

(A)

(N° 158.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 AVRIL 1899.

Projet de loi modifiant le titre IX de la loi maritime du 21 août 1879
consacré aux fins de non-recevoir et prescriptions.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi modifiant le titre IX de la loi maritime du 21 août 1879 consacré aux fins de non-recevoir et prescriptions.

Ce projet a été élaboré par l'Association belge pour l'unification du droit maritime. Le Gouvernement en a repris le texte intégral, à une modification près : d'après le nouvel article 232, « est non recevable l'action dirigée contre le capitaine pour dommages aux choses transportées, *si elles ont été reçues sans réserves* ».

Le projet de l'Association belge pour l'unification du droit maritime ajoutait que ces réserves sont nulles « si elles ne sont pas suivies *dans le mois* d'une action en justice ». Ce délai d'un mois a paru excessivement rigoureux. Le Gouvernement propose d'y substituer le délai d'une année, qui, pour le cas de transport combiné par terre et par mer, offre l'avantage d'établir une concordance entre la loi maritime et la loi du 25 août 1891 sur le transport terrestre, dont l'article 9 statue qu'en matière de transports internationaux l'action est prescrite après une année.

Les raisons qui militent en faveur de l'adoption du projet qui vous est présenté sont développées dans la note ci-annexée, émanant du Comité maritime international.

Le Ministre de la Justice,

V. BEGEREM.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le titre IX de la loi du 21 août 1879 est remplacé par les dispositions suivantes :

ART. 232. — Est non recevable l'action dirigée contre le capitaine pour dommages aux choses transportées, si elles ont été reçues sans réserves.

Ces réserves sont nulles si elles ne sont adressées par écrit au capitaine, le surlendemain au plus tard de la réception, jours fériés non compris, et si elles ne sont pas suivies dans l'année d'une action en justice.

ART. 255. — Les réserves prescrites par l'article précédent sont inutiles si, au moment de la réception, l'état des choses transportées a été constaté contradictoirement, soit entre parties, soit par experts.

Le président du tribunal de commerce du port de débarquement est compétent pour désigner, sur simple requête, un ou trois experts avec mission de constater l'état des choses transportées, de déterminer les causes du dommage, et d'en taxer le montant.

La partie adverse sera appelée à l'expertise par lettre ou par télégramme.

WETSONTWERP.**LEOPOLD II,****KONING DER BELGEN,***Aan allen, tegenwoordigen en toekomstigen, Heil.*

Op voorstel van Onzen Minister van Justicie,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Justicie is gelast, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aan te bieden, waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Titel IX der wet van 21 Augustus 1879 wordt door de navolgende bepalingen vervangen :

ART. 232. — Is niet ontvankelijk, de rechtsvordering gericht tegen den gezagvoerder wegens schade aan de vervoerde voorwerpen, wanneer die zonder voorbehoudingen aanvaard werden.

De voorbehoudingen zijn van geener waarde, zoo zij niet schriftelijk aan den gezagvoerder worden gezonden, ten laatste den tweeden dag na de aanvaarding, de feestdagen niet inbegrepen, en zoo zij niet gevolgd worden, binnen het jaar, van eene vordering in rechten.

ART. 233. — De voorbehoudingen, in het voorgaand artikel bedoeld, zijn onnoodig, indien, tijdens de aanvaarding, de staat der vervoerde voorwerpen bij tegenspraak werd vastgesteld, óf tusschen partijen, óf door deskundigen.

De voorzitter der handelsrechtbank in de haven van lossing is bevoegd om, op enkel verzoekschrift, één of drie deskundigen aan te duiden die voor zending hebben den staat der vervoerde voorwerpen vast te stellen, de oorzaken der schade te bepalen en dezer bedrag te schatten.

De tegenpartij zal bij brieve of bij telegram opgeroepen worden voor de schatting.

L'opposition à l'ordonnance sera portée devant le tribunal de commerce; elle devra être faite au plus tard le surlendemain du jour où avis de l'ordonnance a été reçu, jours fériés non compris.

Si la réception a lieu à l'étranger, la loi du port de destination sera observée, en ce qui concerne les formalités et mesures relatives à cette réception, et le délai d'intentement de l'action sera de six mois pour l'Europe et d'un an pour les pays de destination hors d'Europe.

