

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 JUIN 1944.

Projet de loi modifiant et complétant les dispositions du livre II du Code de commerce (De la navigation maritime et de la navigation intérieure) (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. SEGERS.

MESSIEURS,

Le projet de loi a un double but.

D'une part, il a pour objet de substituer aux dispositions de notre loi nationale les règles adoptées, en matière d'abordage, d'assistance et de sauvetage maritimes, par la Conférence diplomatique de Bruxelles, au cours de sa session de septembre 1910. Il est à cet égard absolument justifié; car il a pour effet d'appliquer les conventions adoptées par les vingt-deux États représentés à Bruxelles, non seulement aux ressortissants de ces États, mais encore aux intéressés ressortissants d'un État non contractant et aux ressortissants du même État.

D'autre part, le projet de loi a pour but d'insérer dans notre loi nationale les mesures répressives qui doivent sanctionner l'observation des obligations imposées par les conventions signées à Bruxelles. L'article 9 de la Convention relative à l'abordage et l'article 12 de la Convention relative à l'assistance et au sauvetage maritimes stipulent que les Hautes Parties contractantes dont la législation ne réprime pas les infractions aux articles visés en ces Conventions s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législa-

(1) Projet de loi, n° 109.

(2) La Commission, présidée par M. BEERNAERT, était composée de MM. BRAUN, CARTON DE WIART, DESTREE, FRANCK, SEGERS, STANDAERT.

tures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées. C'est pour se soumettre à ces articles que le projet punit d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs le capitaine qui enfreint les prescriptions de l'article 8 de la Convention relative à l'abordage ou celles de l'article 11 de la Convention relative à l'assistance et au sauvetage.

*
* *

La Commission a toutefois émis l'avis que ces peines pourraient être quelquefois excessives. Elle a pensé aussi que la peine la plus naturelle à appliquer au capitaine ou à celui qui le remplacerait dans le commandement du navire, — tel le 1^{er} lieutenant, — était la suspension ou même la déchéance du droit de commander un navire belge ou de continuer à servir à bord au grade déterminé par son brevet. Cette peine, en cas d'infraction prévue à la Convention, sera toujours appliquée. Les tribunaux auront, en outre, la faculté d'appliquer l'emprisonnement et l'amende ou l'une de ces peines seulement.

Le § 3 de l'article 253 serait donc rédigé comme suit :

« Celui qui enfreint ces prescriptions sera puni de la suspension ou de
» la déchéance du droit de commander un navire belge ou de servir à
» bord au grade déterminé par son brevet. Il pourra en outre être puni
» d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq
» cents francs à cinq mille francs, ou d'une de ces peines seulement. La
» suspension, dont question ci-dessus, sera d'un mois au moins et d'un an
» au plus ».

*
* *

Il a été enfin admis par la Commission que l'article 254 du livre II du Code de commerce serait modifié comme suit :

« Le capitaine ou le propriétaire du navire abordé peuvent agir pour
» compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et
» de toutes autres parties lésées par l'abordage.
» L'action intentée par le capitaine ou le propriétaire pour le dommage
» subi par le navire conserve les droits des autres intéressés. »

Cet article nouveau a été justifié à la Commission par les considérations suivantes :

Une tradition aussi ancienne que le droit maritime, basée sur des nécessités pratiques certaines, déroge en faveur des affaires maritimes à la règle que nul ne plaide par procureur.

La pensée du législateur de 1879 a été de consacrer législativement cette pratique ; mais les termes employés ont donné lieu à controverse. Comme le pouvoir législatif se trouve appelé à inscrire dans la loi belge un nouveau titre sur l'abordage, il est désirable de trancher cette controverse.

Les actions maritimes, et spécialement les affaires d'abordage, doivent être introduites sans retard ; l'examen des avaries — que les réparations vont faire disparaître, l'audition des témoins — qui vont se disperser au loin — sont des éléments essentiels à la manifestation de la vérité. Mais la pratique du commerce moderne et l'emploi constant des connaissements à ordre ne permettent guère de déterminer sur-le-champ où se trouvent les véritables intéressés à la cargaison en tant qu'il s'agit de formuler une action judiciaire. Dans ces conditions, il est naturel que le capitaine agisse pour compte de tous les intéressés. Il ne peut naître de cette situation aucun inconvénient. Tout d'abord, les intéressés eux-mêmes ont toujours le droit d'intervenir. Le capitaine est un prête-nom. Or, il est de principe certain que lorsqu'un prête-nom agit, le mandant véritable peut toujours se présenter en justice. Le défendeur a d'ailleurs le droit corrélatif d'exiger en cours d'instance la production d'une autorisation du mandat des intéressés pour lesquels le capitaine agit, de façon à s'assurer le bénéfice de la chose jugée et même de réclamer leur mise en cause. Mais il importe que, au moment où l'abordage vient de se produire, l'action puisse être formée pour compte de tout le monde par le capitaine présent sur les lieux ou par son armateur.

