276; D. W. Greig, *International Law*, 1976, p. 285-287; A. Verdross e. B. Simma, *Universelles Völkerrecht*, 1976, p. 512; G. Schwarzenberger, *The Principles and Standards of International Economic Law*, (*Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*), Den Haag, 1966, d. I, p. 58-59.
- <sup>19</sup> D. W. Greig, *op. cit.*, p. 286-287.
- <sup>20</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, p. 53; D. P. O'Connell, *op. cit.*, d. I, p. 268-270; E. Van Bogaert, *op. cit.*, p. 469.
- <sup>21</sup> *International Legal Materials*, 1963, p. 151.
- <sup>22</sup> *International Legal Materials*, 1965, p. 477.
- <sup>23</sup> *International Legal Materials*, 1965, p. 109.
- <sup>24</sup> *International Legal Materials*, 1966, p. 724.
- <sup>25</sup> *International Legal Materials*, 1967, p. 518.
- <sup>26</sup> *International Legal Materials*, 1966, p. 876.
- <sup>27</sup> *International Legal Materials*, 1968, p. 1037.
- <sup>28</sup> *International Legal Materials*, 1974, p. 1263.
- <sup>29</sup> C. O. Colombos, *op. cit.*, p. 262-263.
- <sup>30</sup> T. Ortolan, *op. cit.*, p. 157-158.
- <sup>31</sup> T. Ortolan, *op. cit.*, p. 157-158.
- <sup>32</sup> A. Kiss, *Répertoire de la pratique française en matière de droit international public*, 1962, p. 79, Frans decreet van 1 juni 1930.
- <sup>33</sup> *Staatsblad*, 9 januari 1924.
- <sup>34</sup> C. J. Colombos, *op. cit.*, p. 221-222; id., *The legal Regime of Warships in Foreign Waters*, in: *Mélanges G. Gidel*, 1961, p. 159.
- <sup>35</sup> F. Perels, *Manuel de droit maritime international*, 1884, p. 122-125.
- <sup>36</sup> F. Perels, *op. cit.*, p. 132-133.
- <sup>37</sup> „Le Parlement belge, Court of Appeal, 27 februari 1880, *Britisch International Law Cases*, 1965, d. III, p. 323; – in dezelfde zin: The Porto Alexandre, Court of Appeal, 10 november 1919, *British International Law Cases*, 1965, d. III, p. 350; The El Condado, Scotland, Greenock Sheriff Court, 11 november 1937, *Annual Digest of Public International Law Cases*, 1938-1940, Case N° 90, p. 277.
- <sup>38</sup> A. de Lapradelle & N. Politis, *Recueil des arbitrages internationaux*, 1924, d. I, p. 512 e.v.
- <sup>39</sup> A. de Lapradelle & N. Politis, *op. cit.*, d. II, p. 637 e.v.
- <sup>40</sup> *Reports of International Arbitral Awards*, d. X, p. 667.

