

Kamer van Volksvertegenwoordigers

8 MAART 1978

WETSONTWERP

tot wijziging van Boek II van het Wetboek van Koophandel ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenvaartuigen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE ⁽¹⁾,
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER SUYKERBUYK

DAMES EN HEREN,

Dit ontwerp werd reeds bij de Kamer ingediend op 21 november 1972 (*Stuk* n° 448/1 van 1972-1973).

Het kwam in behandeling in de Commissie voor de Justitie, maar de bespreking ervan werd niet beëindigd. Na de Kamerontbinding van 31 januari 1974, werd het bij de wet van 20 juni 1974 van verval ontheven.

Begin 1977 werd dit ontwerp andermaal door de Commissie voor de Justitie in behandeling genomen. (*Stuk* n° 746/1 van 1975-1976). Amendementen werden ingediend, zowel door de Regering (*Stuk* n° 746/2) als door de heer Geldolf (*Stuk* n° 746/3).

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Léon Remacle.

A. — Leden : de heren De Kerpel, Grafé, Léon Remacle, Suykerbuyk, Uyttendaele, Van Rompaey, Wathelet, Weckx, Willems. — Bob Cools, Degroeve, Dejardin, M^{re} Derière, de heren Harmegnies, Van Cauwenberghe, Vanvelthoven. — Defraigne, Gol, Kempinaire, Verberckmoes. — Baert, Belmans. — Havelange.

B. — Plaatsvervangers : de heer *Beauthier*, Me^j. *Dielens*, de heren *Lernoux*, *Martens*, *Van den Brande*. — M^{re} *Adriaensens* echtg. *Huybrechts*, de heer *Biefnot*, M^{re} *Brenez*, de heren *Brouhon*. — *Risopoulos*, *Schrans*. — *Babylon*. — *Rouelle*.

Zie :

185 (1977-1978) : N° 1.

— N° 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

8 MARS 1978

PROJET DE LOI

modifiant le Livre II du Code de Commerce, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux

RAPPORT

FAIT
AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE ⁽¹⁾,
PAR M. SUYKERBUYK

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet a été déposé sur le bureau de la Chambre dès le 21 novembre 1972 (*Doc.* n° 448/1, de 1972-1973).

Son examen a été entamé par la Commission de la Justice, mais n'a pas été terminé. Après la dissolution des Chambres, le 31 janvier 1974, il a été relevé de caducité par la loi du 20 juin 1974.

Au début de l'année 1977, l'examen du projet a une nouvelle fois été entamé par la Commission de la Justice (*Doc.* n° 746/1, de 1975-1976). Des amendements ont été présentés aussi bien par le Gouvernement (*Doc.* n° 746/2) que par M. Geldolf (*Doc.* n° 746/3).

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

Président : M. Léon Remacle.

A. — Membres : MM. De Kerpel, Grafé, Léon Remacle, Suykerbuyk, Uyttendaele, Van Rompaey, Wathelet, Weckx, Willems. — Bob Cools, Degroeve, Dejardin, M^{re} Detière, MM. Harmegnies, Van Cauwenberghe, Vanvelthoven. — Defraigne, Gol, Kempinaire, Verberckmoes. — Baert, Belmans. — Havelange.

B. — Suppléants : M. *Beauthier*, M^{re} *Dielens*, MM. *Lernoux*, *Martens*, *Van den Brande*. — M^{re} *Adriaensens* épouse *Huybrechts*, M. *Biefnot*, M^{re} *Brenez*, MM. *Brouhon*. — *Risopoulos*, *Schrans*. — *Babylon*. — *Rouelle*.

Voir :

185 (1977-1978) : N° 1.

— N° 2 : Amendements.

Na de Kamerontbinding van 9 maart 1977, werd het ontwerp bij de wet van 16 november 1977 andermaal van verval ontheven.

Het werd vervolgens in de Commissie voor de Justitie besproken en aangenomen.

I. — Inleidende uiteenzetting

De Minister van Verkeerswezen wijst er op dat het voorliggend wetsontwerp de aansprakelijkheid beperkt van de eigenaars van zeeschepen en binnenvaartuigen in het kader van het Verdrag van 10 oktober 1957, dat te Brussel werd ondertekend en op deze materie betrekking had.

Volgende punten verdienen speciale aandacht :

I. — Dit ontwerp is een gevolg van het feit dat het Parlement in de loop van de maand juli 1973 het Internationale Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen en het Protocol van ondertekening, opgemaakt te Brussel op 10 oktober 1957, heeft goedgekeurd (wet van 18 juli 1973).

Er zij aan herinnerd dat de voornaamste nieuwigheden van dat Verdrag, en bijgevolg ook van het onderhavige wetsontwerp, de volgende zijn :

1° Het beginsel volgens hetwelk de beperking van de aansprakelijkheid in forfaitaire bedragen wordt uitgedrukt wordt veralgemeend. Voortaan is er geen sprake meer van een regeling gesteund op de abandonwaarde van het schip. Het Verdrag bepaalt nu duidelijk op eenvormige wijze dat de bedragen van beperkte aansprakelijkheid voor elk schadeverwekkend geval kunnen ingeroepen worden. Het in artikel 48, § 1, van Boek II van het Wetboek van Koophandel gemaakte onderscheid, dat steunt op het Verdrag van 1924, valt volkomen weg. Dit moet duidelijk gezegd worden, want in bepaalde middens spreekt men nog steeds, zelfs na de bekrachtiging door België van het Verdrag van 1957, van een abandonregeling. Voorts dient verduidelijkt te worden waarin de tegenstelling tot het regime van 1924 bestaat. Uit het Verdrag van 1924 en uit artikel 48, § 1, van Boek II van voornoemd wetboek kan worden afgeleid dat het beginsel van het bedrag per scheepsongeval alleen op het stuk van de schuldvorderingen ingevolge schade door aanvaring of gelijkaardig scheepsongeval geldt.

In dit opzicht verschilt het nieuwe regime principieel niet van het vroegere.

2° De in 1° bedoelde forfaitaire bedragen worden thans uitgedrukt in de tegenwaarde van een gouden rekeneenheid, die aan minder hevige schommelingen dan nationale munteenheden is blootgesteld.

3° Bij het vastleggen van de bedragen tot welke de aansprakelijkheid kan worden beperkt, wordt een onderscheid gemaakt tussen personenschade en materiële schade.

4° De bedragen tot welke de aansprakelijkheid kan worden beperkt, worden merklijk verhoogd.

5° Een beperkingsfonds wordt opgericht.

Het voornoemde internationale Verdrag is in werking getreden op 31 mei 1968 en is thans door een vijftientigtal landen bekrachtigd, waaronder alle E.E.G.-landen met uitzondering van Italië, alle Scandinavische landen, enkele ontwikkelingslanden, zoals India, Singapore, Kongo en Ghana, en ook de Verenigde Arabische Republiek en Israël.

Opmerkelijke outsiders zijn de V.S.A. en de U.S.S.R.

Après la dissolution des Chambres du 9 mars 1977, le projet a été à nouveau relevé de caducité par la loi du 16 novembre 1977.

Il a ensuite été discuté et adopté par la Commission de la Justice de la Chambre.

I. — Exposé introductif

Le Ministre des Communications signale que le présent projet de loi limite la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux dans le cadre de la Convention du 10 octobre 1957, signée à Bruxelles et portant sur cette matière.

Méritent une attention particulière, les points suivants :

I. — Le présent projet de loi découle de la ratification par le Parlement au mois de juillet 1973 (loi du 18 juillet 1973) de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et du Protocole de signature, établis à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Il convient de rappeler, incidemment, que les principales innovations de cette Convention et, partant, du présent projet de loi sont les suivantes :

1° Le principe selon lequel la limitation de responsabilité s'exprime en montants forfaitaires est généralisé. Dorénavant, il ne sera plus question d'un règlement fondé sur la valeur d'abandon du navire. La Convention prévoit clairement, de manière uniforme, que les montants de responsabilité limitée peuvent être invoqués pour tout cas dommageable. La distinction opérée à l'article 48, § 1, du Livre II du Code de Commerce et fondée sur la Convention de 1924 est totalement supprimée. Il importe de le souligner, car certains milieux font toujours état d'un règlement d'abandon, même après la ratification de la Convention de 1957 par la Belgique. Il convient ensuite de préciser en quoi consiste la différence par rapport au régime de 1924. Il est permis d'inférer de la Convention de 1924 et de l'article 48, § 1, du Livre II du Code précité que le principe du montant par accident ne vaut qu'à l'égard des créances qui se rattachent à un abordage ou à un accident analogue.

Sur ce point, le nouveau régime ne diffère donc pas, en principe, de l'ancien.

2° Les montants forfaitaires visés au 1° sont maintenant exprimées en contrevalet d'une unité de compte-or, qui est exposée à des variations moins fortes que les unités monétaires nationales.

3° Dans la fixation des montants auxquels la responsabilité peut être limitée, une distinction est faite entre les dommages corporels et les dommages matériels.

4° Les montants auxquels la responsabilité peut être limitée sont sensiblement relevés.

5° Un fonds de limitation est constitué.

La Convention internationale précitée est entrée en vigueur le 31 mai 1968 ; elle a jusqu'à présent été ratifiée par quelque 25 pays, dont tous les Etats membres de la C.E.E. hormis l'Italie, tous les pays scandinaves, quelques pays en voie de développement tels que l'Inde, Singapour, le Congo et le Ghana, ainsi que la République Arabe Unie et Israël.

Parmi les abstentions notables, il faut citer celles des Etats-Unis et de l'U.R.S.S.

II.— Hoewel het volgens een bepaalde rechtstheorie zou kunnen volstaan zich te beperken tot de goedkeuring van voornoemd internationaal Verdrag, mits er zorg voor te dragen uit de interne wetgeving die bepalingen te schrappen welke in strijd zouden zijn met de bepalingen van het Verdrag zelf, heeft de Regering het in de huidige stand van de nationale maritieme wetgeving meer gepast geacht het traditioneel procédé te volgen dat erin bestaat de nationale wetgeving inzake de beperking van de aansprakelijkheid (artikelen 46, § 2 en volgende, van Boek II van het Wetboek van Koophandel) aan te passen aan de inhoud van bedoeld internationaal Verdrag.

Daarbij werden de fundamentele bepalingen van het Verdrag zo getrouw mogelijk in de nationale wetgeving opgenomen met het oog op de eenvormigheid in de toepassing van het Verdrag en van de nationale wetgeving. Van dit beginsel werd, zoals verder zal blijken, om bijzondere redenen in enkele welomschreven gevallen afgeweken.