L'adoption de ce nouvel article entraîne les modifications suivantes dans le texte du projet de loi.

« ARTICLE PREMIER. — Les articles 251, 252 et 254 du livre II du » Code de commerce sont remplacés... etc. »

.

Après l'article 252, il faut ajouter :

« ART. 254. — Le capitaine ou le propriétaire d'un navire abordé » peuvent agir pour compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, » des passagers et de toutes autres parties lésées par l'abordage.
 » L'action intentée par le capitaine ou le propriétaire pour le dommage » subi par le navire conserve le droit des autres intéressés. »

Le Rapporteur,

PAUL SEGERS.

Le Président,

A. BEERNAERT.

(4)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 30 JUNI 1911.

Ontwerp van wet tot wijziging en aanvulling van de bepalingen van Boek II
van het Wetboek van Koophandel (Van zee- en binnenvaart) ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **SEGERS**.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van wet heeft een dubbel doel.

Eensdeels beoogt het, de bepalingen onzer nationale wet te vervangen door de regelen welke in zake aanvaring, hulp- en bergloon werden aangenomen door de diplomatische Conferentie, te Brussel gehouden gedurende den zittijd van September 1910. In dit opzicht is het ontwerp volkomen gewettigd; het heeft immers voor gevolg, de overeenkomsten, door de gevolmachtigden van twee en twintig te Brussel vertegenwoordigde Staten aangenomen, te doen gelden niet alleen voor de onderhoorigen van deze Staten, doch ook voor de belanghebbenden, die onderhoorigen zijn van een niet verdragsluitenden Staat en voor de onderhoorigen van denzelfden Staat.

Anderdeels heeft het wetsontwerp ten doel, in onze nationale wetgeving op te nemen de strafbepalingen die het naleven van de verplichtingen, door de te Brussel ondertekende overeenkomsten opgelegd, moeten verzekeren. Bij artikel 9 der Overeenkomst betreffende aanvaring en bij artikel 12 der Overeenkomst betreffende hulp- en bergloon wordt bepaald dat de Hooge Verdragsluitende Partijen, waarvan de wetgeving de

⁽¹⁾ Wetsontwerp, nr 109.

⁽²⁾ De Commissie, voorgezeten door den heer BEERNAERT, bestond uit de heeren BRAUN, CARTON DE WIART, DESTREE, FRANCK, SEGERS en STANDAERT.

overtredingen van de bij deze Overeenkomsten bedoelde artikelen niet beteugelt, zich verbinden de vereischte maatregelen tot beteugeling dezer overtredingen te nemen of aan hare respectievelijke Wetgevende Kamers voor te stellen. Om gevolg te geven aan die artikelen, straft het ontwerp den gezagvoerder, die de bepalingen van artikel 8 der Overeenkomst betreffende aanvaring of die van artikel 11 der Overeenkomst betreffende hulp- en bergloon overtreedt, met eene gevangenisstraf van ééne maand tot twee jaren en met eene boete van vijf honderd frank tot vijf duizend frank.

*
* * *

De Commissie was echter van gevoelen, dat deze straffen soms overdreven konden zijn. Zij was ook van meening, dat de meest natuurlijke straf, van toepassing op den kapitein of op hem die den kapitein als gezagvoerder van het schip mocht vervangen — met name den 1^{er} luitenant —, zou zijn de schorsing of zelfs de ontzegging van het recht om op te treden als gezagvoerder van een Belgisch schip of om aan boord te blijven dienen in den rang, door zijn brevet bepaald. Deze straf zal, ingeval van overtreding bij de Overeenkomst voorzien, altijd worden toegepast. Daarenboven zullen de rechtbanken bevoegd zijn om de gevangenisstraf en de boete of slechts ééne van deze straffen toe te passen.