ART. 234. — En cas d'avarie commune, le porteur d'un connaissement, auquel le capitaine a délivré la marchandise sans réserve, n'est tenu d'aucune contribution, s'il démontre qu'il était porteur du connaissement pour compte d'un tiers et qu'il s'est dessaisi des marchandises. En pareil cas, le capitaine pourra agir directement contre celui qui était propriétaire des marchandises au moment de la délivrance, mais sera responsable envers la masse, à concurrence de la contribution due par ces marchandises.

ART. 235. — Toutes actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'un contrat d'hypothèque maritime ou d'affrètement maritime, sont prescrites après trois ans, à compter du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse et d'un contrat d'hypothèque maritime, du jour où le voyage était terminé, s'il s'agit d'un contrat de transport maritime ou d'une charte-partie.

ART. 236. — Sont prescrites :

1° Toutes actions du chef de dommage causé aux personnes et aux choses par un abordage, deux ans après le jour de l'événement;

2° Toutes actions du chef d'avarie commune, deux ans après le jour de l'événement;

3° Toutes demandes en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire;

4° Toutes actions en paiement de fret de navire, de surestaries, de gages et loyer des ouvriers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini;

5° Toutes actions en restitution de fret ou de frais accessoires indûment payés, un an après le paiement;

6° Toutes actions en paiement d'une indemnité d'assistance, un an après l'événement;

7° Toutes actions pour nourriture fournie aux matelots par ordre du capitaine, un an après livraison;

Het verzet tegen het bevel moet ingediend worden bij de handelsrechtbank; het moet gedaan worden ten laatste den tweeden dag na dien waarop bericht ontvangen werd van het bevel, de feestdagen niet inbegrepen.

Heeft de aanvaarding plaats in den vreemde, dan wordt de wet van de haven van bestemming in acht genomen, wat aangaat de formaliteiten en maatregelen die op die aanvaarding betrekking hebben; alsdan bedraagt de termijn voor het inspannen der rechtsvordering zes maanden voor Europa en één jaar voor de landen van bestemming buiten Europa.

ART. 234. — In geval van gemeene averij is de houder van een cognoscement, aan wien de gezagvoerder de goederen zonder voorbehouding heeft afgeleverd, niet tot dragen in de averij verplicht, zoo hij bewijst dat hij houder was van het cognoscement voor rekening van een derden persoon en dat hij de goederen heeft uit de hand gegeven. In dergelijk geval kan de gezagvoerder rechtstreeks optreden tegen hem die eigenaar was van de goederen op het oogenblik der aflevering, maar dan blijft hij aansprakelijk tegenover de massa, tot het beloop der bijdrage voor die goederen verschuldigd.

ART. 235. — Alle rechtsvorderingen volgende uit eene overeenkomst van bodemerij, uit eene overeenkomst van zeehypotheek of van scheepsbevrachting zijn verjaard na drie jaren, met ingang van den dag waarop de schuldvordering eischbaar werd, als het geldt eene overeenkomst van bodemerij en eene overeenkomst van zeehypotheek, van den dag waarop de reis geëindigd was, als het geldt eene overeenkomst van zeevervoer of eene chertepartij.

ART. 236. — Zijn verjaard :

1° Alle rechtsvorderingen wegens schade aan personen of aan goederen ten gevolge van aanvaring, twee jaren na den dag der plaats gehad hebbende gebeurtenis;

2° Alle rechtsvorderingen wegens gemeene averij, twee jaren na den dag der plaats gehad hebbende gebeurtenis;

3° Alle eischen tot aflevering van goederen, één jaar na de aankomst van het schip;

4° Alle rechtsvorderingen wegens betaling van scheepsvracht, overliggeld, gagiën en huur van werklieden, matrozen en andere scheepsgezellen, één jaar na het eindigen der reis;

5° Alle rechtsvorderingen tot teruggave van ten onrechte betaalde scheepsvracht of bijkomende kosten, één jaar na de betaling;

6° Alle rechtsvorderingen tot betaling van eene vergoeding voor hulp, één jaar na de gebeurtenis;

7° Alle rechtsvorderingen wegens levensmiddelen aan de matrozen, op last van den gezagvoerder, geleverd, één jaar na de gedane levering;

8° Toutes actions pour fourniture nécessaire à l'équipement et à l'avitaillement du navire, un an après la fourniture faite;

9° Toutes actions pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages.