Het gevolgde procédé brengt het voordeel mee dat men aldus in de interne wetgeving een samenhangend geheel van desbetreffende bepalingen zal weervinden. Tal van andere verdragsluitende landen volgen overigens dezelfde werkwijze.

III. — De structuur van het wetsontwerp is driedelig.

1° *Artikel 46 van Afdeling I* (artikel 1 van het wetsontwerp) is de weergave van paragraaf 1 van het huidig artikel 46. Het werd louter redactioneel gewijzigd en daarbij — en dit overeenkomstig de gevestigde rechtspraktijk — werd tevens uitdrukkelijk bepaald dat de scheepseigenaar eveneens burgerlijk aansprakelijk is voor de handelingen van de loods. Deze toevoeging heeft echter niet tot doel de hoedanigheid van de loods nader te omschrijven, welke de nieuwe wet onverlet wil laten. De aandacht dient er op gevestigd te worden dat de bepalingen van dit artikel aan geen enkele bepaling van het Verdrag beantwoorden, vermits dit laatste alleen handelt over de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Het vastleggen van de aansprakelijkheid zelf hoort toe aan de nationale wetgever. Wat België betreft, wordt deze bij artikel 46 (oud artikel 46, § 1) van de nieuwe wet vastgelegd.

2° *De artikelen 47 tot 51 van Afdeling I* (eveneens artikel 1 van het wetsontwerp) hevelen de fundamentele bepalingen van het Verdrag in de interne wetgeving over. Zij handelen over de voorwaarden waarin de beperking van de aansprakelijkheid kan ingeroepen worden, de bedragen van deze beperkte aansprakelijkheid, de vorming van het beperkingsfonds en de opheffing van het scheepsbeslag na borgstelling (vorming van het beperkingsfonds inbegrepen).

Naar de vorm werd de volgorde van die bepalingen lichtelijk gewijzigd om ze beter te doen kaderen met de nationale wetgeving.

Minder vormelijk doch niettemin zonder de beginselen van het Verdrag aan te tasten, is een afwijkende terminologie gebruikt :

a) in artikel 48, § 1, waarin om begrijpelijke redenen ook het woord « loods » werd ingelast, ten einde deze bijvoorbeeld in geval een rechtbank tegen de gevestigde rechtspraak in de persoonlijke aansprakelijkheid van de loods zou weerhouden, toe te laten ook de beperking in te roepen;

II. — Bien que, selon une certaine jurisprudence, il suffise de se borner à l'approbation de la Convention internationale précitée, à condition de veiller à supprimer dans la législation interne les dispositions qui seraient contraires aux dispositions de la Convention même, le Gouvernement a jugé plus opportun, dans l'état actuel de la législation maritime nationale, de suivre le procédé traditionnel consistant à adapter au contenu de cette Convention internationale la législation nationale en matière de limitation de la responsabilité (articles 46, § 2, et suivants du Livre II du Code de Commerce).

A cet effet, les dispositions fondamentales de la Convention ont été reprises aussi fidèlement que possible dans la législation nationale, afin d'assurer une uniformité optimale entre l'application de la Convention et la législation nationale. Pour des raisons particulières, il a été dérogé à ce principe dans quelques cas bien déterminés, ainsi qu'il apparaîtra plus loin.

Ce procédé a l'avantage de permettre de retrouver dans la législation interne un ensemble cohérent de dispositions appropriées. Par ailleurs, ce procédé est suivi par bon nombre d'autres pays qui ont adhéré à la Convention.

III. — La structure du projet de loi est triple.

1° *L'article 46 de la Section I* (article 1 du projet de loi) reproduit le § 1 de l'actuel article 46. Il a été modifié sous une forme purement rédactionnelle en ce sens que — conformément à la pratique judiciaire consacrée — il est précisé que les propriétaires de navires sont également civilement responsables des faits du pilote. Cependant, cet ajout n'a pas pour objet de préciser la qualité du pilote, que la nouvelle loi entend laisser inchangée. Il convient d'attirer l'attention sur le fait que les dispositions de cet article ne correspondent à aucune disposition de la Convention, étant donné que celle-ci porte uniquement sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

La détermination de la responsabilité même appartient au législateur national. En ce qui concerne la Belgique, celle-ci est fixée par l'article 46 (ancien article 46, § 1) de la nouvelle loi.

2° *Les articles 47 à 51 de la Section I* (également l'article 1 du projet de loi) transposent dans la législation interne les dispositions fondamentales de la Convention. Ils traitent des conditions auxquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée, des montants de cette responsabilité limitée, de la constitution d'un fonds de limitation et de la mainlevée de la saisie du navire moyennant caution (y compris la constitution du fonds de limitation).

Une légère modification de forme a été apportée à l'ordonnance de ces dispositions afin de mieux les faire cadrer avec la législation nationale.

Sur un plan moins formel, mais sans mise en cause des principes de la Convention, une terminologie différente a été utilisée :

a) à l'article 48, § 1, dans lequel le mot « pilote » a été inséré afin de permettre au pilote d'invoquer également la limitation au cas où un tribunal retiendrait sa responsabilité à l'encontre de la jurisprudence établie ;

b) in artikel 50, § 1, waarbij het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid niet rechtstreeks in de bij het Verdrag vastgestelde rekeneenheid wordt uitgedrukt doch in Belgische franken tot beloop van de monetaire waarde in die frank van de gezegde rekeneenheid. De reden daartoe is dat de Belgische rechtbanken de bedragen van de aansprakelijkheid steeds in Belgische franken zullen uitdrukken.

Teneinde elk misverstand uit te sluiten, zij nu reeds aangestipt dat artikel 3 van het wetsontwerp, waarbij artikel 273 van het Boek II van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd in die zin dat voor binnenvaartuigen een afzonderlijke limiet van aansprakelijkheid wordt bepaald, geenszins in strijd is met het bepaalde *in fine* van § 4 van artikel 50, vermits in deze laatste bepaling alleen schepen, in de zin van artikel 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel worden bedoeld.

3° De artikelen 52 tot 54 van Afdeling II (eveneens artikel 1 van het ontwerp) bevatten de vereiste uitvoeringsbepalingen van het internationaal Verdrag (cf. artikel 4 van dit Verdrag) en de overige bepalingen van de nieuwe wet zelf.

Deze uitvoeringsbepalingen betreffen de vorming van het beperkingsfonds, waarvan het beginsel in het internationaal Verdrag is vastgelegd. Ze zijn mede gegrond op een reeks procedureregelen, welke in de bepalingen van het Wetboek van Koophandel terzake van het faillissement zijn vastgelegd.

IV. — Artikel 2 van het wetsontwerp behoeft geen bijzondere commentaar, vermits het alleen de kwestie regelt van de nieuwe schikking van de overige artikelen van hetzelfde Hoofdstuk I van Titel II van Boek II van het Wetboek van Koophandel, welke de nieuwe wet onaangeroerd laat.

V. — Artikel 3 van het wetsontwerp heeft tot doel het vraagstuk van de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van binnenvaartuigen in het licht van het nieuwe voor zeeschepen geldend stelsel voorlopig te regelen. Inderdaad blijkt de Regering wel de bedoeling te hebben, ingevolge het internationale Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van binnenvaartuigen, opgemaakt te Genève op 12 september 1972, ten gepaste tijde een nieuw wetsontwerp in te dienen om dit vraagstuk afzonderlijk en onafhankelijk van het zeerecht te regelen.

Met dit artikel, dat omwille van terminologische redenen eerder als een storende aanwas van het geheel van de wettelijke bepalingen inzake de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars kan beschouwd worden, zou dan ook alleen in afwachting van die nieuwe wetgeving genoegzaam kunnen genomen worden.

Opmerkelijk in dit verband is wel het gebruik in dit artikel van de term « frank » waarmee vanzelfsprekend niet de in het Internationaal Verdrag bedoelde frank — vandaar dat in de wet behalve in het besproken artikel eerder van rekenen eenheden wordt gesproken (namelijk de Poincaré-goudfrank) — doch wel de nationale munteenheid wordt bedoeld.

Ook het basiscriterium van de tonnenmaat verschilt naargelang men, terzake van binnenvaartuigen, ton (eenheid van waterverplaatsing) dan wel, terzake van zeeschepen, eenheid-tonnemaat (eenheid van inhoud) bedoelt.

VI. — Tenslotte is de Regering akkoord met het voorstel van de commissie om artikel 4 weg te laten. Er is terzake inderdaad geen enkele reden om af te wijken van de basisregel, die geldt voor de inwerkingtreding van de wetten, nl. 10 dagen na de bekendmaking van de wetteksten in het *Belgisch Staatsblad*.

b) à l'article 50, § 1, dans lequel le montant de la responsabilité limitée n'est pas exprimé directement dans l'unité de compte définie par la Convention mais bien par la contre-valeur en francs belges de ladite unité de compte. La raison en est que les tribunaux belges exprimeront toujours les montants de la responsabilité en francs belges.

Afin de prévenir toute équivoque, il convient de préciser que l'article 3 du projet de loi qui modifie l'article 273 du Livre II du Code de Commerce en fixant une limitation particulière de la responsabilité en ce qui concerne les bateaux n'est nullement contraire aux dispositions énoncées *in fine* du § 4 de l'article 50, qui ne concernent en effet que les navires au sens de l'article premier du Livre II du Code de Commerce.

3° Les articles 52 à 54 de la Section II (également l'article 1 du projet) contiennent les dispositions requises en vue de l'exécution de la Convention internationale (cf. article 4 de la Convention), ainsi que les autres dispositions de la nouvelle loi proprement dite.

Ces dispositions d'exécution concernent la constitution du fonds de limitation dont la Convention internationale établit le principe. Elles se fondent également sur une série de règles de procédure prévues par le Code de Commerce en matière de faillites.

IV. — L'article 2 du projet de loi ne requiert aucun commentaire particulier, étant donné qu'il règle uniquement la nouvelle ordonnance des autres articles du même chapitre 1^{er}, Titre II, du Livre II du Code de Commerce, qui ne sont pas modifiées par la nouvelle loi.

V. — L'article 3 du projet de loi vise à régler provisoirement, à la lumière du nouveau régime applicable aux navires de mer, le problème de la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux. En effet, conformément au Traité international relatif à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux, établi à Genève le 12 septembre 1972, le Gouvernement paraît avoir l'intention de présenter en temps utile un nouveau projet de loi visant à résoudre ce problème de manière distincte et indépendamment du droit maritime.