- <sup>41</sup> *Reports of International Arbitral Awards*, d. X, p. 690 ; J. Ralston, *The Law and Procedure of International Tribunals*, 1926, p. 97.
- <sup>42</sup> J. B. Scott, *Les travaux de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye*, 1921, p. 239 e.v.
- <sup>43</sup> H. Wheaton, *Elements of International Law*, 1866, *Classics of International Law*, 1936, p. 520 ; E. Nys, *Le droit international*, 1912, d. I, p. 480-482 ; Lauterpacht's Oppenheim, *International Law*, 1952, d. II, p. 805 ; - overzicht der jurisprudentie : F. Jacobsen, *Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt*, 1815, p. 651.
- <sup>44</sup> P. Fauchille, *op. cit.*, d. I, vol. 2, p. 390.
- <sup>45</sup> Lauterpacht's Oppenheim, *op. cit.*, d. II, p. 798 ; M. Whiteman, *Digest of International Law*, 1968, d. X, p. 795 ; C. J. Colombos, *op. cit.*, p. 675.
- <sup>46</sup> C. J. Colombos, *op. cit.*, p. 675 e.v.
- <sup>47</sup> K. Gzybowski, *Soviet Public International Law*, 1970, p. 151.
- <sup>48</sup> Tao Cheng, *Communist China and the Law of the Sea*, in : *The American Journal of International Law*, 1969, p. 68-69 ; zelfde tekst ; J. Cohen & H. Chiu, *People's China and International Law*, 1974, d. I, p. 559.
- <sup>49</sup> Aramco, Arbitration Tribunal, 23 augustus 1958, *International Law Reports*, 1963, p. 212.
- <sup>50</sup> The Oriental Navigation Company Case, vonnis van 3 oktober 1928, *Annual Digest of Public International Law Cases*, 1927-1928, p. 531.
- <sup>51</sup> Inge Toft Case, United Arab Republic, Prize Court, 10 september 1960, *International Law Reports*, 1966, p. 518.
- <sup>52</sup> S. Yahuda, *The Inge Toft Controversy*, in : *The American Journal of International Law*, 1960, p. 398.
- <sup>53</sup> Khedivial Line S.A.E. v. Seafarers' International Union et Al., District Court, Southern District, New York, 23 april 1960, Court of Appeal, Second Circuit, 4 mei 1960, *International Law Reports*, 1966, p. 137.
- <sup>54</sup> E. Collins, *International Law in a Changing World*, 1970, p. 19.
- <sup>55</sup> R. Yakemtchouk, *op. cit.*, p. 172.
- <sup>56</sup> J. Cohen & H. Chiu, *People's China and International Law*, 1974, d. I, p. 580-583.
- <sup>57</sup> J. Cohen & H. Chiu, *op. cit.* d. I, p. 571-575.
- <sup>58</sup> J. Cohen & H. Chiu, *op. cit.*, p. 575-580.
- <sup>59</sup> C. Rousseau, *Chronique de faits internationaux*, in : *Revue générale de droit international public*, 1968, p. 169.
- <sup>60</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, p. 415.
- <sup>61</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, 1969, p. 449.
- <sup>62</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, p. 426.
- <sup>63</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, 1966, p. 1020-1021.
- <sup>64</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, 1967, p. 717-718.
- <sup>65</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, p. 1051.
- <sup>66</sup> C. Rousseau, *op. cit.*, 1971, p. 531-533.
- <sup>67</sup> G. Schwarzenberger, *International Law, as Applied by International Courts and Tribunals*, 1949, d. I, p. 97-98 ; zie : L. Green, *International Law through the Cases*, 1970, p. 268.
- <sup>68</sup> United States v. Sullivan et Al., Circuit Court of Appeals, Fifth Circuit, 25 mei 1928 ; *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases*, d. II, p. 127.
- <sup>69</sup> The May v. the King Supreme Court, 28 april 1931, *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases*, 1932, p. 154.
- <sup>70</sup> Rex v. Flahaut, Supreme Court, 9 oktober 1934, *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases*, 1938-1940, p. 164.
- <sup>71</sup> A. Charteris, *The Legal Position of Merchantmen in Foreign Ports and National Waters*, in : *The British Year Book of International Law*, 1920-1921, p. 45.
- <sup>72</sup> F. Perels, *op. cit.*, p. 95.
- <sup>73</sup> D. P. O'Connell, *op. cit.*, d. II, p. 670.
- <sup>74</sup> F. Perels, *op. cit.*, p. 84-85, met tekst van het arrest.
- <sup>75</sup> D. P. O'Connell, *op. cit.*, d. II, p. 680-682.
- <sup>76</sup> Nguyen Quoc Dinh, *Droit international public*, 1975, p. 547-548 ; J. Castel, *International Law, Chiefly as Interpreted and Applied in Canada*, 1976, p. 558.
- <sup>77</sup> W. Friemann, O. Lissitzyn, R. Pugh, *Cases and Materials on International Law*, 1969, p. 585 e.v.
- <sup>78</sup> The Queen a.a. v. Manoel dos Santos Casaca, *British International Law Cases*, 1965, d. III, p. 75.

