

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1928.

1. — Projet de loi approuvant la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, ainsi que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, signées à Bruxelles, les 25 août 1924 et 10 avril 1926.
2. — Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.
3. — Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la Convention pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité de propriétaires de navires de mer.
4. — Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la Convention internationale relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance.
5. — Projet de loi ayant pour objet de mettre la législation belge en concordance avec la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

L'unification du droit maritime international répond aux nécessités grandissantes des relations maritimes internationales. C'est une œuvre complexe et de longue haleine, laborieusement poursuivie, à la réalisation de laquelle on ne peut atteindre que par étapes. Le Gouvernement rappelle avec raison tout ce que l'on doit dans ce domaine aux Conférences diplomatiques qui se tinrent à Bruxelles en 1913, 1922, 1923 et 1926, — et notre Commission spéciale se joint à lui pour rendre hommage à l'influence décisive qu'exerça, au sein de ces assemblées, notre éminent compatriote, M. Louis Franck, Ministre d'État et Président du Comité maritime international.

L'ensemble des projets de loi soumis aux délibérations de la Chambre, comporte l'approbation des Conventions internationales signées à Bruxelles les 25 août 1924 et 10 avril 1926 et ayant pour objet l'unification de certaines règles relatives : 1° à la limitation de la responsabilité des propriétaires de

⁽¹⁾ Projets de loi, n° 331, 332, 333, 334, 335 (1926-1927).

⁽²⁾ La Commission était composée de MM. Hallet, président, Carton de Wiart, Devèze, Eekelers, Hoen, Kreglinger, Van Caenegem, Van den Broeck.

navires de mer; 2° aux privilèges et hypothèques maritimes; 3° aux connaissances; 4° aux immunités des navires d'État. Le caractère diplomatique de ces conventions excluant toute discussion détaillée, imposant l'adoption ou le rejet sans modification des dispositions arrêtées par les Hautes Parties Contractantes, nous nous bornerons à conclure à l'adoption du projet qui les consacre.

Nous examinerons de façon plus développée les quatre projets de loi dont la portée est de mettre le droit interne de la Belgique en harmonie avec les engagements internationaux auxquels elle aura donné dès lors son adhésion.

I

La responsabilité des propriétaires de navires ⁽¹⁾.

1. — Les droits et obligations des propriétaires de navires sont actuellement régis par les articles 46 à 57 des lois coordonnées des 24 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911, publiées au *Moniteur belge* les 23 septembre 1908 et 23 septembre 1911. Les articles 54 à 57 règlent tout ce qui concerne le congédiement du capitaine et l'exercice des droits du propriétaire dans le cas de copropriété; ils ne sont pas affectés par la Convention internationale; il en est autrement des articles 46 à 53 que le projet de loi a pour objet de compléter, de modifier ou de remplacer par des dispositions nouvelles.

Les articles 46 et 47 actuels énoncent le principe que tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions — aussi, dans les mêmes conditions, des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office.

Ils l'autorisent à se libérer de ses obligations par l'abandon du navire et du fret, et même à remplacer l'abandon du navire par le paiement de sa valeur à la fin du voyage, ou encore par celui d'une somme correspondant pour chaque voyage à 200 francs par tonne de jauge brute du bâtiment.

Ils ajoutent que le propriétaire pourra se libérer par le même abandon des frais et indemnités dus à raison d'assistance ou de sauvetage, mais sans faculté de remplacer l'abandon par le paiement d'une indemnité forfaitaire.

L'article 48 définit le moment où le voyage est réputé fini.

L'article 49 exclut de l'abandon le recours du propriétaire contre son assureur. L'article 50 l'oblige à suppléer en espèces les sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, seraient prélevées sur la valeur du navire ou du fret par des créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle dont il ne pourrait s'affranchir par abandon. L'article 51 exclut de la faculté d'abandon les obligations dérivant de fautes personnelles du propriétaire, des contrats passés par lui ou de ceux qu'il aurait autorisés ou ratifiés.

L'article 52 autorise l'abandon pour se libérer de toute dépense d'extraction et de réparation ainsi que de tous dommages-intérêts, en cas de naufrage dans les eaux territoriales, bassins, ports ou rades, ou en cas d'avaries causées aux ouvrages d'un port.

Enfin, l'article 53 étend la faculté d'abandon à l'affrèteur et à l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire du navire.

(1) Lire sur les chapitres I et III du présent rapport : RIBERT, *Droit maritime*; SNEESTERS, *Droit maritime*, ainsi que l'intéressante monographie due à M. G. VAN DOOSSELAERE, avocat au barreau d'Anvers.

2. — Le caractère spécial du régime juridique ainsi institué apparaît aussitôt. D'une part, le principe de la responsabilité du propriétaire est formellement proclamé; d'autre part, la responsabilité est limitée, par l'abandon, à la valeur du navire et du fret, et cette limite elle-même est forfaitairement fixée, en ce qui concerne le premier de ces éléments, à 200 francs par tonne de jauge brute. Nous n'étudions pour le moment que la responsabilité civile : l'article 51, en envisageant les fautes personnelles ou les engagements contractuels propres du propriétaire, et les dispositions des articles 46 et 47 relatives à l'indemnité d'assistance ou de sauvetage, concernent des situations de droit qui lui sont étrangères.

La justification de ce système — que l'on retrouve dans la législation de la plupart des nations maritimes, et dont les origines historiques sont déjà lointaines, — résulte de considérations particulières à l'« aventure » maritime.

Quels que soient les termes dont se sert notre législateur, ce n'est pas dans la responsabilité générale édictée par l'article 1384 du Code civil à la charge des commettants pour les faits de leurs préposés, qu'il faut chercher la base juridique de l'obligation imposée au propriétaire du navire. Sans doute, celui-ci a choisi au mieux le capitaine à qui il accorde sa confiance : mais il ne pourra donner à cet agent ni mission définie, ni mandat déterminé, et ne sera en mesure d'exercer en fait, sur l'exécution, aucun contrôle. « La mission du capitaine », dit RIBERT (*Droit maritime*, t. II, n° 1235), « comporte une formidable initiative. La mission qu'on lui a donnée ne peut être précisée que dans son but. Le contrat d'engagement ou le texte législatif ne peuvent prévoir tous les actes juridiques qu'il sera obligé de faire pour parvenir à l'accomplir. Bien mieux, nul ne peut deviner la conduite qu'il aura dans l'exercice de son commandement. Le propriétaire ne peut lui imposer sa volonté, soit parce qu'il ne peut l'atteindre en haute mer, soit, et même si les progrès de la télégraphie lui permettaient d'être en communication constante avec lui, parce que le capitaine est seul à même de juger les mesures utiles. » Ce n'est pas le commettant qui est responsable; c'est ici le navire. « La responsabilité », dit SMEESTERS (*Droit maritime*, t. I, n° 81), « est plutôt dans son origine une responsabilité réelle; voilà pourquoi elle pèse sur le propriétaire. » Et beaucoup d'auteurs s'accordent à affirmer qu'il ne s'agit pas d'une responsabilité de droit civil, mais d'une responsabilité propre au droit maritime, lequel la fait dériver, non pas du contrat de mandat ou de préposition, mais du fait même de la propriété, pour la protection des droits des tiers et par souci des nécessités du commerce maritime.

Il se conçoit, dès lors, qu'une responsabilité aussi spéciale doive être nécessairement limitée. « Le capitaine, par ses contrats et par ses fautes, ne peut obliger la fortune de terre du maître du navire ». (RIBERT, *ibid.*, n° 1234.) Les tiers, qui contractent avec lui ou qui sont victimes de ses quasi-délits, savent qu'ils n'ont de recours que dans les limites de la « fortune de mer » confiée à ses soins; entre navires, tantôt abordeurs, tantôt abordés, une égalité pratique s'établira. Et, dès lors, l'abandon du navire et du fret libérera équitablement de tout autre recours sur ses biens, le propriétaire responsable : des raisons d'ordre pratique et d'unification ont amené, dès 1914, le législateur belge à compléter cette règle par les options indiquées dans le texte. Il conserve le principe du droit maritime en vertu duquel l'armateur, exerçant une profession éminemment utile à la généralité, ne doit perdre par la mer que ce qu'il a confié à la mer, c'est-à-dire son navire et son fret. De là, la limitation de sa responsabilité à sa fortune de mer.

La faculté d'abandon se trouve déjà inscrite, en droit français, dans l'Ordonnance de 1681; elle est restée dans les lois. C'est, d'autre part, en 1734, qu'apparaît en Angleterre, une autre formule du même principe : celle de la substitution au navire d'une indemnité forfaitaire calculée en argent d'après le nombre de tonneaux de jauge, indemnité majorée dans le cas où le recours est exercé par les victimes d'accidents corporels. On voit donc que le droit belge a adopté la double limitation du droit anglais et du droit français, en consacrant à la fois la faculté d'abandon et celle de remplacer l'abandon par le paiement d'une indemnité forfaitaire. Tout en s'inspirant des travaux du Comité maritime international, notre législation a pris ainsi, dès 1914, une initiative que la Convention internationale, soumise à notre examen, a consacrée dans son élément essentiel.

3. — La Convention internationale abolit la notion de l'abandon en nature, mais la remplace aussitôt par la limitation de la responsabilité du propriétaire à la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire : elle participe en cela de la conception française. Elle y ajoute la limitation forfaitaire anglaise, en admettant, dans les cinq cas qu'elle énumère et qui sont les cas les plus importants de responsabilité civile, que celle-ci ne dépassera pas une somme de huit livres sterling par tonneau de jauge, — montant que le projet de loi traduit en monnaie belge stabilisée. La Convention n'apporte ainsi à notre droit que deux modifications importantes. La première porte sur la monnaie : il importait en effet de mettre un terme à l'état de choses résultant de la dévalorisation de notre monnaie, qui permettait au propriétaire de se libérer par le sacrifice dérisoire de deux cents francs papier par tonneau de jauge : on se rend compte du préjudice ainsi porté aux victimes d'une faute nautique commise dans nos ports ou dans nos eaux. La seconde réforme est inspirée par une pensée d'humanité et constitue un progrès social. En cas de mort ou de lésions corporelles — conformément au principe anglais — « le propriétaire est désormais responsable à l'égard des victimes ou de leurs ayants-droit au delà de la limite fixée et jusqu'à concurrence d'un nouveau montant de huit livres sterling, traduit en monnaie belge stabilisée, par tonne de jauge ». Cette obligation forfaitaire, soustraite aux risques de l'aventure maritime, améliore considérablement les recours des passagers, des émigrants et, surtout, des gens d'équipage.

Telle est l'économie des articles 46, § 2 et 50 nouveaux.

Pour le surplus, l'article 46, § 1, énonce clairement que le propriétaire est responsable sans limitation de ses actes personnels, et civilement responsable des faits et engagements du capitaine et des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office, à la seule condition qu'ils aient agi dans l'exercice de leurs fonctions. Les trois cas exclus de la limitation forfaitaire, à la tonne de jauge, repris à l'article 46, § 2, concernent les rémunérations d'assistance et de sauvetage, la part contributive dans les avaries communes et les obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine, en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation de celui-ci ou de la continuation du voyage; ces exceptions s'expliquent d'elles-mêmes.

L'article 48 définit exactement les notions de la valeur du navire au commencement du voyage, et des accessoires. Il fixe forfaitairement le montant du fret à 10 % de la valeur du navire au commencement du voyage. L'article 49 règle le concours entre elles des diverses créances sur la somme représentant l'étendue

de la responsabilité du propriétaire. L'article 50 dans ses derniers alinéas, définit les bases de calcul de la jauge. L'article 51 prévoit et organise ce qui se passera dans le cas de saisie du navire, si une garantie est donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité du propriétaire; il protège le propriétaire contre l'éventualité d'actions simultanément dirigées à sa charge, par divers créanciers, devant des juridictions d'états différents, afin d'assurer le respect de la limitation légale.

Enfin, l'article 47, envisageant le cas où le capitaine est propriétaire ou co-propriétaire du navire, restreint la limitation de sa responsabilité à ses fautes nautiques et aux fautes des personnes au service du navire. Il étend d'autre part le droit d'invoquer la limitation à l'affrètement et à l'armateur.

En dehors d'améliorations de rédaction nombreuses, ce système nouveau diffère donc de celui en vigueur, sur plusieurs points essentiels. Il abolit la notion surannée de l'abandon en nature et la remplace par la première limitation, la plus générale, au montant de la valeur du navire, du fret et des accessoires, — applicable dès lors qu'il ne s'agit pas des faits et engagements personnels du propriétaire. Il établit ensuite la seconde limitation, plus restrictive, à la valeur-or de huit livres par tonne de jauge, dans les cas où il s'agit caractéristiquement de la responsabilité survenue par le fait de la navigation, dans les fonctions propres au capitaine, sauf les exceptions qui se justifient — et supprime l'anomalie inique qui résultait de la dévalorisation de la monnaie. Afin d'assurer l'indemnisation des victimes de lésions corporelles, il établit à leur profit une obligation forfaitaire supplémentaire, d'une importance égale à celle prévue pour les responsabilités qui n'ont pas cette origine. Enfin, il adopte une base forfaitaire pour l'évaluation du fret, et stipule que ce montant sera dû indépendamment des circonstances particulières au navire.

A ces divers points de vue, le texte nouveau consacre un incontestable progrès dont, à défaut de rétroactivité expresse, ne pourront bénéficier que les situations de droit nées postérieurement à la promulgation de la loi par l'avènement du fait générateur de la responsabilité.