Par conséquent, si l'on peut se contenter de cet article — lequel, pour des raisons de terminologie, pourrait être considéré plutôt comme un facteur de déséquilibre pour l'ensemble des dispositions légales en matière de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires — c'est uniquement dans l'attente de cette législation nouvelle.

A cet égard, il est intéressant de relever l'utilisation, dans cet article, du terme « franc » qui ne désigne évidemment pas le franc visé au Traité international — ce qui explique que, exception faite de l'article en question, la loi fait plutôt état d'unités de compte (à savoir le franc Poincaré) mais bien l'unité de monnaie nationale.

Le critère de base du tonnage diffère lui aussi selon que, en matière de bateaux de navigation intérieure, ce terme désigne la tonne (unité de déplacement) ou bien, en matière de navires de mer, l'unité de tonnage (unité de capacité).

VI. — Enfin, le Gouvernement marque son accord sur la proposition de la commission de supprimer l'article 4. En effet, en l'occurrence, il n'y a aucune raison de déroger à la règle de base s'appliquant au moment de l'entrée en vigueur des lois, à savoir dans les dix jours de la publication du texte de la loi au *Moniteur belge*.

II. — Algemene bespreking

Tijdens de algemene bespreking werd nogal veel aandacht besteed aan de vraag waarom de bepalingen van de Conventie van 1957 broksgewijze in ons intern recht worden opgenomen en of het niet beter ware de Conventie ineens over te nemen, te meer daar het Verdrag in januari 1976 in werking is getreden. Het Verdrag van 1957 werd inderdaad goedgekeurd bij wet van 18 juli 1973 en België heeft de bekrachtigingsoorkonden neergelegd op 31 juli 1975, met 31 januari 1976 als datum van inwerkingtreding.

Omtrent de gevolgde werkwijze werden door verscheidene leden tal van bemerkingen gemaakt.

Waarom werd dit ontwerp in november 1973 in Commissie besproken terwijl het Verdrag in juni 1973 door het Parlement werd bekrachtigd?

De Minister antwoordt dat uit het advies van de Raad van State duidelijk blijkt dat na elke bekrachtiging van een verdrag, dit laatste in onze wetgeving dient te worden opgenomen.

Men bevindt zich in de eigenaardige situatie dat een Verdrag sinds 31 januari 1976 integraal deel uitmaakt van het Belgisch recht (artikel 11 van het Verdrag), terwijl de wet die het in het Wetboek van Koophandel moet invoegen nog steeds niet in het Parlement besproken werd!

Verder merkt de Minister nog op dat de terzake gespecialiseerde advocaten op de rechtspraak en de rechtsleer steunen om aan te dringen op de aanneming van het ontwerp. Natuurlijk zal men in dit geval met twee wetgevingen geconfronteerd worden. Men mag evenwel niet vergeten dat het wetsontwerp ook een regeling betreffende de rechtspleging bevat die niet in het Verdrag voorkomt.

Alhoewel het internationaal recht voorrang heeft, is het wetsontwerp niettemin noodzakelijk.

Een lid wijst erop dat de rechter in elk geval het Verdrag dient te verbieden, daar het internationaal recht voorrang heeft op het Belgisch recht.

Op zijn vraag of er reeds gevallen gekend zijn van conflicten tussen de twee wetgevingen, antwoordt de Minister ontkennend.

De Minister wijst erop dat de voorrang van het internationale op het interne recht, na een lange evolutie van de rechtspraak, door het Hof van Cassatie werd vastgesteld.

Sommige leden vrezen dat, wanneer er twee documenten in omloop zijn, verschillende interpretaties kunnen ontstaan. Zulks kan aanleiding geven tot misverstanden.

Men herinnert eraan dat de wet niet mag afwijken van het Verdrag dat van het interne Belgisch recht deel uitmaakt.

Ook de wetten die na de goedkeuring van het Verdrag worden aangenomen, zijn aan de regel van de voorrang van het internationaal recht onderworpen. Het probleem is dus welke de grenzen zijn tussen de wet en het Verdrag; het gevaar van misverstand is niet denkbeeldig daar de rechtspleging en bepaalde punten door het Verdrag niet worden vastgesteld en daar de aanvullingen van het Verdrag aan de aandacht van de betrokkenen kunnen ontsnappen.

Een ander lid meent dat dit Verdrag overijld werd bekrachtigd en dat dit dubbel werk zinloos is. Hij is van oordeel dat het wetsontwerp alleen kan worden aangenomen om de rechtspleging in onze interne wetgeving in te voegen.

De Minister is het ermee eens dat de wet ten gronde niet van het Verdrag mag verschillen. Hij verklaart dat zulks niet

II. — Discussion générale

Au cours de la discussion générale, l'attention s'est portée de manière assez soutenue sur la question de savoir pourquoi les dispositions de la Convention de 1957 sont insérées par fragments dans notre droit interne et s'il ne serait pas préférable de reprendre d'emblée la totalité de cette Convention, d'autant plus qu'elle est entrée en vigueur en janvier 1976. En effet, la Convention de 1957 a été ratifiée par la loi du 18 juillet 1973 et la Belgique en a déposé les instruments de ratification le 31 juillet 1975, la date d'entrée en vigueur étant fixée au 31 janvier 1976.

La procédure suivie suscite bon nombre d'observations de la part de plusieurs membres.

Pourquoi le présent projet de loi a-t-il été discuté en Commission au mois de novembre 1973, alors que la Convention avait été ratifiée par le Parlement en juin de la même année?

Le Ministre répond que l'avis du Conseil d'Etat montre clairement qu'après sa ratification, toute convention doit être reprise dans notre législation.

On se trouve aujourd'hui dans la situation singulière où une Convention fait intégralement partie du droit belge depuis le 31 janvier 1976 (article 11 de la Convention), alors que la loi qui doit l'insérer dans le Code de Commerce n'a pas encore été discutée au Parlement.

Le Ministre ajoute que les avocats spécialisés en la matière se fondent sur la jurisprudence et la doctrine pour insister sur l'adoption du projet. Evidemment on se trouvera, en l'occurrence, devant deux législations. Il ne faut toutefois pas oublier que le projet de loi comporte également un règlement relatif à la procédure, qui ne figure pas dans la Convention.

Bien que le droit international prévale, le projet de loi est nécessaire.

Un membre signale que, de toute manière, le juge doit respecter la Convention, car le droit international prime le droit belge.

Au même membre qui demande si des cas de conflits entre les deux législations sont déjà connus, le Ministre répond par la négative.

Le Ministre signale que la primauté du droit international sur le droit interne a été établie par la Cour de Cassation à l'issue d'une longue évolution de la jurisprudence.

Certains membres craignent qu'il ne puissent surgir des différences d'interprétation lorsque deux documents sont utilisés; il peut en résulter des malentendus.

Un membre rappelle que la loi ne peut s'écarter de la Convention, qui fait partie du droit belge interne.

Même les lois qui seront adoptées après l'approbation de la Convention sont soumises à la règle de la primauté du droit international. Le problème qui se pose est donc de savoir quelles sont les limites entre la loi et la Convention; le risque de malentendu n'est pas illusoire étant donné que la procédure ainsi que certains points ne sont pas déterminés par la Convention et que les additions à celle-ci peuvent échapper à l'attention des intéressés.

Un autre membre estime que la ratification de la Convention s'est faite avec trop de hâte et que le travail actuel, qui fait double emploi, est sans utilité. Il est d'avis que le projet de loi ne peut être adopté que pour introduire la procédure dans notre législation interne.

Le Ministre estime également que la loi ne peut différer de la Convention quant au fond. Il déclare que tel n'est pas

het geval is met het onderhavige ontwerp, behalve wat betreft de beperkingen van de persoonlijke aansprakelijkheid die uitgebreid wordt tot andere personen dan de scheepseigenaars (loodsen enz.) en de schikking die anders is dan deze van het Verdrag. Deze afwijkingen zijn nochtans niet strijdig met het Verdrag.

In verband met de draagwijdte van het voorliggende ontwerp, worden de volgende opmerkingen gemaakt :

1° de twee laatste paragrafen van artikel 46 van Titel II van Boek II van het Wetboek van Koophandel hebben niets gemeens met het Verdrag van 1957;

2° in artikel 46, § 3, is sprake van de burgerlijke aansprakelijkheid van de loods, wat in het Verdrag niet het geval is;

3° in artikel 3 van het ontwerp, dat betrekking heeft op de binnenscheepvaart, wordt geen rekening gehouden met de rekeneenheden van het Verdrag.

Hierop wordt het volgende geantwoord :

1° de twee laatste paragrafen van artikel 46 zijn de weergave van het Verdrag van 1924;

2° de burgerlijke aansprakelijkheid van de loods is een afwijking van het Verdrag van 1957. Luidens het Hof van Cassatie moet de loods als raadgever van de kapitein beschouwd worden : aldus kan de loods ook een beroep doen op de beperking van de aansprakelijkheid;

3° artikel 3 van het ontwerp dat artikel 273 van Titel X, Boek II van het Wetboek van Koophandel vervangt, heeft tot doel de thans bestaande overgangssituatie te dekken, in afwachting van een verdrag dat de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van binnenvaartuigen zal regelen.

Voor het overige is de tekst volkomen in overeenstemming met de tekst van het Verdrag van 1957.

De Minister wenst nogmaals te onderstrepen dat het voorliggende ontwerp drie categorieën van bepalingen omvat :

1° Artikel 46 dat niets te maken heeft met het Verdrag van 1957 dat de beperking van de aansprakelijkheid betreft, maar niet de natuur ervan. Het herneemt de tekst van het huidige artikel 46 met dit verschil dat men er uitdrukkelijk de loodsen aan toevoegt, die vroeger niet werden vermeld daar zij niet als aangestelden werden beschouwd.

2° Een herhaling van de bepalingen van het Verdrag op drie verschillen na :

a) artikel 47, § 2, verwijst naar het begrip « loods » ;

b) ten aanzien van de verplichting om in de wetteksten elke andere vermelding van een andere dan de nationale munt te vermijden en om de in het verdrag genoemde gouden-franken (Poincaré-franken) niet te vermelden, wordt verwezen naar de monetaire waarde in Belgische frank;

c) afdeling II die uitsluitend het Belgisch recht betreft en die de bepalingen bevat die door het Verdrag aan de nationale wetgeving werden overgelaten en die het aanvullen.