Het 3^{de} lid van artikel 2^{er} 5 zou dus luiden als volgt :

« Hij, die deze bepalingen overtreedt, wordt gestraft met de schorsing
» of met de ontzegging van het recht om op te treden als gezagvoerder
» van een Belgisch schip of om aan boord te dienen in den rang, door zijn
» brevet bepaald. Daarenboven kan hij worden gestraft met eene gevangenisstraf van ééne maand tot twee jaren en met eene boete van vijf honderd frank tot vijf duizend frank, of met slechts ééne dezer straffen. Gezegde schorsing moet ten minste ééne maand en ten hoogste één jaar bedragen. »

*
* * *

Eindelijk werd door de Commissie aangenomen dat artikel 254 van boek II van het Wetboek van Koophandel zou gewijzigd worden als volgt :

« De kapitein of de eigenaar van het aangevaren schip mogen optreden
» voor rekening van het scheepsvolk, van de derde inladers, van de passagiers en van elke andere partij, die door de aanvaring schade leed.
» De eisch, door den kapitein of den eigenaar ingesteld wegens de door het schip geleden schade, behoudt de rechten van de overige belanghebbenden. »

Dit nieuw artikel werd in de Commissie gewettigd door de volgende overwegingen :

Eene overlevering, zoo oud als het zeerecht en gegrond op onbetwistbare noodwendigheden van practischen aard, wijkt af, ten bate van de zeezaken, van den regel, dat niemand door een procureur pleiten mag.

In de bedoeling van den wetgever van 1879 lag het, dit gebruik door de wet te bekrachtigen; de gebruikte bewoordingen hebben echter aanleiding gegeven tot geschillen. Vermits de wetgevende macht in de Belgische wet een nieuwen titel op de aanvaring gaat opnemen, is het wenschelijk dat deze geschillen worden opgelost.

De eischen betreffende zeezaken, inzonderheid de zaken betreffende aanvaring, moeten zonder verwijl worden ingeleid; het onderzoek naar de schade die door de herstellingen gaat onzichtbaar worden, het verhoor der getuigen die zich in verre gewesten gaan verspreiden, zijn hoofdzakelijke gegevens om de waarheid te doen blijken. Het moderne handelsdrijven en het voortdurend gebruik van cognossementen aan order laten echter weinig toe, dadelijk vast te stellen waar zich bevinden diegenen, welke werkelijk belang hebben in de lading, wanneer het er om te doen is eene rechtsvordering in te stellen. Onder deze omstandigheden is het natuurlijk dat de gezagvoerder optreedt voor rekening van al de belanghebbenden. Uit dien toestand kan geen enkel bezwaar voortspruiten. Vooreerst hebben de belanghebbenden zelf altijd het recht, tusschenbeide te komen. De kapitein leent slechts zijn naam. Nu, het is een vast beginsel dat, wanner een naamleener optreedt, de ware lastgever altijd zelf in rechten optreden kan. De verweerder heeft overigens het correlatief recht, te eischen in den loop van het geding dat een afschrift der opdracht vanwege de belanghebbenden, voor welke de kapitein optreedt, worde overgelegd, opdat hij zich het voordeel van het gewijsde verzekere, en zelfs te eischen dat zij in de zaak worden betrokken. Het is echter noodig dat, op het oogenblik der aanvaring, de eisch voor rekening van iedereen kunne ingesteld worden door den ter plaatse zijnde gezagvoerder of door zijn bevrachter.

De goedkeuring van dit artikel geeft aanleiding tot de volgende wijzigingen in den tekst van het wetsontwerp.

« EERSTE ARTIKEL. — De artikelen 251, 252 en 254 van boek II van » het Wetboek van Koophandel worden vervangen, enz. »

.

Na artikel 252 dient te worden toegevoegd :

« ART. 254. — De kapitein of de eigenaar van het aangevaren schip » mogen optreden voor rekening van het scheepsvolk, van de derde inladers, » van de passagiers en van elke andere partij, die door de aanvaring » schade leed.

» De eisch, door den kapitein of den eigenaar ingesteld wegens de » door het schip geleden schade, behoudt de rechten van de overige » belanghebbenden. »

De Verslaggever,
PAUL SEGERS.

De Voorzitter,
A. BEERNAERT.