4. — L'article 53 nouveau organise fort heureusement une procédure pratique et simple dans le cas où le propriétaire entend se prévaloir des dispositions de l'article 46, § 2. Il y a lieu d'ajouter, dans le texte proposé, la référence à l'article 50, § 1, celui-ci constituant, dans l'éventualité qu'il envisage, le complément du texte visé au projet. Il est inutile d'insister sur le système prévu, dont l'exposé est parfaitement clair, ni sur l'opportunité qu'il y a de reconnaître en l'espèce la compétence spéciale de la juridiction du port d'Anvers, réserve étant faite, pour le fond, de la juridiction du juge compétent *ratione loci*. L'intérêt des tiers exige à la fois que pareilles procédures soient centralisées et qu'elles bénéficient de la publicité spéciale qui ne peut s'organiser efficacement que dans un grand port mondial.

5. — Le projet de loi comporte un article 2 dont l'objet est d'empêcher l'extension à la navigation intérieure, des dispositions de l'article 46, § 2, dernier alinéa, — et l'article 50, — c'est-à-dire de la limitation de la responsabilité à une somme forfaitaire par tonneau de jauge.

L'Exposé des motifs justifie cette restriction en invoquant que la responsabilité du transporteur par eaux intérieures se trouve actuellement à l'ordre du jour de commissions internationales dont les conclusions ne doivent pas être préjugées;

par les difficultés pratiques que rencontre dans ce domaine la limitation de responsabilité à une somme forfaitaire par tonneau; enfin, par le fait que la limitation à la valeur du bateau, du fret et des accessoires assurerait à elle seule une protection efficace des intérêts en cause.

Il est à remarquer tout d'abord qu'une pareille disposition consacrerait pour la navigation intérieure un recul sur l'état de chose actuel, dans lequel elle bénéficie, non seulement du droit d'abandon, mais encore de la limitation forfaitaire à 200 francs papier par tonne de jauge brute.

D'autre part, la mise en vigueur de la Convention internationale du 27 novembre 1925 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure a mis aujourd'hui un terme aux difficultés pratiques qui sont invoquées : il est devenu aisé de baser la limitation forfaitaire sur la tonne métrique du certificat de jauge. De plus, le nouvel article 68, alinéa 4 du règlement de police et de navigation a rendu obligatoire le jaugeage uniforme à l'enfoncement défini par l'article 1^{er} de ce règlement. Enfin, la difficulté résultant de la jauge faible des remorqueurs en comparaison de leur valeur, se trouve résolue par l'article 68 du nouveau règlement de police de la navigation, conforme à la convention du 27 novembre 1925, et qui détermine en ce qui les concerne un tonnage calculé d'après leur longueur, leur largeur et leur enfoncement moyen.

Au surplus, il n'est pas indispensable, en matière de batellerie, de tenir trop rigoureusement compte des considérations internationales. Les bateaux belges fréquentant nos ports fluviaux forment la majorité du trafic et les conflits de législation ne trouvent donc qu'assez rarement l'occasion de se produire. Si un accord international vient à se réaliser et à recevoir l'approbation de la Belgique, il sera toujours aisé de mettre notre législation interne en concordance avec ses dispositions : le texte proposé par le Gouvernement n'en ferait pas disparaître la nécessité.

Il ne semble donc pas qu'il y ait encore de raison valable pour refuser l'application à la navigation intérieure des principes sur lesquels repose la législation nouvelle, en ce qu'ils ont de compatible avec ses besoins.

Ce but sera atteint par l'adoption des modalités énoncées ci-après, que légitiment les conditions propres à la navigation intérieure. La valeur forfaitaire de la tonne métrique doit être réduite de moitié, afin de ne pas excéder les valeurs réelles à l'occasion du passage à l'estimation-or de la limitation. Les règles de calcul de la jauge doivent être précisées, tant en ce qui concerne les bateaux affectés au transport des marchandises qu'en ce qui concerne les autres bateaux, qui comprennent la catégorie des remorqueurs. Enfin, la fixation forfaitaire du fret est réduite à la moitié du forfait admis pour les navires (5 % au lieu de 10 % de la valeur du bateau au début du voyage). La moyenne des frets à la tonne est inférieure en effet, de loin, à celle généralement obtenue par le tonnage maritime.

C'est dans cet esprit que la commission spéciale propose à la Chambre de modifier l'article 2 du projet de loi.

II

Privilèges et hypothèques maritimes.

1. — Comme le rappelle fort opportunément l'exposé des motifs, les articles 23 et 24 des lois coordonnées, tels qu'ils sont issus de la loi belge de 1908, avaient consacré les principes admis, deux ans auparavant, par la Confé-

rence Internationale de Venise tenue sous les auspices du Comité maritime international.

Le crédit maritime ayant pour base la sécurité que donne l'hypothèque maritime, cette Conférence avait limité au nombre de quatre les privilèges susceptibles de primer l'hypothèque, et le législateur belge avait conformé notre droit interne au vœu qu'elle avait exprimé.

La Conférence de Bruxelles de 1926 n'a pas estimé pouvoir aller aussi loin. Elle a admis que l'hypothèque fût primée par un cinquième privilège : celui des créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, le but étant de sauvegarder le crédit nécessaire aux opérations ainsi définies.

Telle est la raison d'être de l'insertion, dans l'article 23, du n° 5 — insertion qui constitue un certain recul au point de vue de la valeur de l'hypothèque — mais qui présente l'immense avantage d'unifier internationalement le régime auquel celle-ci est soumise.

Il a paru dès lors opportun de supprimer l'institution désuète du prêt à la grosse « sur le corps et la quille ».

Nous approuverons de même la rédaction nouvelle donnée par le projet de loi au 2° du § 1 de l'article 23, qui concerne les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord.

Le premier alinéa de l'article 23, § 1, limite le privilège, en ce qui concerne le fret, à celui du voyage pendant lequel la créance privilégiée est née et aux accessoires de ce fret acquis depuis le début du voyage. Le dernier alinéa de l'article l'étend, pour le personnel au service du navire, aux frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement. Il a donc paru opportun de supprimer le délai de six mois auquel le texte en vigueur restreignait le privilège du capitaine et de l'équipage; à ce dernier sont assimilés désormais « les autres personnes engagées à bord ».

Les accessoires grevés de privilège sont énumérés au § 2 de l'article 23, avec toute la précision désirable.

2. — Le nouvel article 24 règle la matière délicate de l'ordre et du rang des créances privilégiées. Il remplace la disposition trop vague et trop générale du texte actuellement en vigueur.

Son dernier alinéa précise que les dispositions des articles 23 et 24 sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand en outre le créancier n'est pas de bonne foi.

3. — Aux causes d'extinction des privilèges énumérées à l'article 37 actuel, s'ajoute désormais, conformément aux dispositions de la Convention internationale, la courte prescription d'un an : tel est l'objet de l'article 3 du projet de loi. Cette disposition constitue, comme le fait remarquer l'Exposé des motifs, une garantie sérieuse pour le créancier hypothécaire.

Elle rend inutile la disposition de l'article 279 actuellement en vigueur pour ce qui concerne la batellerie intérieure, les dispositions légales qui concernent les navires de mer lui étant applicables en vertu de l'article 272. L'auteur du

projet de loi fait observer avec raison qu'au surplus les prescriptions plus courtes instituées par l'article 9 de la loi du 25 août 1891, continueront de recevoir application, aucune limitation n'étant apportée à l'application de cette loi générale, réglant la matière du contrat de transport, lorsqu'elle ne sera pas en contradiction avec un principe de la loi spéciale dont nous nous occupons. Il était utile que cette constatation fût faite et répétée ici pour l'interprétation ultérieure de la volonté du législateur.

4. — Afin d'assurer aux hypothèques la publicité prescrite par la Convention internationale, l'article 63 est complété de manière à obliger le capitaine à posséder à bord, en outre des documents actuellement énumérés au dit article, un document constatant l'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire.

5. — Les modifications apportées aux articles 68, 70 et 72 de la loi résultent de la suppression du prêt à la grosse. Celui-ci cesse d'être énuméré à l'article 68 parmi les actes que le capitaine ne peut faire lorsque les propriétaires et leurs fondés de pouvoir ne sont pas sur les lieux. Il cesse aussi de l'être, à l'article 70, parmi ceux qui peuvent être autorisés par l'autorité compétente. La rédaction nouvelle de l'article 72 répond plus exactement que la disposition actuelle aux interdictions qu'il y a lieu de prononcer à la charge du capitaine.

6. — Enfin, l'adjonction à l'article 272 qui résulte de l'article 7 du projet de loi, a pour objet de ne pas appliquer à la navigation intérieure le cinquième privilège ajouté à l'article 23, — cette adjonction résultant de la convention internationale et ne paraissant justifiée que dans les limites de celle-ci.

III

Les règles en matière de connaissance.

1. — Il s'agit cette fois de la responsabilité du transporteur (propriétaire du navire, armateur ou affrètement) vis-à-vis du chargeur (propriétaire de la cargaison) ou de son ayant-droit, porteur du connaissance ou destinataire. Cette responsabilité est en principe entière, en vertu des règles générales qui régissent le contrat de transport. Elle trouve cependant, quant à son étendue, une première restriction dans la limitation de responsabilité établie par le projet de loi que nous avons déjà examiné. L'article 46 nouveau, d'après ce projet, porte en effet en son § 2, *sub* 2°, que le propriétaire n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire « des indemnités dues à raison des dommages causés à la cargaison remise au capitaine pour être transportée », et l'alinéa final de cet article prévoit la limitation forfaitaire à 280 belgas, ou 8 livres sterling, par tonne de jauge du navire pour les indemnités de cette catégorie. Une restriction analogue résultait jusqu'ici de l'existence du droit d'abandon et des modalités de celui-ci.

Les conditions spéciales du transport maritime ont fait que, de longue date, et dans le monde entier, l'usage s'est établi d'introduire dans les chartes-parties et dans les connaissances des « clauses d'exonération » restreignant encore, conventionnellement, l'étendue de la responsabilité ainsi définie, — en manière telle que leur portée a fini dans nombre de cas par approcher de l'exonération

totale — sans y atteindre cependant, parce que l'inexistence de toute obligation aurait eu pour conséquence de supprimer le contrat lui-même ⁽¹⁾.

Les chargeurs s'y sont prêtés, parce qu'ils sont généralement couverts par leurs assureurs — lesquels eux-mêmes calculent leurs primes d'après leur évaluation d'ensemble des risques qu'ils font profession de couvrir.

Ces clauses peuvent être distinguées en plusieurs catégories :

1° Celles qui ne sont que la consécration du droit commun : tels le cas de faute propre du chargeur, de vice propre de la marchandise, de force majeure, de fait du prince : elles sont ici sans intérêt, leur insertion n'ayant pas d'effet juridique exceptionnel ;

2° Celles qui exonèrent l'armateur de ses fautes personnelles — avec les distinctions qu'il convient de faire entre le dol, la faute lourde et la faute légère ;

3° Celles qui l'exonèrent de la faute de ses préposés (capitaine, équipage, personnes assimilées).

4° Celles qui l'exonèrent ou qui limitent sa responsabilité pour ce qui concerne tels risques spéciaux, telles avaries déterminées.

La validité de ces clauses a été discutée. Il apparaît incontestable que si la loi édicte à la charge du transporteur une responsabilité générale, il appartient à la libre convention des parties de modifier l'étendue de cette responsabilité à la condition que l'ordre public n'y soit pas intéressé — pour autant tout au moins qu'une loi spéciale ne soit pas venue restreindre, à certains égards et dans telles frontières qu'elle aurait déterminées, la liberté des contractants.

La question s'est posée, comme il se conçoit, en ce qui concerne la catégorie de clauses reprise sub n° 2. L'exonération du dol personnel de l'armateur ne fut pas admise ; celle de la faute lourde fut discutée, invalidée d'abord, puis tolérée par la jurisprudence. Celle de la faute légère fut déclarée valable.

Quant aux clauses reprises sub n° 3, il fut contesté que l'armateur puisse valablement se libérer des fautes, mêmes intentionnelles ou lourdes, de ses préposés. Mais la nature toute spéciale du contrat de préposition maritime fut invoquée à juste titre : le capitaine et l'équipage ont une liberté d'action telle qu'aucune surveillance, aucun contrôle ne sont possibles ; nous avons déjà insisté sur ce point. « Le lien de dépendance est très affaibli ; on laisse au propriétaire le soin de déclarer aux intéressés qu'il entend le rompre tout à fait. » (RIPERT, n° 608). La « négligence clause » fut donc déclarée valable, aussi bien en ce qui concernait les fautes nautiques que pour les fautes commerciales du capitaine et de l'équipage.

Enfin, les clauses reprises sub 4° pouvaient, dans certains cas déterminés, paraître intéresser l'ordre public ou présenter des inconvénients pratiques dans des conditions telles que leur validité puisse être mise en cause.

2. Cet état de choses détermina le législateur, aux États-Unis, à intervenir le 13 février 1893, par la loi connue sous le nom de *Harter Act*. SMEESTERS (n° 557) définit la portée de celui-ci en disant qu'il « prohibe deux catégories de clauses

(1) Si une telle clause existait, le débiteur ne serait pas en réalité obligé, ou il ne serait obligé que sous une condition purement protestative de sa part, ce qui entraînerait la nullité du contrat. (RIPERT, *Droit maritime*, n° 1740.)

d'exonération : clauses relatives à la navigabilité du bâtiment, clauses relatives à la manipulation de la cargaison. Par contre, l'armateur est exonéré de plein droit des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. Enfin, l'*Harter Act* impose obligatoirement l'insertion de certaines mentions dans les connaissements. » Ces mentions se rapportent aux marques des colis, à l'indication de leur nombre ou de la qualité de la marchandise, ainsi qu'à l'état apparent des uns ou de l'autre.