3° De bepalingen die de binnenschepen betreffen, daar het Verdrag slechts toepasselijk is op de zeeschepen.

Na deze opsomming deelt de Minister nog mee dat een nieuwe conferentie in 1976 te Londen een Verdrag heeft opgesteld maar dat, zoals dit in 1957 het geval was, het tien jaar kan duren alvorens dit Verdrag in werking treedt.

**

le cas du présent projet sauf en ce qui concerne les limitations de la responsabilité personnelle, qui est étendue à d'autres personnes que les propriétaires de navires (pilotes, etc.), et la présentation, qui diffère de celle de la Convention. Ces différences ne sont cependant pas contraires à la Convention.

La portée du projet suscite les remarques suivantes :

1° les deux derniers paragraphes de l'article 46 du Titre II, Livre II du Code de Commerce n'ont aucun rapport avec la Convention de 1957 ;

2° à l'article 46, § 3, il est question de la responsabilité civile du pilote, ce qui n'est pas le cas dans la Convention ;

3° à l'article 3 du projet, qui concerne la navigation intérieure, il n'est pas tenu compte des unités de comptes prévues par la Convention.

Les réponses ci-après y sont faites :

1° les deux derniers paragraphes de l'article 46 ne sont autres que le texte de la Convention de 1924 ;

2° la responsabilité civile du pilote représente une dérogation à la Convention de 1957. Selon la Cour de Cassation, le pilote doit être considéré comme étant le conseiller du capitaine : le pilote peut dès lors invoquer lui aussi la limitation de la responsabilité ;

3° l'article 3 du projet, qui remplace l'article 273 du Titre X, Livre II du Code de Commerce, a pour but de couvrir la situation transitoire actuelle en attendant une convention qui réglera la limitation de la responsabilité civile des propriétaires de bateaux.

Pour le reste, le texte est absolument conforme à celui de la Convention de 1957.

Le Ministre entend souligner une nouvelle fois que le présent projet de loi comporte trois catégories de dispositions :

1° L'article 46, qui n'a rien de commun avec la Convention de 1957 qui porte sur la limitation de la responsabilité, mais non pas sur la nature de celle-ci. Il reprend le texte de l'actuel article 46, à cette différence près qu'il y ajoute explicitement les pilotes qui, auparavant, n'étaient pas mentionnés du fait qu'ils n'étaient pas considérés comme des préposés.

2° Une réitération des dispositions de la Convention sous réserve de trois différences :

a) l'article 47, § 2, fait référence à la notion de « pilote » ;

b) en ce qui concerne l'obligation d'éviter, dans les textes de loi, toute mention d'une monnaie autre que la monnaie nationale et de ne pas mentionner le franc or (franc Poincaré) cité dans la Convention, il est fait référence à la valeur monétaire en francs belges ;

c) la section II, qui concerne exclusivement le droit belge et comprend les dispositions laissées à la législation nationale par la Convention et complétant cette dernière.

3° Les dispositions relatives aux bateaux, étant donné que la Convention ne s'applique qu'aux navires de mer.

A l'issue de cette énumération, le Ministre ajoute qu'en 1976, à Londres, une nouvelle conférence a élaboré une convention. Néanmoins, comme cela a été le cas en 1957, dix ans peuvent s'écouler avant son entrée en vigueur.

**

Bij de vraag waarom dit ontwerp zijn belang behoudt, niettegenstaande de bekrachtiging van het Verdrag van 1957 en het op handen zijnde nieuwe Verdrag dat in november 1976 te Londen werd afgesloten en door België *ad referendum* werd ondertekend, wenst uw verslaggever de volgende bedenkingen te maken :

1° Een conventie als die van 10 oktober 1957 is alleen geldig voor die Staten welke het Verdrag ondertekenen en is onbestaande voor andere Staten.

Het feit dat België het Verdrag heeft ondertekend brengt dan ook alleen mee dat het Verdrag van kracht wordt, maar niets meer. In België is dus het Verdrag van 1957 van kracht maar zij bindt niet alle schepen welke België aandoen, doch alleen de schepen welke varen onder de vlag van Staten welke eveneens dit Verdrag hebben ondertekend.

Dit betekent op dit ogenblik concreet het volgende :

a) in België is er een wet van 1928 die het Verdrag van 1924 includeert en op alle schepen, van welke nationaliteit ook, toepasselijk is;

b) door de ondertekening van het Verdrag van 1957 is een uitzonderingsbepaling tot stand gekomen voor de schepen van de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend.

Zulks kan tot eigenaardige resultaten leiden :

Een Belgisch schip komt in aanvaring met een Panamees schip. Aangezien België het Verdrag van 10 oktober 1957 heeft ondertekend geldt voor het Belgisch schip dus de hoge beperking van aansprakelijkheid. Panama heeft het Verdrag van 1957 echter niet ondertekend. Voor het Panamees schip geldt dus de Belgische wet van 1928 (t.t.z. de lage beperking bepaald bij het oude Verdrag van 1924).

Welnu, dit verschil zal wegvallen wanneer het Verdrag van 1957 niet alleen door België geratificeerd is, maar opgenomen in het Belgisch recht omdat, op dat ogenblik, de wet toepassing zal vinden op het Belgisch territorium en om het even welk schip dat België binnenloopt onderworpen zal zijn aan de nieuwe Belgische wet.

2° De goudclausule in de nieuwe wet :

In het vervoerrecht heeft men steeds het goud als basis genomen en zelfs het Verdrag van 1924, die onze wet van 1928 werd, is gesteund op de toenmalige waarde van het goud.

Toen men dit Internationaal Verdrag opmaakte drukte men de waarde van het goud uit in de plaatselijke munteenheden.

Een meer specifieke verwijzing naar het goud vinden wij in een reeks internationale conventies die de Franc Poincaré als basis namen, zoals de Overeenkomst van Warchau over het vervoer door de lucht, de Internationale Overeenkomst over het vervoer over zee van passagiers, de Overeenkomst over de veiligheidsmaatregelen voor door kernenergie aangedreven vaartuigen, de Overeenkomst over het vervoer van bagage, de Overeenkomst over de zeebevuiling door olie, enz.

Belangrijk is ook dat de Internationale C.M.R.-Overeenkomst, die geldt voor het gehele Europese internationale vervoer over de baan, evenals de Internationale C.M.I.-Overeenkomst, die toepasselijk is op het vervoer van goederen over de spoorweg, eveneens de goudfrank (ditmaal Francs de Germinal) als rekeneenheid gebruiken.

Het gebruik van rekeneenheden « in goud » vindt men dus niet alleen terug in de sector van het zeevervoer; het

Il est demandé pour quelle raison le présent projet conserve son intérêt en dépit de la ratification de la Convention de 1957 et de la nouvelle Convention qui a été conclue à Londres en novembre 1976 et que la Belgique a signée *ad referendum*.

1° Le rapporteur répond qu'une convention telle que celle du 10 octobre 1957 n'engage que les Etats signataires et qu'elle est inexistante pour les autres Etats.

La signature de la Convention par la Belgique a donc pour seul effet de la rendre effective. La Convention de 1957 est dès lors en vigueur en Belgique mais elle n'engage pas tous les navires qui accostent en Belgique. Seuls sont concernés les navires battant pavillon des Etats signataires de la Convention de 1957.

Concrètement, cela signifie aujourd'hui :

a) qu'il y a en Belgique une loi de 1928 qui inclut la Convention de 1924 et s'applique à tous les navires, quelle que soit leur nationalité;

b) que la signature de la Convention de 1957 a engendré un régime d'exception pour les navires des Etats signataires de cette Convention.

Il s'ensuit une situation singulière, illustrée par l'exemple suivant :

Un navire belge et un navire panaméen sont impliqués dans un abordage. La Belgique ayant signé la Convention du 10 octobre 1957, le navire belge bénéficiera de la forte limitation de responsabilité. Par contre, le Panama n'a pas adhéré à la Convention de 1957 : la loi belge de 1928 s'appliquera dès lors au navire panaméen (faible limitation prévue par l'ancienne Convention de 1924).

Cette divergence sera supprimée lorsque la Convention de 1957 sera, non seulement ratifiée par la Belgique, mais incluse dans le droit interne belge, car à ce moment la loi sera applicable au territoire belge et tout navire entrant en Belgique sera soumis à la nouvelle loi belge.

2° La clause-or dans la nouvelle loi :

Le droit des transports a toujours retenu l'or comme base de règlement, et même la Convention de 1924, devenue notre loi de 1928, se fonde sur la valeur qu'avait l'or à cette époque.

Lors de la rédaction de cette Convention internationale, la valeur de l'or fut exprimée en unités monétaires locales.

Une référence plus spécifique à l'or se retrouve dans un certain nombre de conventions internationales ayant adopté le franc Poincaré comme base, telles la Convention de Varsovie relative au transport aérien, la Convention internationale relative au transport de passagers par mer, la Convention relative aux mesures de sécurité des bâtiments propulsés par l'énergie nucléaire, la Convention relative au transport de bagages, la Convention relative à la pollution des mers par le pétrole, etc.

Le fait que la Convention internationale C.M.R., qui vaut pour l'ensemble des transports internationaux par route, ainsi que la Convention internationale C.M.I., qui est applicable au transport des marchandises par chemin de fer, recourent également au franc-or (mais cette fois le franc de Germinal) comme unité de compte est important également.

Le recours à des unités de compte-or n'est donc pas caractéristique du seul secteur des transports maritimes : il

is een internationaal en algemeen gebruik voor het vervoer, zowel in de lucht als over zee, per vrachtwagen (C.M.R.) of per spoor (C.M.I.).

3° De auteurs van de verschillende overeenkomsten konden de goud-crisis, d.w.z. het losmaken van de muntpariteiten van de goudwaarde, niet voorzien.

Dit gaf aanleiding tot een betwisting in Nederland over de vraag of nu de marktprijs van het goud dan wel de prijs van de Poincaré-frank volgens de officiële goudprijs in aanmerking moest komen: het verschil tussen beiden is soms zeer groot ingevolge de evolutie van de goudprijzen.

De Hoge Raad der Nederlanden besliste dat het de tegenwaarde van de officiële goudprijs was die in aanmerking moest komen en niet de fluctuerende beursprijs.

Deze betwisting leidde echter tot een onderzoek naar de mogelijkheid andere internationale standaarden te gebruiken dan goud.