Donné à Laeken, le 17 avril 1899.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Justice,

V. BEGEREM.

8^o Alle rechtsvorderingen wegens levering van noodwendigheden tot het uitrusten en proviandeeren van het schip, één jaar na de gedane levering;

9^o Alle rechtsvorderingen wegens loon van werklieden en gedane werken, één jaar na de aanvaarding der werken.

Gegeven te Laken, den 17^o April 1899.

LEOPOLD.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Justitie,

V. BEGEREM.

ANNEXE A L'EXPOSÉ DES MOTIFS.

I.

Le titre 9 de la loi maritime, consacré aux fins de non-recevoir et prescriptions, contient une série de dispositions qui ne sont plus en harmonie avec les besoins du commerce contemporain.

Les articles 232, 233 et 234 obligent les intéressés à recourir à des procédures qui ne sont pas sans complication et dont l'omission entraîne déchéance. Comme il s'agit là de faits qui se représentent constamment dans la vie des affaires, ces dispositions légales sont devenues une véritable entrave.

Dans certains cas, la pratique loyale a même fini par ne plus les observer. Tel est le cas notamment en matière d'assurance maritime, sur la place d'Anvers ; mais comme l'usage ne peut pas abroger la loi, il arrive de loin en loin que l'un ou l'autre intéressé recoure néanmoins aux dispositions légales et surprend ainsi une partie qui, confiante dans la pratique habituelle, avait négligé de se mettre en règle.

La législation de la plupart des pays d'importance maritime réelle ne contient pas ces dispositions ou les a abrogées.

En France notamment, les articles 435 et 436 ont été abrogés, en matière d'abordage, par la loi du 24 mars 1891.

Enfin, les Congrès internationaux d'Anvers, 1885, de Bruxelles, 1888, et d'Anvers, 1898, se sont prononcés dans le même sens.

A côté du formalisme que nous venons de signaler, le titre 9 contient, en matière de prescription, des lacunes auxquelles il importe de remédier.

II.

Les modifications proposées en ce qui concerne les fins de non-recevoir proprement dites, sont les suivantes :

1° Suppression des fins de non-recevoir en matière d'abordage, d'assurance maritime et d'avarie commune ;

2° Simplification des fins de non-recevoir en matière de transport et institution d'une procédure expéditive pour la constatation des avaries et du manquant.

En matière d'abordage, d'avarie commune et d'assurance maritime, la loi actuelle oblige à des protestations immédiates. Ces protestations sont nulles si elles ne sont faites, en principe, dans un délai de 24 heures et si elles ne sont notifiées par huissier ; en outre elles doivent être suivies dans le mois d'une action en justice.

Ces dispositions si rigoureuses ne se justifient plus.

En matière d'abordage, le protêt est devenu une formule de style. Et il est

impossible qu'il soit autre chose, car la loi impose de le rédiger sur l'heure, avant même qu'on ait pu obtenir des renseignements précis sur l'événement

Ce protêt n'apprend rien à l'abordé, il ne constate rien, il ne sert à rien. On se demande donc en vain, pourquoi l'absence de cet acte inutile fait perdre au capitaine, à l'armateur, aux chargeurs et même, d'après une partie de la doctrine, aux victimes et à leurs parents, toute action contre l'auteur responsable de l'abordage.

Ces dispositions rigoureuses et draconiennes n'existent ni en Angleterre, ni dans les Colonies anglaises, ni en Allemagne, ni en France, ni aux États-Unis, ni en Hollande, ni en Norvège, ni en Suède, ni en Danemark.

Tous les Congrès ont successivement réclamé son abrogation. En dernier lieu, la Conférence maritime internationale d'Anvers, à laquelle les assureurs et les armateurs d'un grand nombre de pays étaient représentés par leurs délégués, a insisté dans le même sens.

En matière d'assurance maritime, les articles 232 et 233 sont tombés en désuétude, comme nous l'avons déjà dit, sur la place d'Anvers. Les intéressés ont donc reconnu eux-mêmes l'inutilité de ces dispositions qui ont été introduites comme une protection pour les assureurs. L'expérience montre que cette protection est absolument superflue et n'atteint pas son but.

Au surplus, l'article 19 de la loi sur l'assurance oblige déjà l'assuré à aviser l'assureur aussitôt qu'un sinistre est porté à sa connaissance. Faisant application de ces principes à l'assuré maritime, l'article 206 l'oblige à faire connaître dans les trois jours à l'assureur les avis qu'il reçoit.