- <sup>79</sup> United States v. Matheus, Court of Appeal, Third Circuit, 10 september 1927, *Annual Digest of Public International Law Cases*, 1927-1928, p. 184.
- <sup>80</sup> In : *The American Journal of International Law*, 1933, p. 569.
- <sup>81</sup> MacKinnon v. Iberia Shipping Co. Ltd., Court of Session, Scotland, 1955, *British International Law Cases*, 1969, d. VII, p. 643.
- <sup>82</sup> Public Prosecutor v. Kristian Kalsen, Tribunal correctionnel de Nantes, 2 april 1937, *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases*, 1935-1937, p. 210.
- <sup>83</sup> Egypt, Mixed Court of Appeal, 13 juni 1938, *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases*, 1938-1940, p. 107.
- <sup>84</sup> Cass. Italië, 14 december 1948, *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases*, 1949, p. 143.
- <sup>85</sup> In : *Revue générale de droit international public*, 1968, p. 415 e.v.
- <sup>86</sup> In : *Revue générale de droit international public*, 1967, p. 391.

## Summary

The statute of ports has different international problems. The limit between a port and the territorial sea is determined by the Convention of Geneva of April 29, 1958. For the purpose of delimiting the territorial sea the outermost harbour works which form an integral part of the harbour system shall be regarded as forming part of the coast.

The access to ports was regulated by a convention signed at Geneva on December 9, 1923. No general rule was however introduced because the access and the assimilation to ships under the flag of the coastal state are dependent on a rule of reciprocity. This rule makes it necessary that still a number of bilateral agreements are used. The coastal state remains entirely free if he did not become a party of the Geneva Convention as this is the case for the Soviet Union and China. The coastal state is free to apply completely his own law in case of internal or international conflict. Only few rules of international law exist in this field. Closure of ports or blockade must be notified. The coastal state has to respect the sovereignty of foreign men of war but special regulations may be applied. The law of the flag state must be applied on board but the coastal state is competent to act under his own law when public order is disturbed. British and American jurisdiction is in this matter different from the continental rules by the fact that their penal law is applied even for foreign ships sailing in their national waters. The statute of ports is regulated by a few rules of international law, but the national law of the coastal state is still prevailing.

## Résumé

Le statut des ports pose certains problèmes internationaux. La limite entre le port et la mer territoriale est imposée par la convention de Genève du 29 avril 1958. Cette partie de la mer commence à partir de la ligne qui relie les extrémités des constructions portuaires. L'accès des ports est réglé par la convention de Genève du 9 décembre 1923 par laquelle les États contractants ont désiré instaurer un régime général. Cette initiative n'a donné que des résultats partiels, car l'accès et l'assimilation aux navires sous pavillon national est soumis à une condition de réciprocité. Elle laisse donc subsister un grand nombre de conventions bilatérales et des libertés pour l'État riverain. Ce dernier peut même encore entièrement imposer sa législation aux navires étrangers, s'il n'a pas accepté la convention. La Chine et l'Union soviétique se trouvent dans cette situation. L'État riverain reprendra aussi toute liberté en cas de troubles internes ou internationaux, malgré qu'il devra dans cette hypothèse respecter certaines règles du droit international public tel que l'avertissement de la marine marchande en cas de fermeture ou de blocus ; il devra respecter la souveraineté des navires de guerre tout en ayant le pouvoir de leur imposer une réglementation spéciale. Il devra aussi respecter la loi du pavillon, sauf quand l'ordre public est mis en danger, quoiqu'il faut remarquer que les pays anglo-saxons appliquent leur loi pénale pour tout acte punissable accompli dans les eaux nationales. A part quelques règles internationales, le statut juridique des ports est encore principalement réglé par le droit national.