Op 19 november 1976 werd een ontwerp-overeenkomst opgesteld door de Raadgevende Intergouvernementele Organisatie voor de Scheepvaart (I.M.C.O.) die af wilde stappen van de goudstandaard en verwees naar de internationale trekkingsrechten als berekeningsbasis. Hoeveel landen hun instemming zullen betuigen met dit ontwerp is natuurlijk een open vraag maar het is wel zeker dat het nog lang zal duren alvorens die Conventie uitwerking kan hebben.

Er is echter een ander principieel bezwaar tegen dit ontwerp.

Verscheidene landen zijn niet aangesloten bij het Internationaal Muntfonds en elke verwijzing naar een berekening van speciale trekkingsrechten wordt door hen principieel van de hand gewezen.

4° Er mag nog eens worden onderstreept dat het voorliggende ontwerp zijn belangrijkheid in hoge mate ontleent aan het feit dat de vergoedingen erdoor merkkelijk hoger komen te liggen dan in het huidige systeem.

In de plaats van de 1 400 F/Ton, of de waarde na het ongeval plus 10 %, voorziet het ontwerp volgende vergoedingen:

- a) wanneer er slechts stoffelijke schade is: 1 000 rekeenheden (van \pm 3 300 frank);
- b) indien er slechts lichamelijke schade is: 3 100 rekeenheden (zowat 5 maal meer dan thans);
- c) indien er lichamelijke en stoffelijke schade is: 3 100 rekeenheden.

III. — Bespreking van de artikelen en stemmingen

Artikel 1.

De Regering had amendementen ingediend (*Stukken* n° 746/2 van 1975-1976 en 185/2 van 1977-1978) bij artikel 1. Het eerste strekt ertoe in het opschrift het woord « binnenvaartuigen » te vervangen door het woord « binnenschepen », dit omwille van de overeenstemming met de terminologie van het Wetboek van Koophandel.

Een tweede amendement strekt ertoe artikel 54^{quater} weg te laten. Op die wijze keert men terug naar de algemene bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek in verband met de termijnen van beroep.

Deze amendementen gaven geen aanleiding tot bespreking.

De twee amendementen van de Regering worden eenparig aangenomen (*Stuk* n° 746/2 van 1975-1976).

Het aldus gewijzigde artikel wordt eveneens eenparig aangenomen.

s'agit d'un usage général et international, applicable au transport par air, mer, route (C.M.R.) ou chemin de fer (C.M.I.).

3° Les auteurs des diverses Conventions ne pouvaient pas prévoir la crise de l'or, c'est-à-dire l'abandon de l'étalon-or.

Aux Pays-Bas, il en est résulté une controverse sur le point de savoir s'il fallait prendre en considération le cours de l'or sur le marché ou le cours du franc Poincaré au cours officiel de l'or: la différence entre eux est parfois considérable par suite des fluctuations du cours de l'or.

Le « Hoge Raad der Nederlanden » a décidé que ce qu'il fallait prendre en considération c'était la contrevaletur du cours officiel de l'or et non le cours fluctuant de la Bourse.

Cette controverse a toutefois donné lieu à l'étude de la possibilité de recourir à d'autres étalons internationaux que l'or.

Le 19 novembre 1976, un projet de convention a été élaboré par l'Organisation consultative maritime intergouvernementale qui entendait abandonner l'étalon-or et se référer aux droits de tirage internationaux comme base de calcul. On ignore encore combien de pays se rallieront au projet, mais il est certain qu'il faudra encore longtemps avant que la Convention produise ses effets.

Ce projet soulève cependant encore une autre objection de principe.

Divers pays ne sont pas affiliés au Fonds monétaire international et ils opposent un refus de principe à toute référence à un calcul des droits de tirage spéciaux.

4° On peut souligner une nouvelle fois que l'importance du présent projet résulte dans une large mesure du fait que les indemnités seront notablement plus élevées que dans le système actuel.

Au lieu de 1 400 F la tonne, ou bien la valeur après l'accident plus 10 %, le projet prévoit les indemnités suivantes:

- a) lorsqu'il n'y a que des dommages matériels: 1 000 unités de comptes (de \pm 3 300 francs);
- b) lorsqu'il n'y a que des dommages corporels: 3 100 unités de compte (presque 5 fois plus que dans le système actuel);
- c) lorsqu'il y a des dommages corporels et matériels: 3 100 unités de compte.

III. — Discussion des articles

Article 1.

Le Gouvernement avait présenté des amendements à l'intitulé et à l'article 1 (*Doc.* n° 746/2, 1975-1976, et 185/2, 1977-1978). Le premier visait à remplacer, dans le texte néerlandais de l'intitulé, le mot « binnenvaartuigen » par le mot « binnenschepen », afin d'assurer la concordance avec la terminologie du Code de Commerce.

Le second amendement visait à supprimer l'article 54^{quater}, de manière à revenir aux dispositions générales du Code judiciaire en ce qui concerne les délais d'appel.

Ces amendements n'ont pas donné lieu à discussion.

Les deux amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité (*Doc.* n° 746/2 de 1975-1976).

L'article 1 ainsi modifié est également adopté à l'unanimité.

Art. 2.

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 2bis (nieuw).

Bij amendement werd door de heer Geldolf (*Stuk* n° 746/3 van 1975-1976) voorgesteld een artikel 2bis in te voegen. Dit amendement strekte ertoe de door dit ontwerp uitgewerkte regeling uit te breiden tot de gemeentelijke schepen (baggertuigen, vlotkranen, sleepboten enz...). De auteur stipt aan dat deze schepen, die toebehoren aan een openbaar bestuur, niet onder de bepalingen van het Handelswetboek mogen vallen. Toch ware het nuttig deze schepen onder de ontworpen regeling te laten vallen.

Tijdens de vorige legislatuur werd dit amendement in de commissie besproken en door de Minister van de hand gewezen, om de volgende redenen :

1° in het amendement is sprake van een abandonregeling, terwijl het in het ontwerp om een forfaitaire vergoeding gaat;

2° een wet van 1928 stelt de immunititeit van de staatschepen vast; het is in deze context, dat een oplossing moet worden gevonden voor de steden en de provincies;

3° nieuwe voorstellen in deze zin kunnen in het kader van het Verdrag van 1976 worden gedaan.

Een lid acht het amendement verantwoord. Openbare besturen, die bv. over een regie beschikken, dienen een B.T.W.-nummer te hebben en worden dus beschouwd als handelsbedrijven. Voor gemeentelijk beheerde havens zijn de problemen haast dezelfde als voor de maritieme privé-sector.

Een lid stelde voor de tekst van het amendement in een apart wetsontwerp op te nemen. De Minister ging hiermee akkoord en verklaarde niet te zullen wachten tot de aanneming van de Overeenkomst van 1976 aan de orde komt.

Het amendement van de heer Geldolf tot invoeging van een artikel 2bis (nieuw) (*Stuk* n° 746/3 van 1975-1976) wordt met 9 stemmen en 3 onthoudingen verworpen.

Art. 3.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 4.

Dit artikel wordt eenparig verworpen.

**

Het gehele ontwerp zoals het hierna voorkomt wordt eenparig aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. SUYKERBUYK.

De Voorzitter,
L. REMACLE.

Art. 2.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 2bis (nouveau).

Par voie d'amendement (*Doc.* n° 746/3 de 1975-1976), M. Geldolf avait proposé d'insérer un article 2bis. Cet amendement vise à étendre le régime du présent projet de loi aux bâtiments communaux (dragueurs, grues flottantes, remorqueurs, etc.). L'auteur souligne que ces bâtiments, qui appartiennent à une administration publique, ne peuvent tomber sous l'application des dispositions du Code de Commerce. Néanmoins, il serait utile de leur appliquer le régime projeté.

Au cours de la législature précédente, cet amendement fut discuté en commission et combattu par le Ministre pour les raisons suivantes :

1° l'amendement fait état d'un règlement d'abandon, alors que le projet de loi vise un dédommagement forfaitaire ;

2° une loi de 1928 proclame l'immunité des navires de l'Etat : une solution devrait être trouvée dans ce contexte pour les provinces et les communes ;

3° de nouvelles propositions en ce sens peuvent être faites dans le cadre de la Convention de 1976.

Un membre estime que l'amendement est justifié. Les administrations publiques qui disposent d'une régie, par exemple, doivent avoir un numéro de T.V.A. et sont donc considérées comme exploitations commerciales. Pour les ports gérés par des communes, les problèmes sont presque identiques à ceux du secteur maritime privé.

Un autre membre propose que la teneur de l'amendement fasse l'objet d'un projet de loi distinct. Le Ministre y consent et déclare qu'il n'attendra pas jusqu'à ce que la Convention de 1976 soit inscrite à l'ordre du jour.

L'amendement de M. Geldolf (*Doc.* n° 746/3 de 1975-1976) visant à insérer un article 2bis (nouveau) est rejeté par 9 voix et 3 abstentions.

Art. 3.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 4.

Cet article est rejeté à l'unanimité.

**

L'ensemble du projet, tel qu'il figure ci-après, est adopté à l'unanimité.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. SUYKERBUYK.

Le Président,
L. REMACLE.

TEKST
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

(Nieuw opschrift)

WETSONTWERP

tot wijziging van Boek II van het Wetboek van Koophandel ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenschepen

Artikel 1

De artikelen 46 tot 54 van Boek II van het Wetboek van Koophandel worden vervangen door de volgende bepalingen :

HOOFDSTUK I

Eigenaars van schepen

AFDELING I

Aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen
en beperking van die aansprakelijkheid

« Art. 46.

§ 1. Ieder scheepseigenaar is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, nalatigheden of verbintenissen.

§ 2. De scheepseigenaar is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de handelingen of nalatigheden van de kapitein en staat in voor de verbintenissen door deze aangegaan in de vervulling van zijn taak.

§ 3. De scheepseigenaar is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de handelingen of nalatigheden van de bemanning, van de loods en van de andere aangestelden, bedreven of gepleegd in de vervulling van hun taak. »

« Art. 47.