Les dispositions du *Harter Act* ont passé avec certaines modalités dans la législation de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Canada; elles ont fait l'objet en France de plusieurs projets de loi : l'un de ceux-ci est dû à M. Clémentel (1927). La préoccupation générale était de protéger les chargeurs contre les exigences des armateurs, tout en accordant à ceux-ci, de plein droit, une réduction de leur responsabilité légale et en réduisant leurs risques au point de vue de la garantie de navigabilité, interprétée très rigoureusement par le droit anglo-saxon. « Beaucoup de juristes considèrent que l'acceptation du chargeur n'a pas le caractère de liberté et d'indépendance nécessaire pour créer contre lui une stipulation valable; ils voient dans le consentement imprudemment donné une adhésion à la volonté plus forte du transporteur; ils nient l'égalité des contractants et trouvent dans la subordination de l'affrèteur au transporteur une cause de nullité des clauses d'irresponsabilité. » (RIPERT, n° 1799). Le but poursuivi était aussi d'éviter que le transporteur exonéré, traitant la cargaison avec indifférence, causât inutilement des pertes et avaries. D'autre part, la nécessité et l'urgence d'une législation spéciale des connaissements s'affirmaient encore à raison de l'usage, répréhensible, introduits dans la pratique de certains ports, et consistant dans la délivrance d'un connaissement « clean », c'est-à-dire sans réserves spéciales quant au mauvais conditionnement de la marchandise, en échange d'une « lettre de garantie » délivrée par le chargeur au capitaine : il en résultait dans le chef du destinataire confiant qui, ayant levé contre paiement les documents, prenait livraison de son bien, une erreur susceptible de lui causer le plus grave préjudice. On ne pouvait assurer dès lors la force probante du connaissement et la loyauté des transactions commerciales qu'en rendant inopérantes toutes restrictions qui ne se trouveraient pas explicitement mentionnées dans les connaissements eux-mêmes ⁽¹⁾.

On s'efforça d'arriver à une entente internationale, et la question fut portée successivement devant les Congrès de Londres (1871), Londres (1879), Cologne (1881) tenus par l'*International Law Association*, Hambourg (1885), Londres (1887), Paris (1912). Des congrès de droit commercial, réunis sur l'initiative du Gouvernement belge à Anvers (1885) et à Bruxelles (1888) se prononcèrent en faveur d'une distinction entre les fautes commises par les préposés.

Entretemps, des connaissements-types furent adoptés : le connaissement de la Mer Noire (1902), le connaissement hanséatique (1913), le connaissement de sortie de France (1914). Toutes ces tentatives eurent peu d'effet pratique.

(¹) Des raisons d'ordre pratique obligent cependant à admettre qu'en cas de discordance *minime* entre le représentant du chargeur et celui du capitaine sur le *nombre* de colis ou d'objets embarqués, une déclaration de garantie puisse être délivrée, indépendante du connaissement. La moindre erreur commise par l'un des marqueurs contraindrait sinon à décharger le navire et à procéder à un nouveau comptage de sacs, de poutrelles, de tôles, etc. ! La réprobation légale ne doit s'attacher qu'à la *fraude*, et tenir celle-ci pour établie dès lors que la réserve s'applique au *conditionnement* de la marchandise.

Après la guerre ⁽¹⁾, l'attention se porta spécialement sur le caractère du connaissement, qui constitue un titre commercial *négociable* et sur la nécessité qui en résulte d'empêcher que la valeur de ce titre soit affectée par des restrictions telles « que le porteur n'ait en réalité aucun droit contre le capitaine qui ne livre pas ». Dès lors, il n'y avait plus à se préoccuper des chartes-parties ; le connaissement seul gardait un intérêt, puisque titre négociable. La Conférence Impériale Coloniale réunie à Londres demanda au gouvernement britannique de légiférer. A la conférence de La Haye, en 1921, un accord fut conclu entre armateurs et intéressés à la cargaison, mais, faute d'intervention légale, demeura lettre morte. C'est alors que le Comité Maritime International se saisit de la question et parvint à la résoudre. Il fallait donner au connaissement une valeur internationale uniforme et certaine : et la conclusion d'une convention s'imposait. C'est cette convention dont nous nous occupons, et dont les dispositions seront introduites par le projet de loi dans la législation belge. Conclue à Bruxelles, en 1924, elle a entériné les règles arrêtées déjà à La Haye en 1921, et à Londres, en 1923, à la Conférence du Comité Maritime.

3. — L'application des Règles nouvelles est précisée, d'après Ripert, par les principes suivants :

1° Elles s'appliquent aux transports effectués *sous connaissement négociable*, et non aux chartes-parties ou transports effectués sans délivrance de connaissements négociables.

2° Elles ne s'appliquent qu'au transport lui-même, y compris la réception et la délivrance qui font partie du transport, mais non compris les opérations avant chargement ou après déchargement.

3° Un transporteur peut toujours renoncer par une clause du connaissement aux exonérations de responsabilité dérivant de l'application des règles.

Il était important d'énoncer ces principes, dont la connaissance rendra plus aisée et plus sûre l'interprétation du projet de loi soumis à nos délibérations.

4. — L'économie du projet de loi est la suivante, en ce qui concerne l'article 19 nouveau introduit dans nos lois coordonnées :

1° Le litt. *a* stipule que les règles édictées ne s'appliquent qu'au connaissement *négociable* émis pour le transport des marchandises, par navire, au départ ou à destination d'un port du Royaume ou de la Colonie — sans distinction de nationalité. Il commence, suivant la méthode anglaise, en son § 1, par donner quelques définitions de terminologie : retenons en que le terme « transport de marchandises » couvre strictement le temps qui s'écoule entre le chargement et le déchargement du navire ; qu'il ne couvre donc pas les opérations antérieures et postérieures.

2° Le § 3 du litt. *a* énumère les obligations et responsabilités du transporteur. Celui-ci est tenu de faire « due diligence » pour mettre le navire en bon état de navigabilité, l'armer et l'équiper, aménager les cales et leurs accessoires. Il est tenu aussi d'assurer la manutention, le chargement, l'arrimage, la garde, la sortie et le déchargement de la marchandise transportée. La responsabilité

(1) Voir sur l'ensemble de cette question, RIPERT, n°s 1812 et suiv., spécialement 1815.

existe aussi bien à raison de ses fautes personnelles qu'à raison des fautes de ses préposés dans tous ces actes.

3° Il est nécessaire que le chargeur ait entre les mains un connaissance après chargement (connaissance *embarqué* ou *shipped bill of lading*) qui établisse, avec une force probante suffisante, l'état du chargement. Le transporteur sera donc obligé de lui délivrer ce document, et d'y faire figurer les mentions utiles à l'établissement précis de la responsabilité qu'il a assumée : marques identifiant la marchandise; nombre de colis; poids, quantité, état, condition apparente de la marchandise. Ces mentions sont faites sur base des déclarations du chargeur et celui-ci est garant de leur exactitude. Le capitaine aura le droit de refuser d'inscrire les spécifications quant aux nombres, marques, quantités ou poids qu'il soupçonnera sérieusement de n'être pas exactes ou qu'il n'aura pas pu raisonnablement vérifier, mais sera lié par le connaissance à l'égard du porteur et des parties autres que le chargeur. Le connaissance vaudra en effet, présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites, sauf responsabilité du chargeur si les spécifications qu'il a données viennent à être démontrées inexactes. Le capitaine fera éventuellement sa preuve contre celui-ci par tous moyens de droits, notamment en provoquant une expertise au port du déchargement.

D'autre part, l'enlèvement de la marchandise au port de déchargement vaudra décharge pour le transporteur, à moins que : 1° si les pertes ou dommages sont apparents, une réclamation écrite soit formulée par le réceptionnaire avant l'enlèvement ou au moment de celui-ci ; 2° s'ils ne sont pas apparents, pareille réclamation soit formulée dans les trois jours de la délivrance. Ces réclamations peuvent être remplacées par une constatation contradictoire au moment de la délivrance. L'action devra toujours être intentée par la réceptionnaire dans l'année de la délivrance de la marchandise ou de la date à laquelle elle eût dû être délivrée. Enfin, le projet ordonne aux parties de « se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis ».

Tel est l'objet du § 3, sub n° 3° à 6°, qui règle aussi, sub 7°, le cas où l'établissement du connaissance aura été précédé de l'établissement de quelque autre document donnant droit aux marchandises.

4° Toute convention contraire aux responsabilités, telles qu'elles sont définies aux 2° et 3° ci-avant, est nulle et de nul effet. Est assimilée à la convention contraire, la clause qui céderait au transporteur le bénéfice de l'assurance couvrant la marchandise.

5° Le § 4 définit d'autre part les cas légaux d'irresponsabilité. Dans l'énumération qui s'y trouve inscrite figurent sous des noms divers, les cas de force majeure et de faute du chargeur qui relèvent du droit commun. Les cas d'irresponsabilité dérogatoire au droit commun sont désignés comme suit :

a) L'innavigabilité du navire, sauf le cas où la « due diligence » n'a pas été fournie par l'armateur, le charge de la preuve incombant à celui-ci ⁽¹⁾.

(1) Dans toutes les lois maritimes, le propriétaire est responsable du bon état de navigabilité de son navire au départ. Le droit anglo-saxon considérait cette responsabilité comme une garantie absolue. C'était bien rigoureux : un défaut caché pouvait échapper à l'examen le plus attentif. La convention internationale et le projet de loi substituent à cette garantie

b) Les fautes nautiques commises par le personnel du bord et les assimilés.

c) La limitation, par colis ou unité, de la responsabilité de l'armateur à la somme de 3,500 belgas, ou 100 livres sterling par colis ou par unité, sauf si le chargeur a fait une déclaration spéciale de valeur inscrite dans le connaissement — cette déclaration ayant force de présomption sauf preuve contraire — ou si une somme supérieure a été convenue.

Le dernier alinéa règle, dans l'intérêt général, les droits du transporteur vis-à-vis des marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse embarquées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère.

6° La convention contraire au § 4 est permise — mais devra être inscrite dans le connaissement délivré au chargeur.

7° Le § 6 affirme au surplus la liberté générale des conventions entre transporteur et chargeur, à condition qu'il ne soit pas émis de connaissement *négo-ciable* et qu'il ne s'agisse pas de cargaisons commerciales ordinaires : l'inquiétude manifestée par l'exposé des motifs au sujet de sa portée trop générale n'est donc pas justifiée. Le § 7 proclame la même liberté pour toutes les opérations antérieures au chargement ou postérieures au déchargement du navire. Ainsi, pour le séjour de la marchandise sur quai ou le long du bord en allège, une limitation ou exonération de responsabilité pourra être prévue. Il y aura lieu de discriminer, d'après le contrat et les usages, la part du navire et celle des représentants de la cargaison dans les opérations de chargement et de déchargement. Le § 8 maintient expressément l'application de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire telle qu'elle est réglée par ailleurs. Enfin, le litt. b prescrit que tout connaissement émis dans ces conditions portera la mention qu'il est régi par « les règles de l'article 91 », afin que les chargeurs connaissent exactement l'étendue de leurs droits.

5. — Les autres dispositions (art. 2 à 6) du projet, tendent à mettre notre législation interne en harmonie avec les principes désormais consacrés internationalement.

L'article 2 modifie l'article 87 du livre II du Code de Commerce, en ce que la force probante d'un connaissement régi par les règles de La Haye sera soumise aux dispositions de celles-ci.

Les articles 3, 4 et 5 modifient les articles 266, 267 et 269 de façon à assurer l'application de la prescription d'un an dans les conditions que prévoit la loi nouvelle.

L'article 6 modifie l'article 274 de façon à éviter l'application de la loi nouvelle à la navigation intérieure.

IV

Les immunités des navires d'Etat.

1. — Les États souverains possèdent ou peuvent posséder une marine de guerre et des vaisseaux assimilés, tels les garde-pêches, les yachts, les autres navires affectés à un service d'intérêt public non commercial. — Ils peuvent aussi

l'obligation pour le propriétaire du navire de prouver qu'il a fait toute diligence raisonnable pour assurer, au départ, la navigabilité de son navire. La loi belge n'exigeait pas davantage.

être propriétaires ou armateurs de navires de commerce ou du moins, pour reprendre l'expression de l'Exposé des motifs, de navires exploités quasi-commercialement.

La navigation ou l'exploitation de tels navires entraînent la conclusion de contrats, déterminent des responsabilités quasi-délictuelles, semblables ou analogues aux faits juridiques auxquels la navigation privée donne naissance.

Il a paru nécessaire de fixer, par un accord international, les droits et obligations auxquels les États sont soumis de ce chef, ainsi que de préciser la juridiction et la compétence.

