

BELGISCHE SENAAAT

—
BUITENGEWONE ZITTING 1968.
 —

—
 2 JULI 1968.
 —

Voorstel van wet tot wijziging van het Wetboek van Koophandel inzake de beperkte aansprakelijkheid in de binnenvaart.

TOELICHTING

—

MIJNE HEREN,

De bedoeling van deze wijziging aan artikel 273, Boek II van het Wetboek van Koophandel, is de beperkte aansprakelijkheid eveneens van toepassing brengen in de binnenvaart.

Deze kwestie is van zeer groot belang voor het personeel, tewerkgesteld in de binnenvaart.

Een reder is wel normaal verzekerd voor zijn verantwoordelijkheid. In geval van zware averij kan de verzekeringsmaatschappij die verantwoordelijkheid beperken, door gebruik te maken van het abandonrecht.

Zulks gebeurt meermalen in de zeevaart en in de visserij.

Nu is er voor het ogenblik nog een lacune in onze wetgeving, daar er niet voorzien is dat de beperking van deze aansprakelijkheid ook toepasselijk is voor het personeel. Dit betekent in de praktijk dat het de tegenpartij mogelijk is, daar waar de reder of zijn verzekeringsmaatschappij de beperkte aansprakelijkheid heeft ingeroepen, het nog resterend verschuldigd bedrag op dit personeel te verhalen.

Dat dit geen louter juridische mogelijkheid is, werd spijtig genoeg onlangs nog vastgesteld.

Het betrof hier telkens personeelsleden waarvan men wist dat zij een onroerend goed bezaten en er derhalve mogelijkheid was tot uitvoering van een vonnis.

SÉNAT DE BELGIQUE

—
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1968.
 —

—
 2 JUILLET 1968.
 —

Proposition de loi modifiant le Code de Commerce en ce qui concerne la responsabilité limitée dans la navigation intérieure.

DEVELOPPEMENTS

—

MESSIEURS,

La modification que nous proposons d'apporter à l'article 273, Livre II, du Code de Commerce, vise à étendre à la navigation intérieure le principe de la limitation de la responsabilité.

Cette question a une très grande importance pour le personnel occupé dans cette branche d'activité.

Il est vrai que chaque armateur a normalement souscrit une assurance couvrant sa responsabilité. Mais en cas d'avaries communes, la compagnie d'assurances peut limiter cette responsabilité en recourant au droit d'abandon.

C'est ce qui arrive assez souvent dans la navigation maritime et dans la pêche.

Mais il subsiste toujours une lacune dans notre législation, en ce qu'elle ne prévoit pas que la limitation de ladite responsabilité s'applique également au personnel. Dans la pratique il s'ensuit que, lorsque l'armateur ou son assureur a invoqué la limitation de sa responsabilité, la partie adverse a la faculté de recouvrer sur ce personnel la somme restant due.

Que ce ne soit pas là une hypothèse purement juridique, on vient, malheureusement, de le constater une fois de plus.

En l'occurrence, il s'agissait chaque fois de membres du personnel dont on savait qu'ils possédaient un immeuble et qu'il était par conséquent possible de poursuivre l'exécution d'un jugement à leur charge.

Aan de hand van deze wetswijziging zou dit probleem voorgoed opgelost zijn.

Een Internationale Conventie van 1957 erkent zulks, maar deze Conventie is nog niet in de interne wetgeving ingevoerd.

Ik meen dat eens dat de verzekeringsmaatschappij abandon pleegt, dit ook voor de bemanning een eind moet betekenen aan alle verdere aansprakelijkheid.

Het is om deze redenen aangenomen, zowel door werkgevers als werknemers, dat het wenselijk geacht wordt de bestaande wetgeving te wijzigen zoals hierna volgt.

R. DEKEYZER.

VOORSTEL VAN WET

ENIG ARTIKEL.

Aan Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt een artikel 273bis toegevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 273bis. — § 1. Behoudens wat voorzien is in § 2 van dit artikel, zullen de bepalingen van artikel 273 in verband met de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, ook toepasselijk zijn op de bevrachter, op de reder, op de reder-zaakvoerder, evenals op de kapitein, de loods, de bemanningsleden en de aangestelden van de scheepseigenaar, van de bevrachter, van de reder of van de reder-zaakvoerder, telkens zij zich bevinden in omstandigheden waarin ook de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken, en zonder dat het totaal bedrag van de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en van al deze andere personen, voor lichamelijke of stoffelijke schade, uitgaven of vergoedingen, die oorzaak zijn van vorderingen die samen in aanmerking komen voor het bedrag der beperkte aansprakelijkheid, hoger kan zijn dan het bedrag vastgesteld overeenkomstig artikel 273.

» § 2. Wanneer een vordering wordt ingesteld tegen de kapitein of tegen de loods of tegen bemanningsleden of tegen aangestelden van de scheepseigenaar, van de bevrachter, van de reder of van de reder-zaakvoerder, zullen zij hun aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 273 kunnen beperken, zelfs als het feit dat aan de oorsprong van de vordering ligt hun persoonlijke fout als oorzaak heeft, de opzettelijke fout uitgezonderd. Nochtans, indien de kapitein of het bemanningslid of de aangestelde tegelijkertijd eigenaar, mede-eigenaar, bevrachter, reder of reder-zaakvoerder van de boot is, dan is voorgaande bepaling slechts toepasselijk wanneer het gaat over een fout begaan in hoedanigheid van kapitein of van loods of van bemanningslid of van aangestelde. »

R. DEKEYZER.

La modification que nous proposons d'apporter à la loi est de nature à résoudre définitivement le problème.

C'est ce que reconnaît une Convention internationale signée en 1957, mais qui n'a pas encore été incorporée à notre législation interne.

Nous estimons que, dès lors qu'une compagnie d'assurances exerce son droit d'abandon, toute responsabilité doit également prendre fin dans le chef de l'équipage.

Les raisons que nous venons d'exposer, et qui sont admises tant par les employeurs que par les travailleurs, nous amènent à considérer comme souhaitable de modifier la législation en vigueur.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE UNIQUE.

Au Livre II du Code de Commerce, il est inséré un article 273bis (nouveau), rédigé comme suit :

« Article 273bis. — § 1^{er}. Sous réserve du § 2 du présent article, les dispositions de l'article 273, en ce qu'elles concernent la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant ainsi qu'au capitaine, au pilote, aux membres de l'équipage et aux préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, chaque fois qu'ils se trouveront dans des circonstances où le propriétaire du navire peut lui-même invoquer la limitation de sa responsabilité, et sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, de dépenses ou d'indemnités, qui donnent lieu à des créances à prendre conjointement en considération pour déterminer le montant de la responsabilité limitée, puisse excéder le montant fixé conformément à l'article 273.

» § 2. Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine, le pilote, les membres de l'équipage ou les préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant du navire, ils peuvent limiter leur responsabilité conformément à l'article 273, même si l'événement qui est à l'origine de la créance a pour cause leur faute personnelle, à l'exception de toute faute intentionnelle. Toutefois, si le capitaine, le membre de l'équipage ou le préposé est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affrètement, armateur ou armateur gérant du navire, la disposition qui précède ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine, de pilote, de membre de l'équipage ou de préposé ».