§ 1. De scheepseigenaar kan zijn aansprakelijkheid tot een bedrag als vastgesteld in artikel 50 beperken voor de vorderingen welke uit een van de volgende oorzaken voortkomen, tenzij het voorval waardoor de vordering is ontstaan, is veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de eigenaar;

a) dood of letsel van met het schip vervoerde personen, en verlies of beschadiging van alle goederen aan boord van het schip;

b) dood of letsel van andere personen te land of te water, verlies of beschadiging van alle andere goederen of inbreuk op enig recht, veroorzaakt hetzij door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van een zich aan boord van het schip bevindende persoon voor wie de eigenaar aansprakelijk is, hetzij door enige andere persoon, die zich niet aan boord bevindt, voor wie de eigenaar aansprakelijk is, doch in dit laatste geval slechts wanneer de handeling dan wel de onachtzaamheid of nalatigheid werd gepleegd bij de navigatie of behandeling van het schip, bij het laden, het vervoer of het lossen van de lading dan wel bij de inscheping, het vervoer of de ontscheping van de passagiers;

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

(Nouvel intitulé)

PROJET DE LOI

modifiant le Livre II du Code de Commerce, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux

Article 1

Les articles 46 à 54 du Livre II du Code de Commerce sont remplacés par les dispositions suivantes :

CHAPITRE I

Des propriétaires de navires

SECTION I

De la responsabilité des propriétaires de navires
et de la limitation de cette responsabilité

« Art. 46.

§ 1. Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements.

§ 2. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits ou fautes du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions.

§ 3. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits ou fautes de l'équipage, du pilote et d'autres préposés, exécutés ou commis dans l'exercice de leurs fonctions. »

« Art 47.

§ 1. Le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 50 pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire :

a) mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

b) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

c) iedere verplichting of aansprakelijkheid voortvloeiend uit wettelijke bepalingen nopens het verwijderen van wrakken en verband houdend met het vlotbrengen, verwijderen of vernietigen van een gezonken, gestrand of verlaten schip (daarbij inbegrepen al wat zich aan boord van dit schip bevindt), benevens iedere verplichting of aansprakelijkheid voortvloeiend uit het toebrengen van schade door het schip, aan kunstwerken van havens, dokken of waterwegen.

§ 2. In dit hoofdstuk wordt onder de uitdrukking « vorderingen terzake van personenschade » verstaan de vorderingen tot schadevergoeding ten gevolge van dood of letsel van personen; onder « vorderingen terzake van zaakschade » alle andere vorderingen vermeld in § 1.

§ 3. Het recht om zijn aansprakelijkheid in de gevallen bedoeld in de eerste paragraaf van dit artikel te beperken, komt de scheepseigenaar eveneens toe in de gevallen waarin zijn aansprakelijkheid, ook zonder bewijs van zijn schuld of van schuld van de personen voor wie hij aansprakelijk is, voortvloeit uit de eigendom of bezit van het schip of uit het feit dat dit onder zijn hoede of toezicht is.

§ 4. Indien de scheepseigenaar gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken voor schade, die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, zullen de vorderingen met elkaar worden verrekend en zal de beperking der aansprakelijkheid alsdan slechts van toepassing zijn op het eventuele saldo.

§ 5. Het invoeren van de beperking der aansprakelijkheid vormt geen erkenning van aansprakelijkheid.

§ 6. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar sluit de aansprakelijkheid van het schip in. »

« Art. 48.

§ 1. Onverminderd het bepaalde in de tweede paragraaf van dit artikel zijn de voorschriften van dit hoofdstuk, op gelijke wijze als op de eigenaar zelf, van toepassing op de bevrachter, de reder, de reder-beheerder en op de kapitein, de leden van de bemanning, de loods en de overige aangestelden van de eigenaar, bevrachter, reder of reder-beheerder, handelende in de uitoefening van hun werkzaamheden, zonder dat het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar en van al deze andere personen uit hoofde van personen- en zaakschade, voortvloeiende uit een zelfde voorval niet de bedragen welke overeenkomstig artikel 50 zijn vastgesteld, te boven kan gaan.

§ 2. De kapitein, de leden van de bemanning of de loods kunnen, wanneer een rechtsvordering tegen hen wordt ingesteld, hun aansprakelijkheid beperken, zelfs indien het voorval waardoor het vorderingsrecht is ontstaan, is veroorzaakt door hun persoonlijke schuld. Indien echter de kapitein of het lid van de bemanning tevens uitsluitend eigenaar, mede-eigenaar, bevrachter, reder of reder-beheerder is, dan is deze paragraaf slechts toepasselijk zo het betreft een nalatigheid begaan in zijn hoedanigheid van kapitein of lid van de bemanning. »

« Art. 49.

Artikel 47 is niet toepasselijk :

a) op vorderingen terzake van hulp, van berging, dan wel terzake van bijdrage in averijgrosse;

b) op vorderingen van de kapitein, de leden van de bemanning of alle andere aangestelden van de scheepseigenaar die zich aan boord bevinden of wier werkzaamheden met het schip verband houden, noch op vorderingen van hun erfgenamen en rechthebbenden, indien de eigenaar volgens de wet op de arbeidsovereenkomst niet gerechtigd is om zijn

c) toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

§ 2. Dans ce chapitre l'expression « dommages corporels » désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles, l'expression « dommages matériels » désigne toutes les autres créances mentionnées au § 1.

§ 3. Le droit du propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au premier paragraphe lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit reprendre.

§ 4. Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées et la limite de responsabilité ne s'appliquera qu'aux solde éventuel.

§ 5. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

§ 6. La responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire. »

« Art. 48.

§ 1. Sous réserve du paragraphe 2, les dispositions du présent chapitre sont applicables à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage, pilote et autres préposés du propriétaire de l'affréteur, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 50.

§ 2. Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine, les membres de l'équipage ou le pilote, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affréteur, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage. »

« Art. 49.

L'article 47 ne s'applique pas :

a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ni aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à

aansprakelijkheid voor deze vorderingen te beperken of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bepaald in artikel 50. »

« Art. 50.

§ 1. Het bedrag tot hetwelk de aansprakelijkheid kan worden beperkt, is gelijk aan de monetaire waarde in Belgische frank van het hierna bepaalde aantal rekeneenheden bestaande in vijftig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn :

a) wanneer het voorval slechts goederenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnemaat van het schip, 1 000 rekeneenheden;

b) wanneer het voorval slechts personenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnemaat, 3 100 rekeneenheden;

c) wanneer het voorval zowel personenschade als goederenschade heeft veroorzaakt, per eenheid tonnemaat, 3 100 rekeneenheden, van welk bedrag een eerste gedeelte van 2 100 rekeneenheden per eenheid tonnemaat uitsluitend bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van personenschade en een tweede gedeelte van 1 000 rekeneenheden per eenheid tonnemaat bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van goederenschade; is evenwel het eerste gedeelte onvoldoende voor de volledige betaling der vorderingen uit hoofde van personenschade, dan deelt het onbetaalde saldo van deze vorderingen met de vorderingen uit hoofde van goederenschade naar evenredigheid mede in het tweede gedeelte van het Fonds.

§ 2. In elk gedeelte van het beperkingsfonds geschiedt de verdeling onder de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

§ 3. De beperking van de aansprakelijkheid bepaald in dit artikel is toepasselijk op de gezamenlijke vorderingen terzake van personen- en zaakschade, welke zijn ontstaan uit eenzelfde voorval, zonder dat rekening wordt gehouden met vorderingen, welke zijn ontstaan of kunnen ontstaan uit een ander voorval.

§ 4. Voor de toepassing van § 1 wordt de ton-inhoud van het schip als volgt berekend :

— voor de stoomschepen of andere door mechanische kracht voortbewogen schepen, de netto-inhoud vermeerderd met hetgeen, ter bepaling van die inhoud, van de bruto-inhoud is afgetrokken voor de ruimte ingenomen door de machines voor drijfkracht;

— voor alle andere schepen wordt de netto-inhoud genomen.

Elk schip van minder dan 300 toninhoud wordt geacht een inhoud van 300 ton te hebben.

§ 5. Wanneer de gezamenlijke vorderingen die uit een zelfde voorval voortkomen de grenzen van de aansprakelijkheid in dit artikel vastgesteld te boven gaan, kan overeenkomstig de voorschriften van Afdeling II van dit Hoofdstuk een afzonderlijk beperkingsfonds worden gevormd, bestaande uit het totale bedrag dat door deze grenzen wordt aangegeven. »

« Art. 51.

§ 1. Wanneer, in alle gevallen waarin een scheepseigenaar krachtens dit hoofdstuk gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, beslag is gelegd op het schip of op een ander schip of een ander goed dat aan dezelfde eigenaar toebehoort, of wanneer in die gevallen borgstelling of een andere zekerheid is gegeven om beslaglegging te vermijden, kan

ces créances ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 50. »

« Art. 50.

§ 1^{er}. Le montant auquel la responsabilité peut être limitée est égal à la valeur monétaire en francs belges du nombre déterminé ci-après d'unités de compte consistant en soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin :

a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, par tonneau de jauge du navire, 1 000 unités de compte;

b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, par tonneau de jauge de navire, 3 100 unités de compte;

c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, par tonneau de jauge du navire, 3 100 unités de compte dont la première partie de 2 100 unités de compte par tonneau de jauge est exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 unités de compte par tonneau de jauge du navire est affectée au paiement des créanciers du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci vient en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du Fonds.

§ 2. Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

§ 3. La limitation de la responsabilité déterminée au présent article s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

§ 4. Pour l'application du § 1 le tonnage est calculé comme suit :

— pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;

— pour tout autres navires, le tonnage net.

Tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge est assimilé à un navire de ce tonnage.

§ 5. Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par le présent article, le montant global correspondant à ces limites peut être constitué en un fonds de limitation unique, conformément aux règles de la Section II du présent chapitre. »

« Art. 51.

§ 1. Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu du présent chapitre et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire a été saisi ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal du lieu où le navire a été saisi ou la caution a

de rechtbank van de plaats waar op het schip beslag gelegd werd of de borgstelling gegeven werd, de opheffing van het beslag op het schip of elk ander goed of van gestelde zekerheid bevelen, mits er wordt bewezen dat de eigenaar reeds een voldoende borgstelling of enige andere zekerheid heeft gegeven tot de grens van zijn aansprakelijkheid en dat de aldus gegeven borgstelling of zekerheid werkelijk ten bate van de eiser, overeenkomstig diens rechten, beschikbaar is.

§ 2. Wanneer, in de omstandigheden vermeld in de eerste paragraaf van dit artikel, borgstelling of andere zekerheid reeds is gegeven :

a) in de haven waar het ongeval, waardoor de vordering is ontstaan, zich heeft voorgedaan ;

b) in de eerste haven die wordt aangedaan na dat ongeval, indien dit niet in een haven plaatsvond ;

c) in de haven van ontschepping of lossing, indien het betreft een vordering terzake van personenschade of van schade aan de lading :

moet de rechtbank de opheffing van het beslag op het schip of van de borgstelling of andere zekerheid bevelen, mits de voorwaarden genoemd in de eerste paragraaf van dit artikel zijn vervuld.