Cet accord n'est pas en contradiction avec notre droit interne surtout depuis qu'un arrêt célèbre de notre Cour de cassation a contredit à la thèse de l'irresponsabilité de l'État fondée sur la séparation des pouvoirs, lorsqu'il s'agit de réparer la lésion des droits privés. Il n'y avait donc pas de difficulté de principe à ce que la Belgique puisse donner son adhésion à cet accord — pas plus qu'il n'y en a à l'adoption du projet de loi qui nous est soumis. Au contraire, il y a intérêt majeur à ce que les navires appartenant à des puissances étrangères ne puissent se prévaloir des principes soit de leur droit national soit du droit international pour se soustraire à leur responsabilité, contester la compétence de la juridiction qui serait saisie ou opposer à l'étranger l'immunité admise par beaucoup de lois au profit de l'État et de tout ce qui lui appartient. Rien n'oblige les pouvoirs publics à s'occuper d'armement commercial : s'ils le font, ils doivent se soumettre à la même loi que leurs concurrents, armateurs privés ou compagnies de navigation.

2. — Le projet établit en principe l'assimilation complète des navires d'État exploités commercialement ou quasi-commercialement aux navires privés pour « les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport des cargaisons », tant en ce qui concerne le fond du droit qu'en ce qui concerne la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, — en ce compris la saisie, l'arrêt et la détention.

Pour les navires d'État de l'autre catégorie au contraire, cette assimilation n'existe que dans les cas d'abordage ou d'accident de navigation, — d'assistance, de sauvetage ou d'avarie commune — ou encore de réparations, fournitures et autres contrats relatifs au navire. L'action de ces chefs pourra être portée devant les tribunaux de l'État propriétaire du navire ou d'exploitant, sans que puissent être prises des mesures de saisie, arrêt ou détention. Ce régime est étendu aux cargaisons appartenant à l'État belge et transportées à bord des navires de cette catégorie, et aux cargaisons appartenant à l'État et transportées à bord de navires privés dans un but d'intérêt public non-commercial, sauf, en ce qui concerne la compétence, la modalité indiquée au paragraphe final de l'article 5 pour les navires appartenant à l'État belge.

Ce n'est pas surabondamment que le projet ajoute que l'État, mis en présence de telles actions, disposera de « tous les moyens de défense, de prescription, de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés, leurs propriétaires, armateurs ou affrèteurs. » Il faut, en effet, que la règle de la limitation de responsabilité à la fortune de mer s'applique à l'État et que les moyens de défense spéciaux au droit commun maritime ne lui soient pas refusés.

Conclusion.

L'ensemble des projets de loi qui nous est soumis réalise une étape importante dans la voie de l'unification internationale du Droit maritime. Il est la consécration d'un long et patient effort, de laborieuses études, de négociations difficiles heureusement conduites à des solutions précises et pratiques. Il faut souhaiter que les autres nations signataires des conventions ne tardent pas à les ratifier et à leur conformer leur législation interne; les armements belges, soumis désormais au régime du connaissance réglementé, ont le droit, en effet, de compter que leurs concurrents étrangers ne pourront dans l'avenir bénéficier d'exonérations de responsabilité qui leur sont désormais interdites.

A l'unanimité de ses membres, la Commission spéciale conclut à l'adoption des projets.

Le Rapporteur,
ALBERT DEVÈZE.

Le Président,
MAX HALLET.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Ontwerp van wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het verdrag tot het vaststellen van eenige eenvoudige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

**AMENDEMENTS
DE LA COMMISSION SPÉCIALE**

A l'article 1^{er} :

Rédiger comme suit l'article 52 :

En cas d'action ou de poursuite exercée par une des causes énoncées aux articles 46, § VI, et 50, § 1, le tribunal pourra ordonner... (la suite comme au projet).

A l'article 2 :

Rédiger comme suit l'article 2 :

L'article 273 du Livre II du Code de commerce est modifié et complété comme suit :

Les dispositions du chapitre I^{er} du titre II de ce Livre, à l'exclusion du dernier alinéa du § 2 de l'article 46, du § 2 de l'article 48 et de l'article 50, ainsi que les dispositions des articles 58 et 67 du chapitre II, sont applicables à la navigation intérieure.

En ce qui concerne les bateaux d'intérieur, la responsabilité visée par l'article 46 ne dépassera pas, pour les créances prévues aux n^{os} 1, 2, 3, 4 et 5 du § 2 dudit article, une somme totale de 100 belgas par tonne métrique de jauge ou de déplacement, suivant qu'il s'agit de bateaux affectés ou non au transport de marchandises :

a) Pour les bateaux affectés au transport de marchandises, la jauge sera

**AMENDEMENTEN UITGAANDE
VAN DE BIJZONDERE COMMISSIE**

Bij het Eerste artikel :

Artikel 52 doen luiden :

In geval van rechtsvordering of vervolging, ingesteld op eene van de bij de artikelen 46, § VI, en 50, § 1, opgenoemde gronden, kan de rechtbank... (het vervolg zooals in het ontwerp).

Bij artikel 2 :

Artikel 2 doen luiden :

Artikel 293 van Boek II van het Wetboek van koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

De bepalingen van hoofdstuk I van titel II van dit boek, met uitsluiting van het laatste lid van § 2 van artikel 46, van § 2 van artikel 48 en van artikel 50, alsmede de bepalingen van de artikelen 58 en 67 van hoofdstuk II, zijn van toepassing op de binnenscheepvaart.

Voor wat de binnenschepen betreft, zal de bij artikel 46 bedoelde aansprakelijkheid, voor de schuldvorderingen voorzien bij de n^{os} 1, 2, 3, 4 en 5 van § 2 van gezegd artikel, niet een gezamenlijk bedrag van 100 belgas per ton van 100 kilogram inhoud of waterversplaatsing overschrijden, naar gelang het schepen betreft die al dan niet voor het goederenvervoer moeten dienen :

a) Voor de schepen bestemd voor het goederenvervoer, zal de tonnemaat

calculée d'après les règles fixées par l'article 68 du règlement général de police et de navigation des voies navigables administrées par l'État, tel qu'il est modifié par l'arrêté royal du 19 septembre 1927, mais à l'exclusion du 9^e alinéa de cet acte en concernant certains bateau à moteur, le plan du plus grand enfoncement admis étant établi uniformément au niveau de la ligne de franc-bord minimum imposée par le règlement de police et de navigation sur les voies navigables.

b) Pour les bateaux non affectés au transport des marchandises, le déplacement sera déterminé conformément aux règles fixées pour ces bateaux par ledit article 68, étant entendu que le déplacement sera celui qui correspond au plan du plus grand enfoncement autorisé.

Les dispositions de l'article 47, § 2 sont remplacées, en ce qui concerne les bateaux d'intérieur, par les suivantes.

Le fret visé à l'article 46, § 2 y compris le prix de passage, est estimé forfaitement à 5 % de la valeur du bateau au début du voyage. L'indemnité due alors même que le bateau n'aurait gagné au fret.

worden berekend volgens de regels bepaald bij artikel 68 van algemeen politie- en scheepvaartreglement der door den Staat beheerde waterwegen, zooals het is gewijzigd bij Koninklijk besluit van 19 September 1927, doch mits weglating van de 9^{de} alinea van dit artikel betreffende sommige motorbooten, het plan van den grootsten aangenomen diepgang eenvormig gevestigd zijnde op de minimum-hoogte van de hoofdplanklijn, opgelegd door het reglement van politie en scheepvaart op de bevaarbare waterwegen;

b) Voor de schepen niet bestemd voor het goederenvervoer, zal de waterverplaatsing bepaald worden overeenkomstig de regelen voor deze schepen bij gezegd artikel 68 bepaald, met dien verstande dat de waterverplaatsing diegene zal zijn, welke overeenkomt met het plan van den grootsten toegelaten diepgang.

De bepalingen van artikel 47, § 2 worden, waar het gaat over de binnenschepen, door de volgende vervangen.

De bij artikel 46, § 2 bedoelde vracht, met inbegrip van het doorgangsrecht, wordt vooruit vastgesteld op 5 t. h. van de waarde van het schip bij de afvaart. Zij zal ook verschuldigd zijn, zelfs indien het schip geen enkele haven heeft aangedaan.

(18)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 FEBRUARI 1928.

1. — Wetsontwerp houdende goedkeuring van het internationaal Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, van het internationaal Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen, van het internationaal Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, alsmede van het internationaal Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, ondertekend te Brussel, op 25 Augustus 1924 en 10 April 1926.
2. — Ontwerp van wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal Verdrag tot vaststelling van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen.
3. — Ontwerp van wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.
4. — Ontwerp van wet tot goedkeuring van het internationaal Verdrag tot vaststelling van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen.
5. — Ontwerp van wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving overeen te brengen met het internationaal Verdrag voor de eenmaking van zekere regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER DEVÈZE.

MIJNE HEEREN,

De eenmaking van het internationaal zeerecht beantwoordt aan de stijgende noodwendigheden van het internationaal verkeer ter zee. Het is een ingewikkeld werk, een werk van langen adem, met veel ijver doorgezet, en dat slechts geleidelijk kan verwezenlijkt worden. De Regeering wijst terecht op wat men, op dit gebied, verschuldigd is aan de Conferenties van Diplomaten die te Brussel in 1913, 1922, 1923 en 1926 werden gehouden, en ook onze bijzondere Commissie brengt harerzijds hulde aan den doorslaanden invloed dien in den schoot van die vergaderingen onze eminente landgenoot, de heer Louis Franck, Staatsminister en voorzitter van het Internationaal Zeevaartcomité, uitoefende.

De gezamenlijke wetsontwerpen die aan de behandeling van de Kamer zijn onderworpen, omvatten de goedkeuring van de Internationale Overeenkomsten

(1) Wetsontwerp, n° 331, 332, 333, 334, 335 (1926-1927).

(2) De Commissie bestond uit de heeren Hallet, voorzitter, Carton de Wiart, Devèze, Eekelers, Hoen, Kreglinger, Van Caeu, Van den Broeck.

te Brussel geteekend op 25 Augustus 1924 en op 10 April 1926, en die voor doel hebben eenheid te brengen in de regelen die betrekking hebben op : 1^o de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen; 2^o de voorrechten en hypotheeken op zeeschepen; 3^o de cognossementen; 4^o de immuniteiten van Staatsschepen. Daar het diplomatisch karakter van deze overeenkomsten alle omstandige bespreking uitsluit, en ons oplegt de door de Hooge Contracteerende Partijen vastgestelde bepalingen ongewijzigd aan te nemen of te verwerpen, zullen wij eenvoudig tot het aannemen van het desbetreffende wetsontwerp besluiten.

Wij zullen meer uitvoerig de vier wetsontwerpen onderzoeken waarvan de beteekenis is : het binnenlandsch recht van België in overeenstemming te brengen met de internationale verbintenissen waaraan ons land zijne toetreding zal hebben gegeven.

I

De aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen ⁽¹⁾.

1. — De rechten en plichten van de eigenaars van schepen zijn thans geregeld door de artikelen 46 tot 57 van de samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, verschenen in het *Staatsblad* op 25 September 1908 en 23 September 1911. De artikelen 54 tot 57 regelen alles wat betreft het wegzenden van den kapitein en de uitoefening van de rechten van den eigenaar in geval van medeëigendom; zij worden door de Internationale Conventie niet gewijzigd; anders is het met de artikelen 46 tot 53 die het wetsontwerp wil aanvullen, wijzigen of vervangen door nieuwe bepalingen.

De huidige artikelen 46 en 47 stellen het principe dat elke eigenaar van een schip burgerlijk aansprakelijk is voor de handelingen van den kapitein en instaat voor de verbintenissen door dezen laatste aangegaan in de uitoefening van zijne bediening, en ook in dezelfde voorwaarden voor de handelingen van het scheepsvolk en van de aangestelden die als zoodanig werkzaam zijn. Zij laten hem toe zich vrij te maken van zijne verplichtingen door afstand te doen van het schip en van de vracht, en zelfs het afstaan van het schip te vervangen door het betalen van zijn waarde bij het einde van de reis, of nog door eene som, voor elke reis, overeenkomende met 200 frank per bruto ton van zijn vaartuig.

Zij voegen erbij dat de eigenaar zich zal kunnen vrij maken, door denzelfden afstand, van de kosten en de vergoedingen verschuldigd wegens het uit den nood helpen of redden, maar zonder het recht eene forfaitaire vergoeding te betalen in plaats van het schip af te staan.

Artikel 48 bepaalt het oogenblik waarop de reis geacht wordt afgelopen te zijn.

Artikel 49 sluit van den afstand het verhaal uit van den eigenaar op den verzekeraar. Artikel 50 verplicht tot het bijpassen in geld van de sommen die, ten gevolge van voorrecht of hypotheek, mochten afgenomen worden van de waarde van het schip of van de vracht door schuldeischers welke tegen den eigenaar

(1) Over de hoofdstukken I en III van dit verslag zie RIVERT, *Droit maritime*; SNEESTER, *Droit maritime*, evenzoo de merkwaardige monographie van G. VAN DOORSELAERE, advocaat aan de balie van Antwerpen.

eene persoonlijke rechtsvordering hebben waarvan hij zich niet door afstand kan vrijmaken. Door artikel 51 zijn van het recht van afstand uitgesloten de verbintenissen voortspruitende uit persoonlijke verzuimen van den eigenaar, uit de overeenkomsten door hem aangegaan of uit die welke door hem werden gemachtigd of goedgekeurd.

Artikel 52 staat den afstand toe om zich vrij te maken van elke uitgave voor ophaling of herstelling, alsmede van elke schadevergoeding, in geval van schipbreuk in de territoriale wateren, dokken, havens en reeden, of ingeval van schade veroorzaakt aan de havenwerken.

