

(1)

(N° 37)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1900.

Proposition de loi concernant la compétence et la procédure en matière maritime et fluviale.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

Lorsqu'un fleuve ou une rivière séparent deux arrondissements judiciaires — tel est le cas pour l'Escaut devant Anvers, — c'est sa ligne médiane qui forme la limite de chaque arrondissement. Il en résulte que les obligations nées d'un abordage, d'une assistance, d'un remorquage devront être poursuivies au tribunal de l'un ou de l'autre arrondissement, suivant que le fait se sera produit au delà ou en deçà de la ligne séparative. Grave embarras pour la juridiction qui doit connaître de ces événements de navigation, et qui pourra être différente pour ceux qui se passent dans une même rade. Incertitude sur l'endroit exact où les faits se sont produits; exceptions d'incompétence d'autant plus préjudiciables qu'en ces matières elles peuvent, moyennant des réserves de style à faire au début, être opposées lors des débats sur le fond, après que les mesures d'instruction, les expertises, les enquêtes auront été ordonnées ou accomplies. Si le tribunal ou la Cour d'appel se déclarent ensuite incompétents, toute la procédure est à recommencer. Heureux si l'on peut encore réunir les preuves souvent difficiles et fugaces.

Quel remède apporter à cette situation? Déplacer la limite de certains arrondissements jusqu'à la laisse de haute mer sur l'une ou l'autre rive? Ce serait peut-être créer d'autres inconvénients au point de vue administratif. Il nous a semblé préférable de ne pas toucher aux limites actuelles, et de donner d'une manière générale au demandeur le choix de porter l'action devant les tribunaux de l'un ou de l'autre arrondissement. Telle est la

disposition de l'article premier *A* de notre proposition. La généralité des termes : *pourra saisir les autorités judiciaires*, comprend non seulement l'action, mais la saisie et les mesures provisionnelles de toute nature.

La finale de l'article premier *A* est la conséquence nécessaire de cette extension de compétence. Il convient de donner aussi compétence aux officiers ministériels pour instrumenter sur toute la largeur des eaux séparatives. On facilitera ainsi aux intéressés l'exécution de procédures urgentes, comme la saisie du bâtiment, et la protestation en matière d'abordage, qui doit être signifiée dans les vingt-quatre heures de l'événement.

Ces dispositions trouveront naturellement leur place à l'article 42 de la loi du 23 mars 1876, qui règle la compétence en matière mobilière.

L'article premier *B* a pour objet de supprimer certaines querelles de compétence relatives aux navires et bateaux étrangers. Lorsque des bâtiments étrangers ont eu une collision en mer, et que l'un d'eux se rend ensuite dans un port belge, on se demande si nos tribunaux sont compétents quand le navire défendeur a été saisi en Belgique et que caution a été fournie pour le libérer? Les distinctions les plus subtiles ont été proposées et les décisions les plus diverses rendues par nos tribunaux. Il importe de faire cesser ces doutes, en édictant une disposition expresse.

Une loi française récente (14 décembre 1897) donne compétence aux tribunaux français quand l'un ou l'autre des navires venus en collision s'est réfugié dans un port français. Nous ne croyons pas devoir aller aussi loin : notre proposition ne donne compétence qu'aux tribunaux du port où est entré le navire prétendu responsable. Ce n'est pas le demandeur, c'est le défendeur qui doit déterminer la compétence. Cela suffit pour faire disparaître les inconvénients que nous signalons.

On remarquera dans l'article 1^{er} *B* les mots : *le navire contre lequel les poursuites ont lieu*. Le texte désigne ainsi le navire dont le capitaine ou le propriétaire ou l'armateur sont l'objet de poursuites à raison de leur bâtiment. L'expression figurée que nous avons admise dans le libellé de cet article a définitivement acquis droit de cité dans la terminologie du droit maritime, et a une signification bien précise. Elle figure avec celle de *navire assigné*, *navire défendeur*, etc., dans les projets élaborés par les derniers congrès maritimes. Elle rend des services par sa concision et sa clarté, et nous avons cru pouvoir en faire usage.