§ 3. De bepalingen van §§ 1 en 2 van dit artikel zijn eveneens toepasselijk indien de borgstelling of elke andere zekerheid welke reeds is gegeven niet tot de grens van de aansprakelijkheid ingevolge dit hoofdstuk reikt, mits een bevredigende borgstelling of elke andere zekerheid wordt gegeven voor het verschil.

§ 4. Wanneer de scheepseigenaar borgstelling heeft gegeven of een andere zekerheid heeft gesteld tot het volle bedrag van zijn beperkte aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk, moet deze borgstelling of deze andere zekerheid beschikbaar zijn voor de voldoening van alle vorderingen welke ten gevolge van een zelfde voorval zijn ontstaan en waarvoor de eigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken. »

AFDELING II

Vorming van het beperkingsfonds,
bevoegdheid en vereffeningprocedure

ONDERAFDELING 1

Algemene bepalingen en vorming van het fonds

« Art. 52.

§ 1. De scheepseigenaar wiens aansprakelijkheid krachtens afdeling I kan worden beperkt, mag de vorming van het fonds vragen door indiening van een verzoekschrift bij de bevoegde Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel, hierbij gelet op de bepalingen van artikel 627, 10°, van het Gerechtelijk Wetboek, teneinde een vereffeningprocedure in te stellen.

Het verzoekschrift vermeldt, op straffe van nietigheid :

1° de dag, de maand en het jaar ;

2° de naam, de voornaam, het beroep en de woonplaats van de verzoeker en in voorkomend geval de naam, de voornaam, de woonplaats en de hoedanigheid van zijn wettelijke vertegenwoordigers ;

3° het onderwerp en in het kort de gronden van de vordering ;

4° de aanwijzing van de rechter die ervan kennis moet nemen.

été donnée, peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

§ 2. Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe 1 du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée :

a) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance ;

b) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port ;

c) au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises :

le tribunal doit ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque des conditions indiquées au paragraphe 1 du présent article sont réunies.

§ 3. Les dispositions des §§ 1 et 2 du présent article sont également applicables si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à pleine limite de la responsabilité sous l'empire du présent chapitre, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

§ 4. Lorsque le propriétaire du navire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément aux dispositions du présent chapitre, cette caution ou cette autre garantie pourra servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquels le propriétaire peut limiter sa responsabilité ».

SECTION II

De la constitution du fonds de limitation de la compétence
et de la procédure de liquidation

SOUS-SECTION 1^{re}

Dispositions générales et constitution du fonds

« Art. 52.

§ 1^{er}. Le propriétaire du navire dont la responsabilité peut être limitée en application de la Section I^{re}, peut demander la constitution du fonds, en présentant une requête au Président compétent du Tribunal de Commerce compte tenu des dispositions de l'article 627, 10°, du Code judiciaire, aux fins d'ouvrir une procédure de liquidation.

La requête contient à peine de nullité :

1° l'indication des jour, mois et an ;

2° les nom, prénom, profession et domicile du requérant, ainsi que, le cas échéant, les nom, prénom, domicile et qualité de ses représentants légaux ;

3° l'objet et l'indication sommaire des motifs de la demande ;

4° la désignation du juge qui doit en connaître.

Het moet bovendien vermelden : nationaliteit en naam van het schip, het voorval waarbij de schade is opgelopen, met vermelding van datum en plaats, het wettelijk bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals verzoeker het heeft geraamd, en de wijze waarop hij voornemens is het beperkingsfonds te vormen : storting in speciën, borgstelling of andere zekerheid.

Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1° de door verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij meent de beperking van zijn aansprakelijkheid te kunnen invoeren, met vermelding van eenieders woonplaats alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;

2° alle stukken tot staving van de berekening van het wettelijke bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.

§ 2. Indiening van het verzoekschrift houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

§ 3. De voorzitter van de Rechtbank van koophandel verifieert of het door verzoeker opgegeven bedrag overeenkomt met het bedrag tot hetwelk hij zijn aansprakelijkheid wettelijk kan beperken. Wanneer de voorzitter vaststelt dat beide bedragen overeenstemmen, geeft hij bevel tot instelling van de procedure.

Heeft de verzoeker niet aangeboden het bedrag tot hetwelk zijn aansprakelijkheid kan worden beperkt in speciën te storten, dan beveelt de voorzitter het instellen van de procedure slechts als de voorgestelde borgstelling of zekerheid hem toereikend lijkt.

Het bevelschrift vermeldt de termijn binnen welke de storting gedaan of de borgstelling of de zekerheid gegeven moet worden, welke termijn niet langer mag zijn dan vijftien dagen, te rekenen van de datum van het bevelschrift ; het bevelschrift bepaalt bovendien de door verzoeker te storten provisie ter bestrijding van de proceskosten alsook de interesten, verschuldigd vanaf de dag van het voorval tot de dag waarop het beperkingsfonds is gevormd.

De voorzitter van de Rechtbank van koophandel benoemt een rechter-commissaris en een vereffenaar.

Het bepaalde in de artikelen 460 tot 463 van Boek III van het Wetboek van Koophandel is van toepassing op de werkzaamheden van de rechter-commissaris en van de vereffenaar met betrekking tot het beperkingsfonds.

§ 4. Bij storting in speciën duidt de rechter-commissaris de instelling aan waarbij het geld moet worden gedeponerd. Die deponering heeft plaats op naam van de verzoeker ; geen enkele afhaling mag geschieden zonder de toestemming van de rechter-commissaris.

De interesten van de gedeponerde bedragen worden bij die bedragen geteld.

Ingeval een borgstelling of een andere zekerheid is gegeven, wordt zij gesteld ten aanzien van of op naam van de vereffenaar.

Geen wijziging mag aan de aldus gestelde zekerheid worden aangebracht zonder machtiging van de rechter-commissaris.

De opbrengst van de zekerheden wordt bij die zekerheden geteld.

§ 5. In een beschikking wordt vastgesteld dat de bedragen gedeponerd zijn of dat de zekerheid gesteld is. Na die beschikking is geen uitvoeringsmaatregel tegen de verzoeker meer mogelijk wegens schuldvorderingen waartegen de beperking kan worden ingeroepen.

Elle doit, en outre, énoncer la nationalité et le nom du navire, l'événement au cours duquel les dommages sont survenus, avec indication de la date et du lieu, le montant légal de la limitation de responsabilité évalué par le requérant et la manière dont il entend constituer le fonds de limitation : versement en espèces, caution ou autre garantie.

A la requête sont annexées :

1° la liste, certifiée par le requérant, des créanciers connus de lui et à l'égard desquels il estime pouvoir opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication du domicile de chacun d'eux ainsi que le montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci ;

2° toutes pièces justificatives du calcul du montant légal de la limitation des responsabilités.

§ 2. La présentation de la requête n'empêche pas la reconnaissance de la responsabilité.

§ 3. Le président du Tribunal de commerce vérifie si le montant indiqué par le requérant correspond au montant auquel il peut également limiter sa responsabilité. Lorsqu'il a constaté la concordance entre ces deux montants, le président ordonne l'ouverture de la procédure.

Si le requérant n'a pas offert de verser en espèces le montant auquel sa responsabilité peut être limitée, le président n'ordonne l'ouverture de la procédure que lorsque la caution ou la garantie proposée lui paraît suffisante.

L'ordonnance indique le délai dans lequel le versement doit être effectué ou dans lequel la caution ou la garantie doit être fournie, ce délai ne pouvant dépasser quinze jours à compter de la date de l'ordonnance ; celle-ci fixe, en outre, la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de procédure et les intérêts dus à partir du jour de l'événement jusqu'au jour de la constitution du fonds de limitation.

Le président du Tribunal de commerce nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

Les dispositions des articles 460 à 463 du Livre III du Code de Commerce sont applicables aux activités du juge-commissaire et du liquidateur en matière de fonds de limitation.

§ 4. En cas de versement en espèces, le juge-commissaire désigne l'organisme auprès duquel le fonds sera déposé. Ce dépôt a lieu au nom du requérant ; aucun retrait ne peut avoir lieu sans autorisation du juge-commissaire.

Les intérêts des sommes déposées accroissent ces fonds.

Dans le cas où une caution ou une autre garantie est fournie, cette sûreté est constituée à l'égard ou au nom du liquidateur.

Aucune modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée sans autorisation du juge-commissaire.

Les produits des sûretés accroissent celles-ci.

§ 5. Une ordonnance constate le dépôt des sommes ou la constitution de la sûreté. Dès cette ordonnance aucune mesure d'exécution n'est plus possible contre le requérant pour des créances auxquelles la limitation est opposable.

§ 6. De bedragen vermeld in artikel 50, § 1, worden in de nationale munt omgerekend bij de verificatie bedoeld in § 3.

Is er, vóór de vaststelling van de vorming van het beperkingsfonds bedoeld in artikel 53, aanleiding tot verbetering, in de een of andere zin, van de omrekening in Belgische frank van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid, dan wordt die verbetering uitgesproken bij bevel van de voorzitter, die bepaalt binnen welke termijn de voorgeschreven maatregelen ten uitvoer worden gelegd ».

« Art. 53.

Wanneer de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar vaststaat en deze gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, worden de aldus gedeponeerde bedragen of wordt de gestelde zekerheid tot een enig beperkingsfonds gevormd.

De beschikking van de voorzitter van de Rechtbank van koophandel stelt de vorming van dit fonds vast op verslag van de rechter-commissaris.

Het adus gevormde fonds wordt uitsluitend gebruikt voor de vereffening van de vorderingen waartegen de beperkte aansprakelijkheid kan ingeroepen worden.

De beschikking bepaalt de termijn bedoeld in de artikelen 496, 497, 504 en 508 van Boek III van het Wetboek van Koophandel. »

« Art. 54.

§ 1. De verzoeker moet voor alle procedureverrichtingen worden opgeroepen.

§ 2. Behalve in het geval bepaald in artikel 47, § 4, mogen de vorderingen niet met elkaar worden verrekend. Zij zijn niet meer rentegevend vanaf de datum van de beschikking bedoeld in artikel 53 behalve indien het fonds door een borgstelling gevormd werd.

§ 3. Indien de verzoeker vóór de verdeling van het fonds één van de vorderingen vermeld in artikel 47, § 1, geheel of ten dele betaald heeft, is hij gerechtigd om, ten belope van het verschuldigd bedrag, in de plaats te treden van zijn schuldeiser wat de verdeling van het fonds betreft, maar alleen in de mate waarin naar Belgisch recht, die schuldeiser in rechte zijn vordering tegen de verzoeker zou kunnen hebben laten erkennen.