Ten slotte, artikel 53 strekt het recht van afstand uit tot den bevrachter en den reeder, die zijn gehouden voor de aansprakelijkheid van den eigenaar van het schip.

2. — Het bijzonder kenmerk van het aldus ingesteld juridisch stelsel springt onmiddellijk in 't oog. Eenerzijds wordt het beginsel van de aansprakelijkheid van den eigenaar nadrukkelijk gesteld; anderzijds is door den afstand de aansprakelijkheid beperkt tot de waarde van het schip en de vracht, en deze beperking zelf zal forfaitair worden vastgesteld, wat betreft het schip, op 200 frank per bruto ton. Wij onderzoeken voor het oogenblik alleen de burgerlijke aansprakelijkheid: artikel 51, met enkel te behandelen de persoonlijke verzuimen of de eigen aangegane verbintenissen van den eigenaar, en de beperkingen van de artikelen 46 en 47 over de vergoeding voor bijstand of redding, die alle rechtstoestanden betreffen welke er vreemd aan zijn.

De billijking van het stelsel, dat men vindt in de wetgeving van het meeren-deel der zeestaten en waarvan de historische oorsprong reeds in een ver verleden ligt, vloeit voort uit beweegredenen die eigen zijn aan de bodemerij.

Welke ook de termen zijn waarvan onze wetgever zich bedient, het is niet in de algemeene aansprakelijkheid, vastgesteld door artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek ten laste van de committenten voor de handelingen van hunne aangestelden, dat men den juridischen grondslag moet zoeken van den aan den scheepseigenaar opgelegde verplichting. Voorzeker heeft deze met de meeste zorg den kapitein gezocht aan wien hij zijn vertrouwen schenkt; maar hij zal aan dezen agent noch eene bepaalde opdracht noch een vastgesteld mandaat kunnen geven, en zal niet bij machte zijn in feite eenige contrôle uit te oefenen over de uitvoering. « De taak van den kapitein, zegt RUEERT (*Droit maritime*, t. II, n^o 1235) omvat een zeer gewichtig initiatief. De opdracht, die men hem heeft gegeven, kan alleen wat haar doel betreft worden bepaald. De gesloten verbintenis of de tekst van de wet kunnen niet al de juridische handelingen voorzien die hij verplicht zal zijn te verrichten om er toe te komen zijn opdracht uit te voeren. Meer nog, niemand kan voorzien welk zijn gedrag zal zijn in de uitvoering van zijn kapiteinschap. De eigenaar kan hem zijn wil niet opleggen, hetzij omdat hij hem in volle zee niet bereiken kan, hetzij — zelfs wanneer de vooruitgang van de telegraphie hem toeliet bestendig in betrekking met hem te staan, omdat de kapitein alleen kan oordeelen over de passende maatregelen. » Het is niet de lastgever die aansprakelijk is; het is het schip. « De aansprakelijkheid, zegt SMEESTERS (*Droit maritime*, t. I, n^o 81), is in zijn oorsprong eerder eene *zakelijke* aansprakelijkheid; daarom drukt zij op den eigenaar. » En de rechtsgeleerden bevestigen eenparig dat het niet geldt eene aansprakelijkheid van burgerlijk recht, maar eene aansprakelijkheid eigen aan het zeerecht, die het heeft doen voortvloeien, niet uit de verbintenis- of voor-

drachtovereenkomst, maar uit het feit zelf van den eigendom, voor de bescherming van de rechten van derden en uit de bezorgdheid om de noodwendigheden van den handel ter zee.

Het is dienvolgens te begrijpen dat eene zoo bijzondere aansprakelijkheid noodzakelijkerwijze moet beperkt zijn.

« De kapitein kan niet, door zijne overeenkomsten en zijn verzuimen, het bezit te lande van den eigenaar van het schip in het verhaal brengen ». (*Ripert, ibid.*, n° 1234). De derden, die met hem overeenkomst sluiten of die het slachtoffer zijn van zijne quasi-misdrijven, weten dat zij enkel verhaal hebben binnen de perken van « het bezit ter zee », aan zijne zorgen toevertrouwd; tusschen schepen, tusschen aanvarenden en aangevaarden zal eene praktische gelijkheid tot stand komen. En van dat oogenblik af zal de afstand van het schip en van de vracht op billijke wijze den aansprakelijken eigenaar van alle verder verhaal op zijne goederen ontslaan; redenen van praktischen aard en een streven naar eenheid hebben er, sedert 1911, den Belgischen wetgever toe gebracht, dezen regel aan te vullen met het recht van vrije keus, opgenomen in den tekst. Hij behoudt het principe van het zeevaartrecht krachtens hetwelk de reeder, die een beroep uitoefent dat uitermate nuttig is voor het algemeen, door de zee slechts mag verliezen hetgeen hij aan de zee heeft toevertrouwd, d. i. zijn schip en zijne vracht. Vandaar de beperking van zijne aansprakelijkheid tot zijn vermogen ter zee.

Het recht van afstand is in het Fransche recht reeds ingeschreven in de Ordonnantie van 1681; het is in de wetten gebleven. In 1734 verschijnt anderzijds in Engeland eene andere formule van hetzelfde principe: die waarbij in de plaats van het schip eene forfaitaire vergoeding wordt gesteld berekend in geld volgens de registerton, vergoeding verhoogd ingeval het verhaal wordt gedaan door de slachtoffers van lichamelijke ongevallen. Men ziet dus dat het Belgisch recht de tweevoudige beperking van het Engelsch recht en van het Fransche recht heeft aangenomen, met tegelijkertijd het recht van afstand, en het recht om den afstand te vervangen door betaling van een forfaitaire vergoeding te bekrachtigen.

Derwijze heeft onze wetgeving, steunende op het werk van het Internationaal Zeevaart-Comiteit, sedert 1911, een initiatief genomen dat de door ons voorgedragde Internationale Overeenkomst bekrachtigd heeft, wat de hoofdzaak betreft.

3. — De Internationale Overeenkomst doet het begrip van den afstand in natura verdwijnen, doch vervangt het onmiddellijk door de beperking van de aansprakelijkheid van den eigenaar tot de waarde van het schip, van de vracht en de toebehooren van het schip; daarin treedt zij de Fransche opvatting bij. Zij voegt er de Engelsche forfaitaire beperking bij door aan te nemen, in de vijf gevallen die zij opsomt en die wezenlijk de belangrijkste gevallen zijn van de burgerlijke aansprakelijkheid, dat deze eene som van 8 pond sterling per ton niet zal overschrijden, bedrag dat het wetsontwerp omzet in gestabiliseerd Belgisch geld. De Overeenkomst brengt dus slechts twee belangrijke wijzigingen in ons recht. De eerste geldt de muntwaarde: men moest inderdaad een eind maken aan den stand van zaken, die voortvloeide uit de devalorisatie van onze munt en die den eigenaar toeliet zich vrij te maken met de bespottelijke som van 200 papierfrank per ton; men kan zich rekenschap geven van de schade die daarvan het gevolg was voor de slachtoffers van scheepvaart-verzuimen begaan in onze havens of in onze wateren. De tweede hervorming werd ingegeven door menscheijheidsgevoel en is een sociale vooruitgang. In geval van overlijden of

van lichamelijk letsel is, overeenkomstig het Engelsche principe, de eigenaar in de toekomst aansprakelijk, jegens de slachtoffers of hunne rechtverkrijgenden, boven de bepaalde grens en tot een nieuw bedrag van 8 pond sterling, omgezet in gestabiliseerde Belgische munt, per ton inhoud van het schip. Deze forfaitaire verplichting die onttrokken wordt aan de wisselvalligheden van de zeevaart, verbetert aanzienlijk het verhaal van de passagiers, de emigranten en vooral van de leden der bemanning.

Dat is de beteekenis van de nieuwe artikelen 46, § 2, en 50.

Bovendien, artikel 46 § 1 zegt duidelijk dat de eigenaar zonder beperking aansprakelijk is voor zijne persoonlijke handelingen, en burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen en verbintenissen van den kapitein en voor de handelingen van het scheepsvolk en van de aangestelden die als zoodanig werkzaam zijn, op de enkele voorwaarde dat zij gehandeld hebben in de uitoefening van hun ambt. De drie gevallen die zijn uitgesloten van de forfaitaire beperking, per ton, en die zijn overgenomen in artikel 46 § 2, betreffen de vergoedingen verschuldigd wegens het helpen of redden, den aanslag en de gemeenschappelijke avarij, en de verplichtingen voortspruitend uit de aangegane verbintenissen of de verrichtingen gedaan door den kapitein, krachtens zijne wettelijke rechten, buiten de aanleg-haven van het schip, voor de wezenlijke noodwendigheden tot behoud van het schip of tot voortzetting van de reis; deze uitzonderingen eischen geene verklaring.

Artikel 48 bepaalt nauwkeurig de begrippen van de waarde van het schip bij den aanvang van de reis, en van de toebehooren. Het bepaalt forfaitair het bedrag van de vracht op 10 l. h. van de waarde van het schip bij den aanvang van de reis. Artikel 49 regelt het samen opkomen van de verschillende schuldvor-deringen op de som die den omvang van de aansprakelijkheid van den eigenaar vertegenwoordigt. Artikel 50, laatste alinea's, bepaalt de berekeningsgrondslagen van de tonnemaat. Artikel 51 voorziet en regelt wat er zal gebeuren bij de beslaglegging op het schip, wanneer eene zekerheid gesteld is tot de volle grens van de aansprakelijkheid van den eigenaar; het beschermt den eigenaar tegen de eventualiteit van gelijktijdig tegen hem gerichte vorderingen door verschil-lende schuldeischers voor de rechtbanken van verschillende Staten om de eerbiediging van de wettelijke grens te verzekeren.

Eindelijk, artikel 47, dat het geval behandelt waarbij de kapitein eigenaar of mede-eigenaar is van het schip, beperkt de grens van zijne aansprakelijkheid tot zijne fouten van zeemanschap en tot de fouten van de personen die in dienst zijn van het schip. Het breidt anderzijds het recht uit de begrenzing tot den bevrachter en tot den reeder uit in te roepen.

Behalve talrijke verbeteringen van den tekst verschilt dit nieuwe stelsel dus van het bestaande op vele hoofdzakelijke punten. Het schaft het verouderd begrip van den afstand in nature af en vervangt het door de eerste beperking, de meest algemeene, tot de waarde van het schip, van de vracht en van de toebehooren — toepasselijk van het oogenblik af dat er geen kwestie is van de persoonlijke handelingen en verbintenissen van den eigenaar. Vervolgens voert het de tweede, meer beperkende, begrenzing in tot de goudwaarde van acht pond sterling per ton inhoud, in het geval waarbij het klaarblijkend geldt de burgerlijke verant-woordelijkheid, behalve de uitzonderingen die gebillijkt zijn, — en doet de onrechtvaardige ongelijkheid verdwijnen die voortvloede uit de waardevermin-dering van onze munt. Om de vergoeding aan de slachtoffers van lichamelijk letsel te verzekeren, vestigt het te hunnen voordeele eene aanvullende forfai-

taire verplichting, even belangrijk als deze welke voorzien is voor de aansprakelijkheid die niet denzelfden oorsprong heeft. Ten slotte, neemt het een forfaitairen grondslag aan voor de waardebepaling van de vracht, en bepaalt dat dit bedrag zal verschuldigd zijn onaan gezien de bijzondere omstandigheden van het schip.

In die onderscheidene opzichten is de nieuwe tekst een onbetwistbare vooruitgang, die, bij ontstentenis van eene uitdrukkelijk terugwerkende kracht, alleen ten goede zal komen aan de rechtstoestanden, tot stand gebracht na de afkondiging van de wet door het opkomen van het feit dat aanleiding geeft tot aansprakelijkheid.

4. — Het nieuwe artikel 53 regelt op zeer gelukkige wijze de proceduur voor het geval waarbij de eigenaar zich op de bepalingen van artikel 46, § 2, wil beroepen. In den voorgestelden tekst dient men de verwijzing naar artikel 50, § 1, er bij te voegen, daar dit, in het geval dat het voorziet, de aanvulling is van den in het ontwerp bedoelden tekst. Het is onnoodig nadruk te leggen op het voorziene stelsel, waarvan de uiteenzetting zeer duidelijk is, noch op de gepastheid te dezer zake de bijzondere bevoegdheid van de rechtbank van Antwerpen te erkennen, met voorbehoud, wat den grond der zaak betreft, van de rechtsmacht van den bevoegden rechter *ratione loci*. Het belang van derden eischt tegelijk dat zulke rechtsplegingen gecentraliseerd worden en dat zij het voordeel hebben van de bijzondere openbaarheid die slechts op doeltreffende wijze kan ingericht worden in eene groote wereldhaven.

5. — Het ontwerp bevat een artikel 2, dat voor doel heeft de uitbreiding tot de binnenscheepvaart te beletten van de bepalingen van artikel 46, § 2, laatste alinea, en artikel 50, namelijk van de beperking der aansprakelijkheid tot eene forfaitaire som per ton inhoud.

De Memorie van Toelichting verklaart deze beperking door er op te wijzen dat de aansprakelijkheid van den vervoerder over de binnenwateren thans bij internationale commissies ter bespreking ligt, op welker besluiten wij niet willen vooruitloopen; door de moeilijkheden waarop de beperking van de aansprakelijkheid tot een forfaitair bedrag per ton in de praktijk stuit; ten slotte, door het feit dat de beperking tot de waarde van het schip, van de vracht en van de toebehooren op zich zelf eene afdoende bescherming van de betrokken belangen zou insluiten.