L'article 2 du projet modifie l'article 419 du Code de procédure civile. Il complète l'article 1^{er} en facilitant la remise des exploits à bord des navires et des bateaux. Cette disposition n'a pour objet qu'une simplification de procédure.

Aujourd'hui, sous l'empire de l'article 419 du Code de procédure, une assignation signifiée à bord n'est valable que si elle est remise au capitaine assigné. S'il est absent, l'huissier devra attendre son retour, ou revenir, quitte à ne pas encore le trouver. Il y a là un danger réel dans les cas d'extrême urgence, si nombreux en matière maritime. D'après notre proposition, tout exploit peut être valablement remis à bord. Le capitaine ou le batelier a une sorte de domicile à bord de son bâtiment. S'il est momentanément absent, il trouvera l'exploit à son retour; s'il quitte son bord pour plus d'un jour, il

donnera mandat à une personne de l'équipage de recevoir les messages et de l'en informer au besoin.

Les contestations que font naître le chargement et le déchargement ont une urgence de jour en jour plus grande, ces opérations devenant toujours plus rapides. Il est donc de l'intérêt de la navigation, des chargeurs, des destinataires, comme de l'industrie et du commerce en général, de simplifier la procédure de ces litiges.

Notre proposition de loi date du 9 mai 1899. La dissolution des Chambres l'a rendue caduque. Bien que d'une portée modeste, elle contient des dispositions dont les unes nous paraissent fort utiles, et dont les autres répondent à un besoin réel et urgent. C'est pourquoi nous avons cru devoir la réintroduire et nous avons l'espoir que les Chambres voudront l'adopter sans trop de retard.

AUGUSTE DELBEKE.

PROPOSITION DE LOI.

ARTICLE PREMIER.

Il est ajouté à la loi du 25 mars 1876 les dispositions suivantes :

A) A la suite de l'article 42 :

§ 2. En cas d'abordage ou d'assistance de navires ou de bateaux dans les eaux limitant deux arrondissements, le demandeur peut, à son choix, saisir les autorités judiciaires de l'un ou de l'autre des arrondissements riverains, et toutes significations peuvent être faites à bord des bâtiments par des officiers ministériels de l'un comme de l'autre arrondissement.

B) A la suite de l'article 52 :

11° En cas d'abordage ou d'assistance en haute mer ou dans les eaux étrangères, quand le navire ou le bateau contre lequel les poursuites ont lieu se trouve dans les eaux belges lors de l'ajournement. Le tribunal compétent est celui du lieu où le bâtiment se trouve à ce moment.

ART. 2.

L'article 419 du Code de procédure civile est remplacé par la disposition suivante :

« Toutes significations au capitaine ou au batelier peuvent être valablement remises à bord des bâtiments qu'ils commandent. »

EERSTE ARTIKEL.

Aan de wet van 25 Maart 1876 worden de volgende bepalingen toegevoegd :

A) Na artikel 42 :

§ 2. Bij aanvaring van, of hulp in nood aan zee- of riviersehopen in wateren die twee arrondissementen scheiden, kan de eischer, naar keuze, de rechterlijke overheden van een der twee aangrenzende arrondissementen voor bevoegd houden en kunnen alle beteekeningsen aan boord der vaartuigen afgegeven worden door de ministeriele ambtenaren van het eene zoowel als van het andere arrondissement.

B) Na artikel 52 :

11° Na aanvaring of hulp in nood in volle zee of in vreemde wateren, wanneer het in rechte vervolgd zee- of rivierschip bij de dagvaarding in de belgische wateren is. De bevoegde rechtbank is die van de plaats waar het vaartuig zich op dat oogenblik bevindt.

ART. 2.

Artikel 419 van 't Wetboek van burgerlijke rechtspleging wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Alle beteekeningsen aan kapitein of schipper kunnen geldig afgegeven worden aan boord van de vaartuigen waarover zij bevel voeren. »

AUG. DELBEKE.