Wanneer de verzoeker aantoont dat hij later zou kunnen verplicht worden één van de vorderingen vermeld in artikel 47, § 1, geheel of ten dele te betalen, mag de rechter-commissaris bevelen dat een toereikende som voorlopig gereserveerd wordt om de verzoeker later zijn rechten op het fonds te laten gelden overeenkomstig het bepaalde in het voorafgaande lid.

§ 4. Faillissement, uitstel van betaling of gerechtelijk akkoord, ten aanzien van verzoeker uitgesproken na de vorming van het fonds, zijn zonder invloed op dat fonds.

Na betaling van de schuldvorderingen valt het eventuele saldo van het fonds opnieuw toe aan de boedel ».

ONDERAFDELING 2

Aangifte, verificatie en betwisting van de vorderingen

« Art. 54bis.

§ 1. De aangifte, verificatie en betwisting van de vorderingen geschiedt overeenkomstig de artikelen 496 tot 500 en 502 tot 505 en 508 van Boek III van het Wetboek van Koophandel.

§ 6. Les montants mentionnés à l'article 50, § 1^{er}, sont convertis dans la monnaie nationale au moment de la vérification prévue au § 3.

Si avant le constat de constitution du fonds de limitation prévu à l'article 53, il y a lieu à rectification, dans l'un ou l'autre sens, de la conversion en francs belges du montant de la responsabilité limitée, cette rectification est prononcée par ordonnance du président qui fixe le délai d'exécution des mesures qu'elle prescrit ».

« Art. 53.

Lorsque la responsabilité du propriétaire de navire est établie et que celui-ci est en droit de limiter sa responsabilité, les sommes ainsi déposées ou la sûreté fournie sont érigées en fonds de limitation unique.

Une ordonnance du président du Tribunal de commerce constate la constitution de ce fonds sur rapport du juge-commissaire.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

L'ordonnance fixe le délai dont question aux articles 496, 497, 504 et 508 du Livre III du Code de Commerce. »

« Art. 54.

§ 1. Le requérant doit être appelé à toutes les opérations de la procédure.

§ 2. Hors le cas prévu à l'article 47, § 4, les créances ne peuvent bénéficier de la compensation. Elles cessent de produire intérêts dès la date de l'ordonnance visée à l'article 53, sauf si le fonds a été constitué par une caution.

§ 3. Si avant la répartition du fonds, le requérant a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 47, § 1, il est autorisé à prendre à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, suivant le droit belge, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le requérant.

Lorsque le requérant établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 47, § 1, le juge-commissaire pourra ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre au requérant de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans l'alinéa précédent.

§ 4. La faillite, le sursis de paiement ou le concordat judiciaire, prononcé à l'égard du requérant, postérieurement à la constitution du fonds, est sans effet sur celui-ci.

Après paiement des créances, le surplus éventuel du fonds revient à la masse ».

SOUS-SECTION 2

De la déclaration, de la vérification et de la contestation des créances

« Art. 54bis.

§ 1. La déclaration, la vérification et la contestation des créances se font conformément aux articles 496 à 500 et 502 à 505 et 508 du Livre III du Code de Commerce.

§ 2. Voor de vereffening van het beperkingsfonds wordt onder « vonnis van faillietverklaring », waarvan sprake is in de artikelen 496, 504 en 508, verstaan de beschikking bedoeld in artikel 53, tweede lid, van deze Afdeling.

§ 3. De bekendmakingen bedoeld in artikel 496 worden, in voorkomend geval, gedaan in een buitenlands maritiem blad ».

ONDERAFDELING 3

Verdeling van het beperkingsfonds

« Art. 54ter.

§ 1. Wanneer het bedrag van de aansprakelijkheid van de verzoeker definitief vastgesteld is, geschiedt de verdeling van het beperkingsfonds overeenkomstig de artikelen 561 en 562 van Boek III van het Wetboek van Koophandel.

§ 2. De betaling aan elke schuldeiser van het totale percent dat hem toekomt, maakt een einde aan zijn vordering ten aanzien van de verzoeker.

§ 3. Na de verdeling komt het eventuele saldo van het gedeponeerde geld opnieuw aan de verzoeker toe. De procedure wordt dan door de voorzitter van de Rechtbank gesloten verklaard op verslag van de vereffenaar medeondertekend door de rechter-commissaris. »

Artikel 2.

De artikelen 55 tot 57 van Boek II van hetzelfde Wetboek worden samengebracht in een afdeling 3 van hoofdstuk I, onder het opschrift « Algemene bepalingen ».

Artikel 3.

Het artikel 273 van Titel X, Boek II, van het Wetboek van Koophandel wordt vervangen door de volgende bepalingen:

« Art. 273.

§ 1. De bepalingen van hoofdstuk I van Titel II van dit Boek, met uitsluiting van paragraaf 4 van artikel 50, evenals de bepalingen van de artikelen 58 en 67 van hoofdstuk II, zijn van toepassing op de binnenscheepvaart.

Evenwel wordt het bedrag vermeld onder lit. a) van paragraaf 1 van artikel 50 vervangen door een bedrag van duizend frank pro ton voor wat de schepen betreft zonder eigen mechanische beweegkracht, te vermeerderen met een bedrag van tweeduizend vijfhonderd frank per paardekracht voor wat de schepen betreft met eigen mechanische beweegkracht, of door een bedrag van tweeduizend vijfhonderd frank per paardekracht voor wat de sleep- en duwboten betreft.

Voor wat de toepassing van lit. b) van artikel 50 betreft, worden de hierboven vermelde bedragen verdrievoudigd.

Voor wat de toepassing van lit. c) van artikel 50 aangaat, worden de twee derden van de volgens het vorig lid berekende bedragen in eerste instantie uitsluitend bestemd voor de voldoening der vorderingen terzake van personenschade, terwijl het laatste derde bestemd is voor de voldoening der vorderingen terzake van zaakschade, dit evenwel onverminderd de overige bepalingen van het vermelde lit. c).

Indien een duwboot of een duwvrachtschip op het ogenblik dat de schade veroorzaakt wordt vast in duwconvooi

§ 2. Pour la liquidation du fonds de limitation il est entendu par « jugement déclaratif de la faillite » mentionné aux articles 496, 504 et 508, l'ordonnance visée à l'article 53, alinéa 2, de cette Section.

§ 3. Les publications visées à l'article 496 seront faites, s'il y a lieu, dans un journal maritime de l'étranger ».

SOUS-SECTION 3

De la répartition du fonds de limitation

« Art. 54ter.

§ 1. Lorsque le montant de la responsabilité du requérant est définitivement fixé, la répartition du fonds de limitation se fait conformément aux articles 561 et 562 du Livre III du Code de Commerce.

§ 2. Le paiement à chaque créancier du dividende total qui lui revient, éteint sa créance vis-à-vis du requérant.

§ 3. Après la distribution, le surplus éventuel des fonds déposés revient au requérant. La procédure est alors déclarée close par le président du Tribunal sur rapport du liquidateur contresigné par le juge-commissaire.

Article 2.

Les articles 55 à 57 du Livre II du même Code sont groupés dans une section 3 du chapitre 1^{er}, intitulée « Dispositions générales ».

Article 3.

L'article 273 du Titre X, Livre II, du Code de Commerce est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 273.

§ 1. Les dispositions du chapitre I du Titre II du présent Livre, à l'exception du paragraphe 4 de l'article 50, ainsi que les dispositions des articles 58 et 67 du chapitre II, sont applicables à la navigation intérieure.

Toutefois le montant mentionné au littéra a) du paragraphe 1 de l'article 50 est remplacé par un montant de mille francs par tonne s'il s'agit de bateaux non munis de moyens mécaniques de propulsion, à augmenter d'un montant de deux mille cinq cents francs par cheval-vapeur s'il s'agit de bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion, ou par un montant de deux mille cinq cents francs par cheval-vapeur s'il s'agit de remorqueurs et de pousseurs.

Pour l'application du littéra b) de l'article 50, les montants mentionnés ci-dessus sont multipliés par trois.

En ce qui concerne l'application du littéra c) de l'article 50, les deux tiers des montants calculés selon le paragraphe précédent sont exclusivement affectés en premier lieu au règlement des créances du chef de dommages corporels, tandis que le tiers restant est affecté au règlement des créances du chef de dommages matériels, sans préjudice toutefois des autres dispositions du littéra c) précité.

Si, au moment où un dommage est occasionné, un pousseur ou un cargo-pousseur forme convoi avec des unités

verbonden is met geduwde eenheden, wordt de aansprakelijkheidslimiet globaal berekend rekening houdend met de paardekracht van de duwende eenheid en de tonnemaat van het duwconvooi.

§ 2. Voor de toepassing van dit artikel :

a) geldt als tonnemaat van de schepen bestemd voor het vervoer van goederen het laadvermogen overeenstemmend met het vlak van de grootste diepgang toegelaten door het Algemeen Reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

b) geldt als tonnemaat van de schepen niet bestemd voor het vervoer van goederen de verplaatsing, uitgedrukt in kubieke meter, overeenstemmend met het vlak van de grootste diepgang toegelaten door het Algemeen Reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

c) is het motorvermogen in paardekracht voor verbrandingsmotoren of explosiemotoren de rempaardekracht verhoogd met 20 %; voor stoommachines wordt het verkregen door het nat verwarmd oppervlak, uitgedrukt in vierkante meter, met de coëfficiënt 2,5 te vermenigvuldigen.

poussées, la limitation de responsabilité est calculée globalement en tenant compte de la puissance en chevaux de l'unité poussante et du tonnage du convoi.

§ 2. Pour l'application du présent article :

a) le tonnage des bateaux affectés au transport des marchandises est le port en lourd correspondant au plan du plus grand enfoncement autorisé par le Règlement général des voies navigables du Royaume;

b) le tonnage des bateaux non affectés au transport des marchandises est le déplacement, exprimé en mètres-cubes, correspondant au plan du plus grand enfoncement autorisé par le Règlement général des voies navigables du Royaume;

c) la puissance en chevaux-vapeur est la puissance au frein majorée de 20 % dans le cas des moteurs à combustion interne ou à explosion; pour les machines à vapeur, elle est obtenue en multipliant par le coefficient 2,5 la surface de chauffe mouillée exprimée en mètres-carrés.