Vooreerst dient te worden opgemerkt dat eene dergelijke bepaling voor de binnenscheepvaart een achteruitgang op den huidige stand van zaken zou medebrengen, want thans heeft zij het voordeel niet alleen van het recht van afstand, maar ook van de forfaitaire beperking tot 200 papierfrank per bruto ton.

Anderzijds heeft de toepassing van de Internationale Overeenkomst van 27 November 1923, betreffende de tonneninhoud van de binnenvaartuigen een einde gemaakt aan de moeilijkheden in de praktijk die worden aangehaald: het is gemakkelijker geworden voor de forfaitaire beperking de metrische ton van het bewijschrift van tonnenmaat als grondslag te nemen. Bovendien, het nieuw artikel 68, lid 4, van het politiereglement op de scheepvaart heeft de eenvormige tonnenmaat verplichtend gemaakt bij den diepgang bepaald door het eerste artikel van dit reglement. Eindelijk, de moeilijkheid voortvloeiende uit de geringe tonnenmaat van de sleepboten in vergelijking met hunne waarde, is opgelost

door artikel 68 van het nieuwe politiereglement op de scheepvaart, overeenkomstig de conventie van 27 November 1925, en dat, wat die booten betreft, eene tonnenmaat bepaalt berekend volgens hunne lengte, hunne breedte en hun gemiddelden diepgang.

Het is bovendien niet noodig in zake binnenscheepvaart al te streng rekening te houden met internationale beschouwingen. De Belgische booten die onze rivierhavens aandoen dragen het grootste deel van het verkeer, en de conflicten met de wetgeving kunnen dus slechts zelden oprijzen. Komt er eene internationale overeenkomst tot stand en wordt die door België goedgekeurd, zal het altijd gemakkelijk zijn onze binnenlandsche wetgeving in overeenstemming te brengen met hare bepalingen. De door de Regceering voorgestelde tekst doet de noodzakelijkheid daarvan niet verdwijnen.

Het schijnt dus niet dat er ernstige redenen bestaan om de toepassing van de beginselen, waarop de nieuwe wet steunt, niet toe te laten op de binnenscheepvaart, in zooverre zij vereenigbaar zijn met hare noodwendigheden.

Dit doel zal bereikt worden met de aanneming van de verder uiteengezette modaliteiten, die de voorwaarden, eigen aan de binnenscheepvaart, billijken. De forfaitaire waarde van de metrische ton moet met de helft verminderd worden, om de werkelijke waarden niet te overschrijden op het oogenblik van den overgang van de beperking tot de waardebepaling in goud. De regelen van de tonnenmaatberekening moeten nauwkeuriger worden bepaald, zoowel wat betreft de booten bestemd voor het vervoer van de goederen als wat betreft de andere booten, die de categorie van de sleepbooten omvatten. Tenslotte, de forfaitaire vaststelling van de vracht, verminderd tot de helft van het forfait aangenomen voor de schepen (5 t. h. in plaats van 10 t. h. van de waarde van het schip bij den aanvang van de reis). Het gemiddeld cijfer van de vrachten per ton is inderdaad verre beneden het cijfer dat algemeen wordt aangenomen voor de scheeps-tonnenmaat.

De Commissie stelt aan de Kamer voor artikel 2 in dien zin te wijzigen.

II

Voorrechten en hypotheeken op zeeschepen.

1. — Zooals de Memorie van Toelichting zeer gepast zegt, hadden de artikelen 23 en 24 van de samengeordende wetten, zooals zij voortgevloeid zijn uit de Belgische wet van 1908, de beginselen bekrachtigd die twee jaar te voren aangenomen waren door de Internationale Conventie van Venetië gehouden onder bescherming van het Internationaal scheepvaartcomiteit.

Daar het scheepscrediet voor grondslag heeft de zekerheid die de hypotheek op zeeschepen geeft, had die Conferentie de voorrechten die den voorrang hadden boven hypotheek, tot vier beperkt, en de Belgische wetgever had ons binnenlandsch recht overeengebracht met den wensch dien zij had uitgebracht.

De Conferentie van Brussel van 1926 heeft gemeend dat zij niet zoo ver mocht gaan. Zij heeft aangenomen dat een vijfde voorrecht den voorrang zou hebben boven de hypotheek : dit van de schuldvorderingen voortvloeiende uit contracten of handelingen door den kapitein buiten de thuishaven gesloten of verricht ten wezenlijke behoefte van het behoud van het schip of van de voortzetting van de

reis, met het doel het crediet dat noodig is voor de aldus bepaalde verrichtingen te vrijwaren.

Dit is de reden van de inlassching van het n° 5 in artikel 23, inlassching die een achteruitgang is onder opzicht van de waarde van de hypotheek, maar die het aanzienlijk voordeel biedt het regime, waaraan deze is onderworpen, op internationaal gebied één te maken.

Daarom scheen het oogenblik gekomen om de verouderde instelling der geldopneming op carco en kiel af te schaffen.

Wij zullen eveneens den nieuwen tekst goedkeuren van het 2° van § 1 van artikel 23 van het wetsontwerp, dat slaat op de schuldvorderingen voortspruitende uit de arbeidsovereenkomst van den kapitein, van het scheepsvolk en de overige personen welke zich aan boord bevinden.

Het eerste lid van artikel 23, § 1, beperkt het voorrecht, wat betreft de vracht, tot het voorrecht van de reis tijdens welke de bevoorrechte schuldvordering ontstaan is, en tot de toebehooren van de vracht sedert den aanvang van de reis ontstaan. Het laatste lid breidt het uit tot de personen in dienst van het schip en tot de vrachtgelden welke voor al de reizen, tijdens dezelfde dienstovereenkomst afgelegd, verschuldigd zijn. Het scheen dus billijk den termijn van zes maanden, tot welken de bestaande tekst het voorrecht van den kapitein en van het scheepsvolk beperkte, te doen verdwijnen; met het scheepsvolk zijn voortaan gelijkgesteld « de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden ».

De toebehooren met voorrecht zijn opgesomd in § 2 van artikel 23, met al de vereischte nauwkeurigheid.

2. — Het nieuwe artikel 24 regelt de kiesche kwestie van de orde en den rang der bevoorrechte schuldvorderingen. Het vervangt de al te onduidelijke en te algemeene bepaling die thans van kracht is.

Het laatste lid zegt nadrukkelijk dat de bepalingen van de artikelen 23 en 24 van toepassing zijn op de schepen geëxploiteerd door een reeder die niet eigenaar is of door een hoofd-bevrachter, tenzij de eigenaar door eene onrechtmatige daad het bezit ervan verloren heeft en daarenboven de schuldeischer niet te goeder trouw is.

3. — Bij de redenen tot te niet gaan van de in het bestaande artikel 37 opgesomde voorrechten, komt voortaan, overeenkomstig de bepalingen van de Internationale Overeenkomst, de korte verjaring van een jaar : dit is de inhoud van artikel 3 van het ontwerp. Zooals de Memorie van Toelichting het zegt, is deze bepaling een ernstige waarborg voor den hypothecairen schuldeischer.

Het maakt het bepaalde in het thans van kracht zijnde artikel 279 wat betreft de binnenscheepvaart, onnoodig, wijl de wettelijke bepalingen die de zeeschepen betreffen daarop toepasselijk zijn krachtens artikel 272. De auteur van het wetsontwerp doet terecht opmerken dat bovendien de kortere verjaringen, ingevoerd door artikel 9 van de wet van 25 Augustus 1891, voort zullen worden toegepast, daar er geene beperking is gebracht in de toepassing van deze wet, welke de kwestie van de overeenkomst van vervoer regelt, wanneer zij niet in strijd zal zijn met het beginsel van de bijzondere wet die wij behandelen. Het was noodig hier op te wijzen en het te herhalen, met het oog op de latere verklaring van den wij van den wetgever.

4. — Om aan de hypotheeken de door de Internationale Overeenkomst voorgeschreven openbaarheid te geven, wordt artikel 63 aangevuld door eene bepaling welke den kapitein verplicht aan boord, behalve de thans in dit artikel opgenoemde documenten, een stuk te bezitten waarop de staat van de hypothecaire inschrijvingen, waarmede het schip is bezwaard, staat vermeld.

5. — De wijzigingen in de artikelen 68, 70 en 72 van de wet vloeien voort uit de opheffing van de geldopneming op bodemerij. Deze wordt niet langer meer opgesomd in artikel 68, bij de handelingen die de kapitein niet mag verrichten wanneer de eigenaars of hunne gevolmachtigden zich niet ter plaatse bevinden. Evenmin in artikel 70, bij de handelingen waarin kan toegestemd worden door de bevoegde overheid. De nieuwe tekst van artikel 72 beantwoordt beter dan de bestaande tekst aan de verbodsbepalingen die moeten gesteld worden ten laste van den kapitein.

6. — Ten slotte, de toevoeging aan artikel 272, die voortspruit uit artikel 7 van het ontwerp, heeft voor doel het vijfde voorrecht, gevoegd bij artikel 23, niet toe te passen op de binnenscheepvaart, daar deze toevoeging het gevolg is van de Internationale Overeenkomst en alleen billijk schijnt binnen de grenzen dier Overeenkomst.

III

De regeling in zake van cognossement.

1. — Het geldt hier de aansprakelijkheid van den vervoerder (eigenaar, reeder of bevrachter van het schip) ten aanzien van den inlader (eigenaar van de lading) of van den bestemmeling houder van het cognossement.

Deze aansprakelijkheid is, principieel, zonder beperking, krachtens de algemeene regelen die de vervoerovereenkomst beheerschen. Er bestaat evenwel, wat hare uitgebreidheid betreft, eene eerste beperking der aansprakelijkheid ingevoerd door het wetsontwerp dat wij reeds onderzocht hebben. Het nieuwe artikel 46 zegt inderdaad in § 2, *sub.* 2°, volgens dit ontwerp, dat de eigenaar slechts aansprakelijk is tot het beloop van de waarde van het schip, van de vracht en van de toebehooren « van de schadeloosstellingen verschuldigd wegens schade berokkend aan de lading welke aan den kapitein overgemaakt was om te worden vervoerd », en de slot-alinea van dit artikel bepaalt het forfaitair beloop op 280 belgas of 8 pond sterling per ton inhoud voor de schadeloosstellingen van deze categorie. Eene gelijkaardige beperking ontstond totnogtoe uit het bestaan van het afstandsrecht en de toepassingswijzen van dit recht.

De bijzondere voorwaarden van het vervoer op zee, gaven sedert lang, over de geheele wereld, aanleiding tot een gebruik waarbij in de scheepsvrachtbrieven en in de cognossementen, « vrijstellingsbedingen » worden voorzien, die, bij overeenkomst, de aldus bepaalde aansprakelijkheid nog beperken, en wel op zulke wijze dat de volslagen vrijstelling ten slotte benaderd werd, zonder nochtans te worden verwezenlijkt, omdat het niet bestaan van alle verplichting zou uitloopen op de afschaffing van de overeenkomst zelf ⁽¹⁾.

(1) Bestond zulk beding, dan zou de schuldenaar, in werkelijkheid geen verbintenis hebben, of hij zou slechts verbonden zijn, onder eene zijnerzijds zuiver protestatieve voorwaarde, hetgeen de nietigheid van de overeenkomst zou veroorzaken. (RIPERT, *Droit maritime*, n° 1740.)

De inladers hebben dit aangenomen omdat zij gewoonlijk gedekt zijn door hunne verzekeraars — welke zelf hunne premiën berekenen volgens de algemeene raming van het risico, dat zij, volgens hun beroep, dekken.

In deze bedingen kan men verschillende categorieën onderscheiden :

1^o Die welke eenvoudig de bekrachtiging zijn van het gemeen recht, namelijk in geval van eigen schuld bij den inlader, van gebrek aan de waareigen, van overmacht, van eigenmachtig optreden : zij zijn hier zonder belang daar hunne opneming geen uitzonderlijk juridisch gevolg heeft ;

2^o Die welke den reeder ontheffen van de eigen schuld — met het onderscheid dat moet gemaakt worden tusschen het bedrog, de zware en de lichte schuld ;

3^o Die welke den reeder ontheffen van de schuld zijner onderhoorigen (kapitein, bemanning en daarmede gelijkgestelde personen) ;

4^o Die welke hem vrijstellen of zijne aansprakelijkheid beperken voor hetgeen zekere speciale risico's betreft, zooals sommige bepaalde soorten averij.

De geldigheid van deze bedingen werd betwist. Het schijnt echter onbetwistbaar dat, zoo de wet eene algemeene aansprakelijkheid ten laste van den vervoerder vaststelt, de partijen, krachtens vrije overeenkomsten, dan de uitgebreidheid van deze aansprakelijkheid moeten kunnen wijzigen, in zoover als de openbare orde niet daarbij is betrokken en ten minste in de mate waarin eene bijzondere wet niet, op sommige gebieden en binnen sommige grenzen die zouden bepaald zijn, de vrijheid van diegenen die de overeenkomst aangaan, heeft verminderd.

Het vraagstuk werd gesteld, zooals men kan begrijpen, wat betreft de categorie der bedingen vermeld in n^o 2. De ontheffing van persoonlijk bedrog bij den reeder, werd niet aanvaard ; over de ontheffing van de zware schuld werd beraadslaagd ; zij werd eerst ongeldig verklaard en nadien toegelaten door de rechtspraak. De geldigheid van de ontheffing van lichte schuld werd aangenomen.