Cette double obligation est sanctionnée par un droit à indemnité. On ne doit pas aller plus loin. On objectera que l'assuré qui reçoit la marchandise sans faire constater son état, empêche une vérification utile par l'assureur. Mais l'objection n'a pas de portée. En effet, la preuve incombe à l'assuré. C'est à lui à démontrer non seulement l'existence de l'assurance, mais encore la réalité du dommage dont il se prévaut. S'il a donc disposé de la marchandise de manière à empêcher toute vérification sérieuse de l'avarie et de ses causes, le juge estimera qu'il s'est mis dans l'impossibilité de faire la preuve qui lui incombe.

Dans ces conditions, il est évidemment inutile d'obliger en outre l'assuré à protester et à agir dans des délais rigoureux. Cette fin de non-recevoir ne peut que compliquer très inutilement le jeu régulier des principes qui sont admis dans cette matière et qui suffisent amplement pour protéger tous les intérêts. Il y a plus, les articles 252 et 253 n'empêchent pas la réception des marchandises et ne prescrivent pas une expertise.

Ils n'ordonnent qu'un protêt qui ne constate rien et ne sert à rien.

Ici encore la plupart des pays maritimes ne connaissent pas ce formalisme rigoureux. Ni l'Angleterre, ni les Colonies anglaises, ni l'Allemagne, ni les États-Unis, ni les États scandinaves, ni la Hollande, n'ont de dispositions de ce genre. Ajoutez que l'assurance de la navigation intérieure a des points de contact nombreux avec l'assurance maritime. Or, dans cette matière, il n'existe rien de semblable aux fins de non-recevoir des articles 232 et 233 et personne n'a jamais demandé que des formalités de ce genre fussent rendues nécessaires.

En matière d'avarie commune, l'usage est que le capitaine, s'il n'a pas toute garantie au sujet de la solvabilité des destinataires, qui doivent contribuer à l'avarie commune, exige d'eux une caution avant de laisser suivre la marchandise et leur fasse, en même temps, adhérer à la désignation des despacheurs.

Ici encore on ne proteste habituellement pas, de sorte que les articles 232, 233 et 234 sont à ce point de vue délaissés par la pratique. Mais toujours se présente le même inconvénient, qu'un intéressé peu scrupuleux peut abuser de cette tolérance et faire déclarer déchues de leur droit des parties qui s'étaient fiées à l'usage.

Les informations relatives aux sinistres de tout genre qui atteignent les navires sont aujourd'hui si rapides, les assureurs, qui sont les principaux intéressés en cette matière, disposent de moyens d'investigation si bien organisés, que les réserves et les protestations, empruntées par notre loi maritime à l'ordonnance de 1681 et au Code de commerce, n'apprennent aujourd'hui plus rien à personne. Il est donc temps de débarrasser le commerce maritime, qui exige tous les jours plus de célérité, de ces entraves inutiles.

Dans un seul cas il importe cependant d'éviter des abus. Ce cas est celui où le capitaine, ayant laissé suivre la marchandise sans aviser le réceptionnaire de l'existence d'une réclamation d'avarie commune, il se trouve que ce destinataire était un simple consignataire pour compte d'autrui.

La jurisprudence anglaise admet en pareil cas que le capitaine ne peut pas s'en prendre au consignataire qui, s'étant dessaisi de la marchandise, devrait payer de ses deniers ou diriger contre son commettant une réclamation, dont le résultat peut être aléatoire.

Il paraît juste que, dans ce cas, le capitaine ait à s'adresser directement à celui qui était propriétaire de la marchandise au moment de la délivrance.

La solution ainsi adoptée n'est point imaginée de toute pièce. Elle est consacrée par la jurisprudence anglaise. Elle répond en outre à la pratique qui exige caution des destinataires avant de délivrer la marchandise et donne par là même avis de la réclamation.

III.

En matière de transport maritime, les réclamations pour manquant et avarie sont extrêmement fréquentes. La nature même du voyage, les manipulations souvent multiples qu'il rend nécessaires, expliquent que des dégâts ne sont pas du tout rares. Mais un grand nombre sont attribuables à la fortune de mer ou aux vices propres. D'autres ont pour cause des négligences attribuables aux chargeurs. D'autres enfin, sont dus aux vices d'arrimage ou à d'autres fautes du capitaine.