Wat betreft de bedingen, in n^o 3 vermeld, werd betwist dat de reeder, op geldige wijze, ontheffing zou kunnen verkrijgen als het schuld van zijne onderhoorigen geldt — zelfs zware of opzettelijke schuld. Doch de gansch bijzondere aard van de overeenkomst voor de scheepvaartaanstelling werd terecht ingeroepen : de kapitein en de bemanning beschikken over zulke vrijheid dat geene bewaking, geen contrôle mogelijk is ; wij legden reeds nadruk op dit punt. « De onderhoorigheidsband is zeer verzwakt ; men laat aan den eigenaar de zorg over, aan de belanghebbenden te verklaren dat hij dien band geheel wil verbreken. » (RIPERT, n^o 608.) Het « nalatigheidsbeding » werd dus geldig verklaard, zoowel wat de zeevaart-verzuimen betreft als voor de verzuimen op handelsgebied, van kapitein en scheepsvolk.

Ten slotte, konden de bedingen, in n^o 4 vermeld, in sommige bepaalde gevallen, de openbare orde schijnen te betreffen of moeilijkheden van practischen aard doen oprijzen, op zulke wijze dat hunne geldigheid in het gedrang kan worden gebracht.

2. — Die toestand bracht de Wetgevende Kamers in de Vereenigde Staten er toe, op 13 Februari 1893, in te grijpen door de aanneming van de wet, bekend onder de benaming *Harter Act*. SMEESTERS (n^o 557), bepaalt de draagwijdte van deze wet door te zeggen dat « zij twee vrijstellingsbedingen verbiedt : bedingen betreffende de zeewaardigheid van het schip, bedingen betreffende de

behandeling van de lading. De reeder wordt integendeel van rechtswege ontheven van de schuld van den kapitein en de bemanning in zake van zeevaartfouten. Ten slotte legt de *Harter Act* de verplichte opneming op van sommige vermeldingen in de cognossementen. » Deze vermeldingen hebben betrekking op de merken van de colli, op de aanwijzing van hun getal of van de hoedanigheid der waar, alsmede op den zichtbaren toestand van deze en gene.

De beschikkingen van de *Harter Act* werden, met lichte wijzigingen, in de wetgeving van Australië overgenomen, alsmede in die van Nieuw-Zeeland en Canada. In Frankrijk werden deze beschikkingen, in onderscheidene wetsontwerpen vastgelegd : een van die ontwerpen gaat uit van den heer Clémentel (1927). De algemeene bezorgdheid was de inladers te beschutten tegen de eischen van de reeders. « Talrijke rechtskundigen nemen aan dat de toestemming van den inlader niet het kenmerk van vrijheid en onafhankelijkheid heeft dat noodzakelijk is om tegen hem een geldig beding uit te maken; zij zien in de, op onvoorzichtige wijze, gegeven toestemming, een bijtreden tot den sterkeren wil van den vervoerder; zij loochenen de gelijkheid van de contractanten en vinden in de ondergeschiktheid van den bevrachter ten aanzien van den vervoerder, eene oorzaak van nietigheid der bedingen aangaande de niet-aansprakelijkheid. » (RIPERT, n^o 1799.) Men streefde er ook naar, te vermijden dat de vrijgestelde vervoerder, de lading met onverschilligheid zou bejegenen en nutteloos verlies en averij zou veroorzaken. Anderzijds doet de noodzakelijkheid en de hoogdringendheid van eene bijzondere wetgeving betreffende de cognossementen, zich nog meer voelen wegens het strafbaar gebruik dat in sommige havens ingevoerd werd en bestaat in de aflevering van een « clean » cognossement (d. i. een cognossement zonder speciaal voorbehoud aangaande de aansprakelijkheid van den vervoerder, uit hoofde van de slechte schikking der waar) in ruil voor een « garantiebewijs » afgeleverd door den inlader aan den kapitein : hieruit ontstond bij den vertrouwensvollen geadresseerde die, na het lichten van de stukken, tegen betaling, de goederen in bezit nam, eene vergissing welke hem de grootste schade kon berokkenen. Men kon dienvolgens de bewijskracht van het cognossement en de eerlijkheid der handelsovereenkomsten niet meer waarborgen, tenzij door al de beperkingen ongeldig te maken, die niet uitdrukkelijk zouden vermeld worden in de cognossementen zelf ⁽¹⁾.

Men trachtte te komen tot eene internationale verstandhouding en het vraagstuk werd achtereenvolgens gebracht voor de congressen te Londen (1871), Londen (1879), Keulen (1881), gehouden door de *International Law Association*, Hamburg (1885), Londen (1887), Parijs (1912). Congressen voor het handelsrecht, bijeengeroepen op initiatief van de Belgische Regeering, te Antwerpen (1885) en te Brussel (1888) spraken zich uit ten voordeele van het onderscheiden van verschillende gevallen in de fouten begaan door de aangestelden.

(1) Redenen van practischen aard doen nochtans aannemen dat, in geval van gering verschil tusschen de verklaring van den inlader en die van den kapitein betreffende het getal der colli of der ingescheepte voorwerpen, een garantie bewijs kan afgeleverd worden, dat niet afhankelijk is van het cognossement. De minste vergissing begaan door een der werkers zou verplichten, zooniet tot het ontladen van het schip en tot het opnieuw tellen der zakken, ijzeren balken, ijzerplaten, enz. ! De wettelijke afkeuring moet enkel het bedrog gelden en het bedrog moet als een vaststaand feit beschouwd worden wanneer het voorbehoud den toestand van de waar betreft.

Intusschen werden type-cognossementen aangenomen : het cognossement van de Zwarte Zee (1902), het Hanseatische cognossement (1913), het uitvoer-cognossement in Frankrijk (1914).

Na den oorlog ⁽¹⁾ vestigde zich de aandacht vooral op den aard van het cognossement, dat een verhandelbaren handelstitel is en op de noodzakelijkheid die daaruit voortvloeit, om te verhinderen dat de waarde van den titel verminderd worde door beperkingen als deze, dat de drager in werkelijkheid geen enkel recht heeft tegen den kapitein die niet aflevert. Dan moest men zich ook niet meer bezighouden met de charterpartijen : het cognossement alleen bleef van belang, vermits het een verhandelbare titel is.

De koloniale Rijksconferentie, te Londen vereenigd, vroeg aan de Britsche Regeering eene wet te doen aannemen. Op de conferentie van 's Gravenhage, in 1921, werd eene overeenkomst gesloten tusschen de reeders en die welke belang hebben bij de vracht. Doch, die overeenkomst bleef zonder uitwerking omdat de wet niet ingreep. Toen werd het vraagstuk in handen genomen door het Internationaal Zeevaart-Comiteit en het gelukte er in het op te lossen. Men moest aan het cognossement eene internationale, eenvormige en vaststaande waarde geven : en het sluiten van eene overeenkomst drong zich op.

Het is met deze overeenkomst dat wij ons bezighouden en het zijn hare bepalingen die, door het wetsontwerp, in de Belgische wetgeving zullen opgenomen worden.

Zij werd te Brussel gesloten in 1924 en heeft de regelen vastgelegd waarover men het eens geworden was te 's Gravenhage in 1921 en te Londen in 1923 ter conferentie van het Zeevaart-Comiteit en die alleen de waarde hadden van een type-cognossement.

3. — De toepassing der regelen van 's Gravenhage, wordt volgens RIBERT (n^r 1815) beperkt door de volgende principes :

1^o Zij zijn toepasselijk op het vervoer met verhandelbaar cognossement en niet op de charterpartij of vervoer zonder aflevering van verhandelbaar cognossement.

2^o Zij zijn slechts toepasselijk op het vervoer zelf, de inontvangstneming en de levering inbegrepen die deel uitmaken van het vervoer doch niet inbegrepen de verrichtingen voor de lading en na het lossen.

3^o Een vervoerder kan steeds krachtens een beding in het cognossement, aan de ontheffing van aansprakelijkheid, voortvloeiende uit de toepassing der regelen, verzaken.

Het was belangrijk deze principes te vermelden, waarvan de kennis, de interpretatie van het ons voorgelegde ontwerp zal vergemakkelijken.

4. — De hoofdlijnen van het wetsontwerp zijn de volgende, wat betreft het nieuwe artikel 19 dat in onze samengeordende wetten opgenomen wordt :

1^o Litt. a bepaalt dat de voorgeschreven regelen alleen toepasselijk zijn op het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen, per schip, bij het vertrek of bij de aankomst in eene haven van het Rijk of van de Kolonie, zonder onderscheid van de nationaliteit. Het begint, volgens de

(1) Men leze aangaande dit geheel vraagstuk, RIBERT, n^{rs} 1812 en volg.

Engelsche methode, door in § 1 eenige begripsbepalingen te vermelden : onthouden wij dat de term « vervoer van goederen » stipt de tijdruimte vult die tusschen het laden en het lossen van het schip verloopt en dat hierin niet begrepen worden de verrichtingen vóór het laden en na het lossen.

2^o § 3 van litt. a vermeldt de verplichtingen en de verantwoordelijkheid van den vervoerder. Deze moet den vereischten spoed brengen om het schip zeewaardig te maken, het voldoende te bemannen en uit te rusten, het geschikt maken van de laadruimen en hunne bijbehooren. Hij moet ook zorgen voor behandeling, lading, stuwage, bewaking, lossing der vervoerde goederen. Hij is aansprakelijk zoo wel voor persoonlijke tekortkomingen als voor die zijner ondergeschikten.

3^o Het is noodig dat, na de inlading, de inlader een *cognossement* bezitte (met de vermelding « ingeladen » *shipped bill of loading*) dat met voldoende bewijzen den staat van de lading beschrijft. De vervoerder is dus verplicht hem dit document af te leveren en daarop te vermelden al wat noodig is om de verantwoordelijkheid die hij op zich genomen heeft klaar te omschrijven : merken om de goederen te onderkennen; het getal colli; gewicht, hoeveelheid, uiterlijken staat en uiterlijke gesteldheid van de goederen. Deze vermeldingen worden gedaan op grond van de verklaringen van den inlader en deze waarborgt er de juistheid van. De kapitein heeft het recht te weigeren de specificaties in te schrijven in zake van getallen, merken, hoeveelheden of gewicht, welke hij met reden meent niet juist te zijn of welke hij redelijkerwijs niet heeft kunnen onderzoeken, doch hij wordt gebonden door het *cognossement* ten aanzien van den drager en van de andere partijen buiten den inlader. Dit geldt inderdaad als vermoeden, behoudens tegenbewijs, dat de vervoerder de goederen ontvangen heeft, zooals zij beschreven zijn, behoudens verantwoordelijkheid van den inlader indien de specificaties welke hij opgegeven heeft onjuist worden bevonden. De kapitein zal gebeurlijk bewijzen aanvoeren tegen het *cognossement* met alle rechtsmiddelen waarover hij beschikt en namelijk door een onderzoek bij wege van deskundigen te doen plaats grijpen in de haven waar de lossing gedaan wordt.

Anderzijds geldt het wegnemen der goederen in de haven waar de lossing plaats greep, als ontlasting voor den vervoerder, tenzij : 1^o indien het verlies of de beschadiging uiterlijk zichtbaar zijn, de inontvangstnemer, vóór de lossing of op het oogenblik daarvan, een geschreven bezwaar indient; 2^o indien het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar zijn, dergelijk bezwaar binnen drie dagen na de aflevering wordt geopperd. Deze bezwaren kunnen worden vervangen door eene vaststelling op tegenspraak bij de aflevering. Het geding moet echter steeds aanhangig gemaakt worden door den inontvangstnemer binnen het jaar na de levering der goederen of na den datum waarop de goederen moesten afgeleverd worden. Ten slotte legt het ontwerp aan partijen de verplichting op « elkander over en weer in redelijkheid alle middelen te verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli gemakkelijk te maken ».

Aldus luiden de beschikkingen van § 3, sub de n^{os} 3 tot 6; deze paragraaf regelt ook, sub n^o 7, het geval waarbij eenig ander document, dat recht geeft op de goederen, het opmaken van het *cognossement* voorafgaat.

4^o Elke overeenkomst strijdig met de aansprakelijkheden, vastgesteld in de voorgaande n^{os} 2 en 3, is van geener waarde en zonder kracht. Wordt gelijkgesteld met de strijdige overeenkomst, een beding krachtens hetwelk

de uitkeering op grond van een gesloten verzekering die de waar dekt aan den vervoerder komt.

5° § 4 bepaalt anderzijds de wettelijke gevallen van niet aansprakelijkheid. In de opsomming komen onder verschillende benamingen de gevallen voor van overmacht of van verzuim van den lader; deze gevallen komen onder het gemeen recht. De gevallen van niet aansprakelijkheid die afwijken van het gemeen recht, worden als volgt bepaald :

a) De onzeewaardigheid van het schip, behoudens het geval dat de reeder niet met de noodige zorg gehandeld heeft ; de reeder moet bewijzen dat hij de vereischte maatregelen genomen heeft ⁽¹⁾ ;

b) De tekortkomingen op scheepvaartgebied begaan door het personeel aan boord of de daarmede gelijkgestelden ;

c) De beperking, per collo of eenheid, van de aansprakelijkheid van den reeder, tot de som van 3,500 belgas of 400 pond sterling per collo of eenheid, behalve wanneer de inlader eene bijzondere aangifte van waarde heeft gedaan, die ingeschreven is in het cognossement — deze aangifte geldt als vermoeden behoudens tegenbewijs — of indien voor eene hoogere som werd overeengekomen.

De laatste alinea regelt in het algemeen belang de rechten van den vervoerder inzake goederen, die ontvlambaar, ontplofbaar of gevaarlijk zijn en ingescheept werden zonder dat de vervoerder kennis had van hunnen aard.

6° De met paragraaf 4 strijdige overeenkomst wordt toegelaten doch moet worden ingeschreven in het cognossement afgeleverd aan den inlader.

7° Paragraaf 6 bevestigt bovendien de algemeene vrijheid der overeenkomsten tusschen vervoerder en inlader, op voorwaarde dat er geen *verhandelbaar* cognossement worde afgeleverd en dat het geene gewone handelsladingen geldt : de onrust die in de Memorie van Toelichting tot uiting komt betreffende de veel te algemeene beteekenis, is dus niet gebillijkt. Paragraaf 7 huldigt dezelfde vrijheid voor al de verrichtingen die de lading voorafgingen of kwamen na de lossing van het schip. Zoo zal, voor het verblijf van de goederen op de kaaïen of op lichterschepen, eene beperking of vrijstelling van de aansprakelijkheid kunnen voorzien worden. Men moet een onderscheid maken, volgens de overeenkomst en de gebruiken, tusschen het aandeel van het schip en dat van de vertegenwoordigers der lading in de verrichtingen van het laden en lossen der schepen. Paragraaf 8 handhaaft nadrukkelijk de toepassing van de aansprakelijkheidsbeperking van den scheepseigenaar, zooals zij elders wordt geregeld. Ten slotte wordt bij litt. b voorgeschreven dat elk onder deze omstandigheden afgeleverd cognossement de vermelding zal dragen dat het afhankelijk is van « de regels van artikel 91 », opdat de laders de juiste uitgestrektheid van hunne rechten zouden kennen.

(1) In al de wetten op de zeevaart is de eigenaar aansprakelijk voor de zeewaardigheid van zijn schip bij het vertrek. Het Angelsakisch recht beschouwde deze aansprakelijkheid als een volstreckte waarborging. Dit was zeer streng : een verborgen gebrek kon ontsnappen aan het meest waakzame onderzoek. De Internationale Overeenkomst en het wetsontwerp stellen in de plaats van dezen waarborg, de verplichting voor den eigenaar van het schip, te bewijzen dat hij met redelijke zorg de noodige maatregelen genomen heeft, om, bij het vertrek, de zeewaardigheid van zijn schip te verzekeren. De Belgische wet eischte niets meer.

5. — De andere bepalingen (art. 2 tot 6) van het ontwerp streven er naar onze binnenlandsche wetgeving in overeenstemming te brengen met voortaan op internationaal gebied erkende principes.

Artikel 2 wijzigt artikel 87 van boek II van het Handelswetboek, in dit name-lijk dat de bewijskracht van een cognossement, opgemaakt volgens de regelen van 's Gravenhage, aan de bepalingen dier regelen zal onderworpen zijn.

De artikelen 3, 4 en 5 wijzigen de artiken 266, 267 en 269 op zulke wijze dat de toepassing der verjaring met een jaar, onder de voorwaarden, door de nieuwe wet voorzien, verzekerd wordt.

Artikel 6 wijzigt artikel 274 op zulke wijze dat de toepassing van de nieuwe wet op de binnenscheepvaart vermeden wordt.

IV

De immuniteiten van Staatsschepen.

1. — De soevereine Staten bezitten, of kunnen bezitten, oorlogsschepen of daarmede gelijkgestelde schepen, zooals de schepen der visscherijpolitie, de jachten, de andere schepen bestemd voor een dienst van openbaar of commercieel nut. Zij kunnen ook eigenaars of reeders zijn van handelsschepen of ten minste, zooals de Memorie van Toelichting zegt, van schepen die om zoo te zeggen als handelsschepen in de vaart zijn gebracht.

Het varen, of de exploitatie van die schepen brengt mede het sluiten van overeenkomsten, die de quasi-strafbare aansprakelijkheden vaststelt, gelijk aan of in den aard van de juridische feiten waartoe de private scheepvaart aanleiding geeft.

Het bleek noodzakelijk door eene internationale Overeenkomst de rechten en de verplichtingen vast te stellen waaraan de Staten uit dien hoofde zijn onderworpen, evenals de rechtsmacht en de bevoegdheid te bepalen.

Die overeenkomst is niet in strijd met ons binnenlandsch recht, vooral sedert een merkwaardig arrest van het Hof van Verbreking, de thesis tegengesproken heeft van de niet aansprakelijkheid van den Staat gesteund op de scheiding der machten, waar het geldt de schade aan private rechten berokkend te herstellen. Er bestond dus geen principieel bezwaar tegen het aanvaarden van die overeenkomst door België, evenmin als tegen de aanneming van het wetsontwerp dat U wordt onderworpen. Integendeel, het is van overwegend belang dat de schepen, behorende aan vreemde Mogendheden, zich niet kunnen beroepen op de beginselen hetzij van hun nationaal recht, hetzij van het internationaal recht, om zich te onttrekken aan hunne aansprakelijkheid, om de bevoegdheid van de rechtbank, waarbij zij is aanhangig gemaakt, te betwisten, of om in het vreemde land zich te beroepen op de immuniteit, door vele wetten aangenomen ten voordeele van den Staat en van al wat tot zijn gebied behoort. Niets verplicht de openbare macht om zich bezig te houden met handelsreederij; doen zij dit dan moeten zij zich aan dezelfde wet onderwerpen als hunne mededingers, particuliere reeders of scheepvaartmaatschappijen.

2. — Het ontwerp vestigt de volledige gelijkstelling van de Staatsschepen, die commercieel of nagenoeg commercieel worden geëxploiteerd, met de particuliere schepen voor « de vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of

het vervoer van zulke ladingen » zoowel wat den grond van het recht betreft, als wat betreft de bevoegdheid der rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging, daarin begrepen de beslagname, de aanhouding en de ophouding.

Voor de Staatsschepen van de andere categorie daarentegen, bestaat deze gelijkstelling enkel in geval van aanvaring of scheepvaartongeval, van hulp, berging of averij-grosse, of nog, van herstellingen, leveringen of andere overeenkomsten op het schip betrekking hebbende. De vordering uit dien hoofde zal kunnen aanhangig gemaakt worden voor de rechtbanken van den Staat die eigenaar is van het Schip of exploitant zonder dat maatregelen van beslagname, aanhouding of ophouding kunnen getroffen worden. Dit stelsel wordt uitgebreid tot de scheepsvrachten behorend aan den Belgischen Staat en overgeladen aan boord van de schepen van deze categorie en tot de scheepsvrachten behorend aan den Staat, den overgeladen aan boord van particuliere schepen met een doel van niet-commercieel openbaar belang behoudens, wat de bevoegdheid betreft, de modaliteit vermeld in slotparagraaf van artikel 5 voor de schepen behorende aan den Belgischen Staat.

Het is niet overbodig dat het ontwerp er bij voegt dat de Staat, tegenover zulke rechtsvorderingen, beschikt over « al de weermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid waarvan particuliere schepen en hunne eigenaars, reeders, of bevrachters, zich kunnen bedienen ».

Het is inderdaad noodig dat de regel van de beperking der aansprakelijkheid tot de zeeschade toepasselijk is op den Staat en dat de weermiddelen die eigen zijn aan het gemeen zeevaartrecht hem niet geweigerd worden.

Besluit.

De gezamenlijke wetsontwerpen die ons werden onderworpen verwezenlijken een belangrijken stap vooruit op den weg der eenmaking van het internationale Zeevaartrecht. Het is de bekrachtiging van een lang en geduldig werk, van grondige studie, van moeilijke onderhandelingen die gelukkig tot nauwkeurige en praktische oplossingen hebben geleid. Het is te hopen dat de andere naties, die de overeenkomst hebben ondertekend, dezelve binnen kort zullen bekrachtigen en hunne binnenlandsche wetgeving er mede in overeenstemming zullen brengen; de Belgische reederijen, voortaan onderworpen aan het stelsel van het geregeld cognossement, moeten er inderdaad kunnen op rekenen dat hunne buitenlandsche mededingers in de toekomst geen vrijstelling van aansprakelijkheid kunnen genieten die aan hen in 't vervolg onzegd is.

Eenparig hebben de leden van uwe Bijzondere Commissie tot de goedkeuring van de ontwerpen besloten.

De Verslaggever,

ALBERT DEVEZE.

De Voorzitter,

MAX HALLET.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

—
**AMENDEMENTS
DE LA COMMISSION SPÉCIALE**
—

A l'article 1^{er} :

Rédiger comme suit l'article 52 :

En cas d'action ou de poursuite exercée par une des causes énoncées aux articles 46, § VI, et 50, § 1, le tribunal pourra ordonner... (la suite comme au projet).

A l'article 2 :

Rédiger comme suit l'article 2 :

L'article 273 du Livre II du Code de commerce est modifié et complété comme suit :

Les dispositions du chapitre I^{er} du titre II de ce Livre, à l'exclusion du dernier alinéa du § 2 de l'article 46, du § 2 de l'article 48 et de l'article 50, ainsi que les dispositions des articles 58 et 67 du chapitre II, sont applicables à la navigation intérieure.

En ce qui concerne les bateaux d'intérieur, la responsabilité visée par l'article 46 ne dépassera pas, pour les créances prévues aux n^{os} 1, 2, 3, 4 et 5 du § 2 dudit article, une somme totale de 100 belgas par tonne métrique de jauge ou de déplacement, suivant qu'il s'agit de bateaux affectés ou non au transport de marchandises :

a) Pour les bateaux affectés au transport de marchandises, la jauge sera

Ontwerp van wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het verdrag tot het vaststellen van eenige eenvoudige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

—
**AMENDEMENTEN UITGAANDE
VAN DE BIJZONDERE COMMISSIE**
—

Bij het eerste artikel :

Artikel 52 doen luiden :

In geval van rechtsvordering of vervolging, ingesteld op eene van de bij de artikelen 46, § VI, en 50, § 1, opgenoemde gronden, kan de rechtbank... (het vervolg zooals in het ontwerp).

Bij artikel 2 :

Artikel 2 doen luiden :

Artikel 273 van Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

De bepalingen van hoofdstuk I van titel II van dit Boek, met uitsluiting van het laatste lid van § 2 van artikel 46, van § 2 van artikel 48 en van artikel 50, alsmede de bepalingen van de artikelen 58 en 67 van hoofdstuk II, zijn van toepassing op de binnenscheepvaart.

Voor wat de binnenschepen betreft, zal de bij artikel 46 bedoelde aansprakelijkheid, voor de schuldvorderingen voorzien bij de n^{os} 1, 2, 3, 4 en 5 van § 2 van gezegd artikel, niet een gezamenlijk bedrag van 100 belgas per ton van 1,000 kilogram inhoud of waterversplaatsing overschrijden, naar gelang het schepen betreft die al dan niet voor het goederenvervoer moeten dienen :

a) Voor de schepen bestemd voor het goederenvervoer, zal de tonnemaat

calculée d'après les règles fixées par l'article 68 du règlement général de police et de navigation des voies navigables administrées par l'État, tel qu'il est modifié par l'arrêté royal du 19 septembre 1927, mais à l'exclusion du 9^e alinéa de cet acte et concernant certains bateaux à moteur, le plan du plus grand enfoncement admis étant établi uniformément au niveau de la ligne de franc-bord minimum imposée par le règlement de police et de navigation sur les voies navigables ;

b) Pour les bateaux non affectés au transport des marchandises, le déplacement sera déterminé conformément aux règles fixées pour ces bateaux par ledit article 68, étant entendu que le déplacement sera celui qui correspond au plan du plus grand enfoncement autorisé.

Les dispositions de l'article 47, § 2 sont remplacées, en ce qui concerne les bateaux d'intérieur, par les suivantes :

Le fret visé à l'article 46, § 2 y compris le prix de passage, est estimé forfaitairement à 5 % de la valeur du bateau au début du voyage. L'indemnité est due alors même que le bateau n'aurait gagné aucun fret.

worden berekend volgens de regels bepaald bij artikel 68 van het algemeen politie- en scheepvaartreglement der door den Staat beheerde waterwegen, zooals het is gewijzigd bij Koninklijk besluit van 19 September 1927, doch mits weglating van de 9^{de} alinea van dit artikel betreffende sommige motorbooten, het plan van den grootsten aangenomen diepgang eenvormig gevestigd zijnde op de minimum-hoogte van de hoofdplanklijn, opgelegd door het reglement van politie en scheepvaart op de bevaarbare waterwegen ;

b) Voor de schepen niet bestemd voor het goederenvervoer, zal de waterverplaatsing bepaald worden overeenkomstig de regelen voor deze schepen bij gezegd artikel 68 bepaald, met dien verstande dat de waterverplaatsing diegene zal zijn, welke overeenkomt met het plan van den grootsten toegelaten diepgang.

De bepalingen van artikel 47, § 2 worden, waar het gaat over de binnenschepen, door de volgende vervangen :

De bij artikel 46, § 2 bedoelde vracht, met inbegrip van het doorgangsrecht, wordt vooruit vastgesteld op 5 t. h. van de waarde van het schip bij de afvaart. De vergoeding is verschuldigd, zelfs indien het schip geen enkele vracht zou gewonnen hebben.