Comme le navire quitte le port au bout de peu de jours, parfois pour ne plus y revenir, et que les armateurs n'y sont pas toujours représentés, il importe que les réclamations de ce genre se produisent sans délai. Il importe

surtout qu'on ne puisse faire supporter par le navire les dégâts occasionnés et les vols commis sur quai, après délivrance faite.

Ces diverses considérations, ainsi que l'exemple de la loi récente sur le transport, nous ont engagés à maintenir en matière de transport maritime, la nécessité de réserves en cas d'avarie et de manquant. Mais les formalités ont été réduites à une simple lettre, et le délai pour adresser celle-ci au capitaine, au lieu d'être de vingt-quatre heures, a été prolongé jusqu'au surlendemain de la réception, jour fériés non compris.

Mais ce formalisme n'est en somme qu'un palliatif. Il avertit les parties, mais il n'entraîne pas l'acte indispensable, c'est-à-dire la constatation contradictoire de l'état des choses transportées. Aussi a-t-il semblé nécessaire de faciliter et de simplifier ces constatations, en permettant au président du tribunal de commerce du port de débarquement de désigner des experts sur requête.

A cette expertise, qui se fait sous réserve de tout droit, la partie adverse doit être appelée, mais elle le sera par lettre ou par télégramme. Une procédure d'opposition est possible à condition qu'elle se fasse sans retard.

Il va de soi que des constatations faites entre parties ont le même effet qu'une expertise judiciaire, pourvu qu'elles soient contradictoires.

Dans les deux cas, l'article 232 devient inutile.

Le système de la loi serait donc celui-ci : Ou bien des constatations régulières de l'état des choses transportées ; ou bien les réserves dans le délai et les conditions indiquées par l'article 232.

Il a fallu encore prévoir le cas où la réception des marchandises a lieu à l'étranger et où le destinataire estime devoir rendre responsable l'armateur ou le commissionnaire-expéditeur établi à Anvers. Il aurait été injuste d'obliger le destinataire à se conformer en pays étranger à des formalités prescrites par la loi belge, qui peut lui être inconnue. Il suffit donc qu'il se conforme à cet égard à la loi du port de destination et qu'il agisse dans un délai de six mois pour les ports européens et d'un an pour les pays hors d'Europe.

Il ne sera pas inutile de signaler que le projet de loi supprime un inconvénient considérable, qui résulte actuellement de la divergence entre la loi sur le transport et la loi maritime. En cas de transport combiné, il arrive fréquemment qu'un voyage comprend à la fois une expédition maritime et un transport terrestre. Si des avaries sont constatées, comment faut-il agir actuellement ? Faut-il protester conformément aux articles 232 et 233 de la loi maritime ou faut-il observer l'article 7 de la loi sur le transport ?

Cette question trouve sa solution toute naturelle dans notre texte, puisque les réserves se font de la même manière et dans les mêmes délais, avec cette seule modification qu'il était inutile de prévoir un délai plus long pour les retards et les avaries à l'intérieur. Cette modification était inutile parce qu'en matière de transport maritime, il est de règle que le capitaine ne se charge des colis qu'avec la réserve : « contenu inconnu » et parce que les retards doivent donner une action sans autre formalité dans les cas exceptionnels où ils peuvent être invoqués.

IV.

En matière de prescription, diverses dispositions sont devenues nécessaires par les suppressions proposées en matière de fins de non-recevoir. En même temps, il a paru utile de combler quelques lacunes.

Dans les modifications de la première catégorie, il y a lieu de ranger la prescription en matière d'abordage et d'avarie commune. La première a été fixée à deux ans, à partir du jour de l'événement. Ce délai et ce point de départ sont conformes aux principales législations étrangères et ont été admises au Congrès de Bruxelles de 1888 et au Congrès d'Anvers de 1898.

En matière d'avarie commune, la prescription de trois ans serait trop longue, parce que la plupart des règlements d'avarie commune concernent les assureurs; or, l'action du chef d'assurance se prescrit par trois ans. Il fallait donc fixer un délai plus court pour l'action du chef d'avarie commune, de telle façon que l'assuré, au moment où il perd son action contre l'assureur, n'ait plus à redouter une action d'avarie commune.

Dans la deuxième catégorie des modifications, on a réglé la prescription en matière de surestaries, de restitution de fret indûment payé, d'indemnité d'assistance. Puis, toutes les dispositions ont été coordonnées de façon à former un texte plus simple. On remarquera que le numérotage des anciens articles a été conservé.

